



Kollektivtrafik till naturen

Underlag för ökad
kollektivtrafiktillgänglighet
till Skånes natur- och
rekreationsområden

Kollektivtrafik till naturen

Underlag för ökad kollektivtrafiktillgänglighet till Skånes natur- och rekreationsområden

Uppdragsnamn	Kartläggning av kollektivtrafik till naturen
Uppdragsnummer	10364409
Författare	L. Berglund (WSP), T. Stenvi (WSP), J. Lageryd (WSP), K. Hedin (WSP)
Datum	2024-04-30

Sammanfattning

Denna utredning kartlägger och undersöker några av Skånes natur- och rekreationsområden och deras koppling till kollektivtrafiken. Utredningen utgår från den tidigare kartläggning av natur- och rekreationsområden som Region Skåne och Länsstyrelsen genomfört, och undersöker hur kollektivtrafiktillgängligheten till dessa områden ser ut idag.

Det övergripande syftet med utredningen är att bidra till en ökad förståelse av kollektivtrafikens möjligheter att bidra till regioninvånarnas tillgång till Skånes natur- och rekreationsområden, samt ge förslag och idéer till möjliga förstärkningsåtgärder som kan utredas vidare. Rapporten innehåller kartläggning och analys av:

- Urval av analysobjekt/naturområden
- Potentiella upptagningsområden med kollektivtrafik och med bil inom olika restider
- Kartläggning av vilka kollektivtrafiklinjer som ansluter till naturområdena
- Kartläggning av vilka kollektivtrafiklinjer som ansluter till större badplatser i Skåne
- Angöringspunkter, hållplatslägen och turutbud i anslutning till grönområdena
- Översiktlig sammanställning av identifierade tillgänglighetsbrister
- Översiktlig sammanställning av förslag på tillgänglighetsförbättrande åtgärder
- En sammanfattning av aktuellt kunskapsläge och goda exempel från andra regioner

I det inledande skedet av studien har en litteraturgenomgång genomförts. Syftet med genomgången är att få en överblick av kunskapsläget, samt hur frågan om kopplingarna mellan kollektivtrafik och grön- och rekreationsområden behandlas i andra utredningar. Sammanfattningsvis visar genomgången att forskningsläget är gott vad gäller kopplingen mellan invånarnas tillgång till grönområden och folkhälsa, men utredningar som specifikt behandlar kopplingen mellan kollektivtrafik och grönområden är förhållandevis få. Dessutom är fokus ofta på turismperspektivet, inte invånarnas tillgång till grönområden i ett vardags- och fritidsperspektiv. De utredningar som faktiskt specifikt behandlar kopplingarna delar dock samma slutsats, dvs. att det idag ofta är alltför komplicerat för invånarna att resa till grönområden med kollektivtrafik.

Parallellt med litteraturgenomgången har också en översyn gjorts för att ta fram goda exempel på hur andra regioner arbetar med liknande frågor. Syftet är att ta fram exempel på åtgärder som kan fungera som idéer och inspiration till möjliga insatser. Slutsatsen från denna genomlysning är att det är förhållandevis få regioner som arbetar strategiskt och systematiskt med frågan om kollektivtrafik till naturen. De initiativ som genomförts är ofta ad-hoc-mässiga och kampanjartade, eller behandlas som en invävd bisats i olika program eller planer. Skånes arbete med att arbeta med ändrade leddragningar lyfts dock fram som ett gott exempel på strategiska åtgärder i flera utredningar.

Efter litteraturgenomgången har en kartläggning och analys av kollektivtrafiken till naturen i Skåne genomfört. Sammanfattningsvis visar kartläggningen att flera av Skånes natur- och rekreationsområden har förhållandevis goda anslutningar till kollektivtrafiken. Detta är områden där turtäthet, hållplatslägen och linjedragningar tillsammans bidrar till att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafikresande, och där möjliga åtgärder oftast handlar om att hantera eventuella kapacitetsbrister. I allmänhet ligger dessa naturområden i anslutning till Skånes större städer och orter, där kollektivtrafikutbudet är betydligt större än i övriga delar av Skåne.

