

## FRAMGÅNGSEXEMPEL – HÄSSLEHOLMS STADSTRAFIK

### MÅL:

- Kollektivtrafikens marknadsandel och antalet kollektiva resor ska öka
- Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionshinder

### "HÄSSLEHOLMS STADSTRAFIK" – SAMMANFATTNING

Skånetrafiken är en förvaltning inom Region Skåne. Stadsbussarna utgör ett av de fyra affärsområdena och stadstrafik körs i tio städer i Skåne. I samtliga ökar resandet - och högst är ökningstakten i Hässleholm.

På hösten år 2001 lades trafiken i Hässleholm om så att man fick tydligare linjer, ett ökat utbud, styva tidtabeller och en god handikappanpassning. Sedan dess ökar resandet i stadstrafiken snabbare än i någon annan stad i Sverige – nu för fjärde året i rad (jämfört med andra städer med stadstrafik). Hässleholm är ett exempel på att gamla vanor kan brytas. Bilen var länge det självklara alternativet även för stadsresan – men nu har kollektivtrafiken ökat sin andel markant.

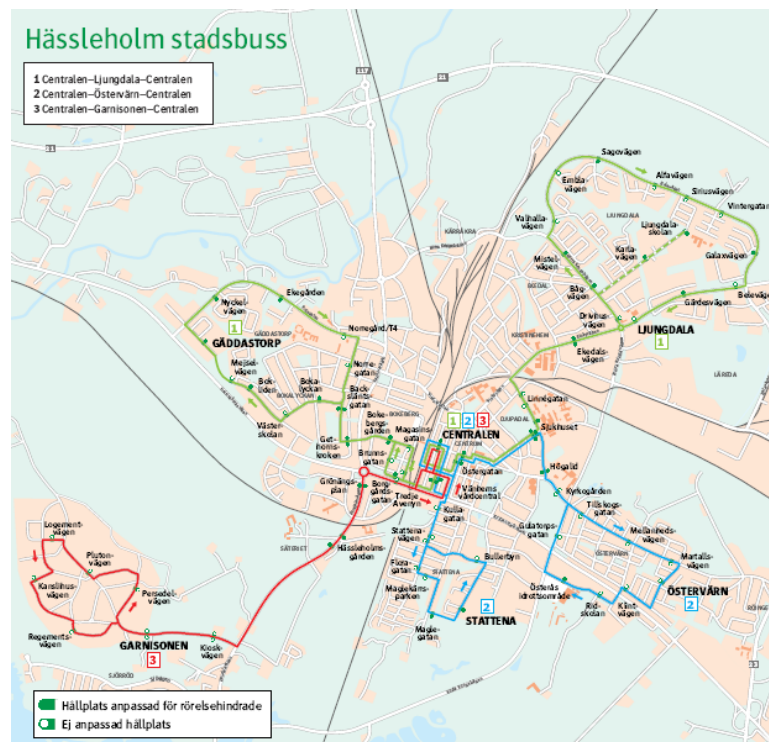
Västtrafik Skaraborg anordnade år 2005 en trafik-konferens till Skåne för kommunernas och regionens kontaktpersoner. I flera städer i Skaraborg genomförs inom kort relativt stora förändringar i stadstrafiken och studie-besöket i Hässleholm gav idéer och inspiration.



Foto: Antonia Berstrand

## Åtgärd; "Hässleholms Stadstrafik"

Den 20 augusti 2001 infördes ett nytt linjenät i Hässleholms stadstrafik. Den befintliga trafiken var relativt gles och gick krokiga vägar, med fokus på yttäckning snarare än effektivitet. Det nya nätet består nu av tre tydliga linjer, som samtliga har goda "öppettider", trafik alla dagar, styva tidtabeller med halvtimmestrafik<sup>1</sup> och med god tågpassning. Med linje 1 och 2 kan resenären alltid komma till de viktigaste målpunkterna: centrum, centralen eller sjukhuset - utan att behöva byta buss. Dessutom har nya hållplatser öppnats och man har fört in kollektivtrafiken så att den tydligt ska synas i centrum. Kollektivtrafiken ska ses som en del av staden. Trafiken går i slingor, vilket är något som numera anses mindre effektivt för resenären. I Hässleholm anses fördelarna vara större än nackdelarna.



Källa: Kartfabriken AB

Alla stadsbussar har lågt golv, utan trappsteg, som gör det lättare för personer med rollator eller rullstol att komma ombord. Alla bussar har även rullstolsplats ombord. Många av hållplatserna har också anpassats för att underlätta resandet för bland annat synsvaga och rörelsehindrade. Dessutom har kommunen infört nollltaxa för alla kommuninvånare över 70 år.

<sup>1</sup> Ej lika tätt på Söndagar.

## Måluppfyllelse

Resandet i Hässleholm ökade med 65 % det första året efter att linjenätet lades om den 20 augusti 2001. Ökningstakten har sedan avtagit, men var även förra året högst i Sverige med 11,5% (jämfört med andra städer med stadstrafik). För fyra år sedan hade man 80 000 resor per år i stadstrafiken. Förra året (2005) var antalet resor drygt 330 000.

Kollektivtrafiken erbjuder god tillgänglighet för funktionshindrade. Resandeutvecklingen för 70+ följer den allmänna snabba resandeutvecklingen. Antalet färdtjänstresor har därmed troligen minskat, men här har vi inga säkra siffror att uppge i dagsläget.

## Intressentanalys

Trafiken är anpassad för många målgrupper. Förändringarna i stadstrafiken gynnar boende, yrkesverksamma och studerande i Hässleholm. De långväga arbets- och studiependlarna har god matchning till regionala tåg. Med ett relativt stort utbud hela dagen gynnas skolungdom och deltidsarbetande. Det finns även möjlighet att resa på kvällar<sup>2</sup> och helger vilket möjliggör fritids- och shoppingresor med kollektivtrafiken. Samtidigt är trafiken väl anpassad för funktionshindrade och äldre.

## Övriga kommentarer

En förklaring till att resandet ökar i så hög takt i så många år i rad är att resandet var så lågt när förändringarna i trafiken infördes. I andra städer där Skånetrafiken genomfört liknande åtgärder har man inte fått samma utveckling, även om resandeutvecklingen är god inom hela affärsområdet stadsbuss i Skånetrafiken. (Totalt ökade resandet med stadsbuss med 1,8 % under 2005.)

Det kostar att öka utbudet. Kostnadstäckningsgraden (andelen som finansieras av biljettintäkter) föll kraftigt när trafiken infördes, men har nu stigit och för år 2005 låg den på 36 %.

---

<sup>2</sup> Fram tills i år har det funnits turer till ca kl 20, och nu införs senare kvällsturer till 22.30 på linje 1.