Samtidigt finns det flera naturområden med förhållandevis svag kollektivtrafikförsörjning i andra delar av Skåne. Det som ofta kännetecknar dessa områden är att de är geografiskt belägna långt ifrån större befolkningskoncentrationer och starka kollektivtrafikstråk vilket i sin tur gör att de blir mindre tillgängliga för dem som saknar tillgång till bil. Här varierar tillgänglighetsbristerna från område till område, men de handlar oftast om linjedragningar som inte ansluter till grönområdet, att hållplatslägena inte ligger vid naturliga anslutningspunkter eller att de har ett lågt turutbud som kräver tidspassning och minskar flexibiliteten för besökarna. Det är möjligen en paradox att många av Skånes mest kända och välbesökta naturområden faller inom denna kategori (exempelvis Ales Stenar, Stenshuvud och Sandhammaren). Eventuella förstärkningsåtgärder kan i dessa fall handla om ändrade linjedragningar, justerade eller nya hållplatser eller ökat turutbud för de mest välbesökta områdena där bilen idag utgör det primära färdmedlet. Sammantaget finns en förhållandevis stor potential för tillgänglighetsförbättrande åtgärder för dessa områden, men de innebär ökade kostnader och behöver därför naturligtvis avvägas mot dessa.



Innehåll

BAKGRUND OCH INTRODUKTION	9
URVAL AV GRÖN- OCH REKREATIONSOMRÅDEN	10
UPPTAGNINGSSOMRÅDEN	13
KOLLEKTIVTRAFIK TILL GRÖN- OCH REKREATIONSOMRÅDEN	18
Exempel på naturområden samt kollektivtrafiklinjer och hållplatser:	21
KOLLEKTIVTRAFIK TILL BADPLATSER	23
Generella brister som begränsar invånarnas tillgång till naturområden:	26
Långa restider:	26
Cykel och kombinationsresor:	26
Hållplatslägen och angoringspunkter:	26
BRISTER OCH ÅTGÄRDER FÖR ÖKAD TILLGÄNGLIGHET	26
Turutbud:	27
Generella åtgärder som förbättrar invånarnas tillgång till grönområden:	27
Ändrade linjedragningar:	27
Förstärkt turutbud:	27
Justerade/nya hållplatser:	27
Nya linjer:	27
Andra åtgärder:	27
Identifierade brister för naturområdena – en översiktlig bedömning	27
Möjliga åtgärder för förbättrad tillgång till grönområdena – en översiktlig bedömning	30
Sammanfattning av rapporter och utredningar	38
Exempel på rapporter och utredningar	38
LITTERATURGENOMGÅNG OCH GODA EXEMPEL	38
Goda exempel från andra regioner	40
BILAGA	42

Bakgrund och introduktion

Region Skåne har ett huvudansvar för att säkerställa att regioninvånarna har tillgång till en välfungerande kollektivtrafik. Kollektivtrafiken bidrar till att skapa möjligheter för regioninvånarna att välja ett hållbart alternativ till bilen som transportmedel. Utbudet av kollektivtrafik ska tillgodose invånarnas behov av transporter till olika nyttigheter och ärenden vid olika tidpunkter på dygnet och ur ett veckoperspektiv. Kollektivtrafiken är idag främst anpassad till de tidpunkter där flest resor sker. Under vardagar består dessa främst av arbetsresor, vilka är förhållandevis förutsägbara och där det också finns god kunskap om de regelbundna resmönstren. Fritidsresor är däremot vanligare på kvällar och helger. De potentiella målpunkterna för fritidsresor är flera, vilket i allmänhet innebär ett mer heterogent och oförutsägbart resmönster, vilket i sin tur innebär svårigheter att fullt ut anpassa kollektivtrafiken till det potentiella behovet. Fritidsresor kombineras också vanligen med flera ärenden, vilket gör att bilen i många fall utgör en praktiskt alternativ för dessa typer av resor. Detta gäller inte minst resor till målpunkter som inte är centralt belägna i förhållande till kollektivtrafiken, och där utbudet av kollektivtrafiken är förhållandevis litet.

Många utredningar anser att det är alltför komplicerat idag att resa kollektivt till naturen och friluftslivet. Problemet går att se ur ett hållbarhetsperspektiv, men också ur ett tillgänglighetsperspektiv där vikten av att göra friluftslivet tillgängligt för alla och inte endast för de som har tillgång till egen bil förbises.

I realiteten innebär detta att många målpunkter är besvärliga eller praktiskt omöjliga att nå med kollektivtrafik. Rekreations- och grönområden är bra exempel på sådana målpunkter. Forskningen är entydig i att grönområden har stor betydelse för folkhälsan, och att tillgången till sådana områden spelar en viktig roll för invånarnas välbefinnande. I de områden där utbudet i kollektivtrafiken är litet utgör bilen ofta ett attraktivt alternativ. Men alla har naturligtvis inte tillgång till bil, vilket innebär att kollektivtrafiken också fyller en viktig funktion ur ett rättviseperspektiv. Resor som görs å skolans verksamhet (till exempelvis naturområden) är ofta hänvisade till det ordinarie turutbudet.

För att bidra till förverkligandet av Det Öppna Skåne arbetar Region Skåne arbetar med fyra prioriteringsområden, där *bättre hälsa för fler* och *ett sammanbundet Skåne* är två av dem. I Det Öppna Skåne finns även ett visionsmål om ”Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet”. Att förbättra tillgängligheten till naturområden går i linje med prioriteringsområdena och visionsmålen.

Region Skåne har i en tidigare utredning kartlagt gröna värden för regional fysisk planering¹. Arbetet syftade till att fördjupa kunskapen om de gröna näringarnas betydelse för Skånes utveckling och tillväxt samt hur Skånes gröna värden kan beaktas och utvecklas i den fysiska planeringen. I studierna har också ingått att undersöka hur tillgängligheten med kollektivtrafik ser ut för ett urval av områden. Föreliggande studie utgör en vidareutveckling och fördjupning av den tidigare studien, med fokus på grön- och rekreationsområdets karaktär och närhet med kollektivtrafiktillgänglighet. Fokus i denna utredning ligger därmed i skärningspunkten mellan grön- och rekreationsområdenas karaktär, funktion och kvaliteter samt kollektivtrafikens utbud. Föreliggande studien omfattar följande övergripande moment och frågeställningar:

1. Sammanställning av prioriteringslista och urval av grönområden i Skåne för vidare analyser. A). Mappning av områdena med avseende på dagens kollektivtrafikutbud och aktuell resandestatistik.
2. Hur ser tillgängligheten till grön- och rekreationsområden ut i Skåne? A). Vilka grön- och rekreationsområden i Skåne är nåbara med kollektivtrafik? B). Vilka busslinjer och hållplatser kan anses ha särskilt stor betydelse för regioninvånarnas tillgång till dessa områden? C). Vilka platser i länet har idag låg tillgänglighet till grönområden?
3. Sammanställning av befintliga kunskapsunderlag som behandlar skärningen mellan kollektivtrafik och tillgänglighet till grön- och rekreationsområden

¹ Kartläggning av gröna värden i regional fysisk planering. PM Region Skåne 2022

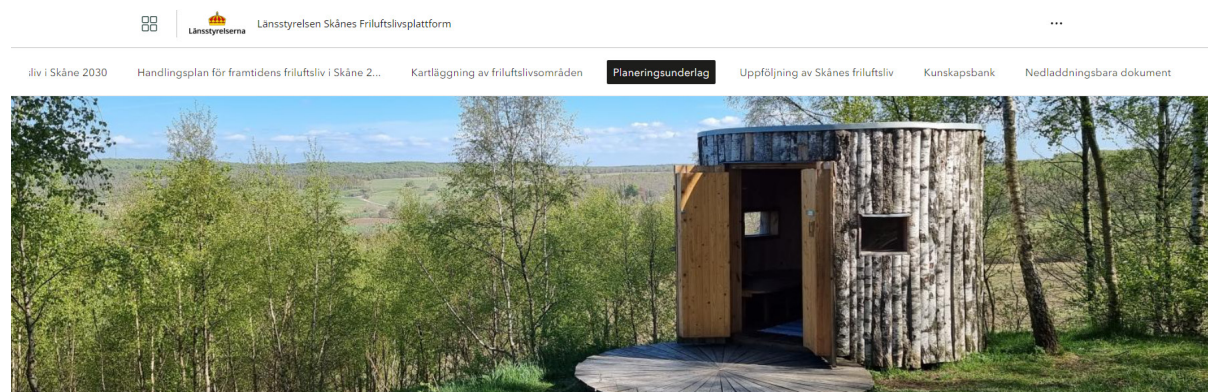
Urval av grön- och rekreationsområden

Både Region Skåne och Länsstyrelsen i Skåne arbetar aktivt med att främja och tillgängliggöra Skånes naturområden. Båda parter har i samarbete med länets kommuner genomfört en kartläggning och klassificering av naturområden som anses ha särskilt höga värden ur ett regionalt perspektiv. Länsstyrelsen har sammanfattat resultaten i en interaktiv geoportal ("Friluftsplattformen") som är tillgänglig via Internet². Den primära målgruppen är dock inte allmänheten, utan i första hand myndigheter, region och kommuner. Kartläggningen är tänkt att användas som underlag i strategisk och fysisk planering samt som underlag i olika beslut och ärenden. Föreliggande studie ansluter till just detta syfte, och analyserna baseras på det tidigare utförda arbetet.

2 Länsstyrelsen Skånes Friluftslivsplattform (lansstyrelsen.se)

Den genomförda kartläggningen omfattar knappt 300 natur- och rekreationsområden i Skåne, varav omkring 290 är av nationellt eller regionalt intresse. Dessa områden bedöms vara av särskild betydelse för det skånska friluftslivet, och baseras på en bedömning av hur långt besökarna är beredda att resa för att besöka området i fråga. Till varje naturområde finns dessutom ytterligare information om områdets natur- och rekreationskvaliteter.

En fullständig analys av kollektivtrafiktillgängligheten till samtliga grönområden skulle innebära ett mycket omfattande arbete. Av praktiska skäl har det varit nödvändigt att avgränsa den föreliggande analysen till ett begränsat urval av grönområden. Detta urval baseras på Naturvårdsverkets metodutveckling och rekommendationer som sammanfattas i rapporten "Kartläggning av områden för friluftsliv – En vägledning".



Planeringsunderlag

Underlag för strategisk och fysisk planering, samt beslut och ärenden för tjänstepersoner.

Arbetet med att komplettera friluftsoversikten och andra planeringsunderlag sker löpande
28 augusti 2023

Figur 1: Planeringsunderlag Länsstyrelsens hemsida | **Källa:** Länsstyrelserna, (<https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/arcgis/apps/storymaps/collections/2f5537dda8554671a9c345e7da8b1a44?item=6>)

I korthet innebär denna metod att man gör en systematisk och objektiv poängsättning av sammantagna egenskaper och kvaliteter i naturområdena, vilka sedan används för att sammanställa en prioriteringslista. Områden med höga värden klassas högre än områden med låga värden. Syftet är att ge vägledning till en saklig och neutral sortering mellan grönområdena. Det är viktigt att notera att prioriteringslistan inte innebär att områden med låga poäng nödvändigtvis har lägre värde än områden med höga poäng. Resultatet identifierar i stället naturområden som sammantaget har ett brett utbud av många olika kvaliteter.

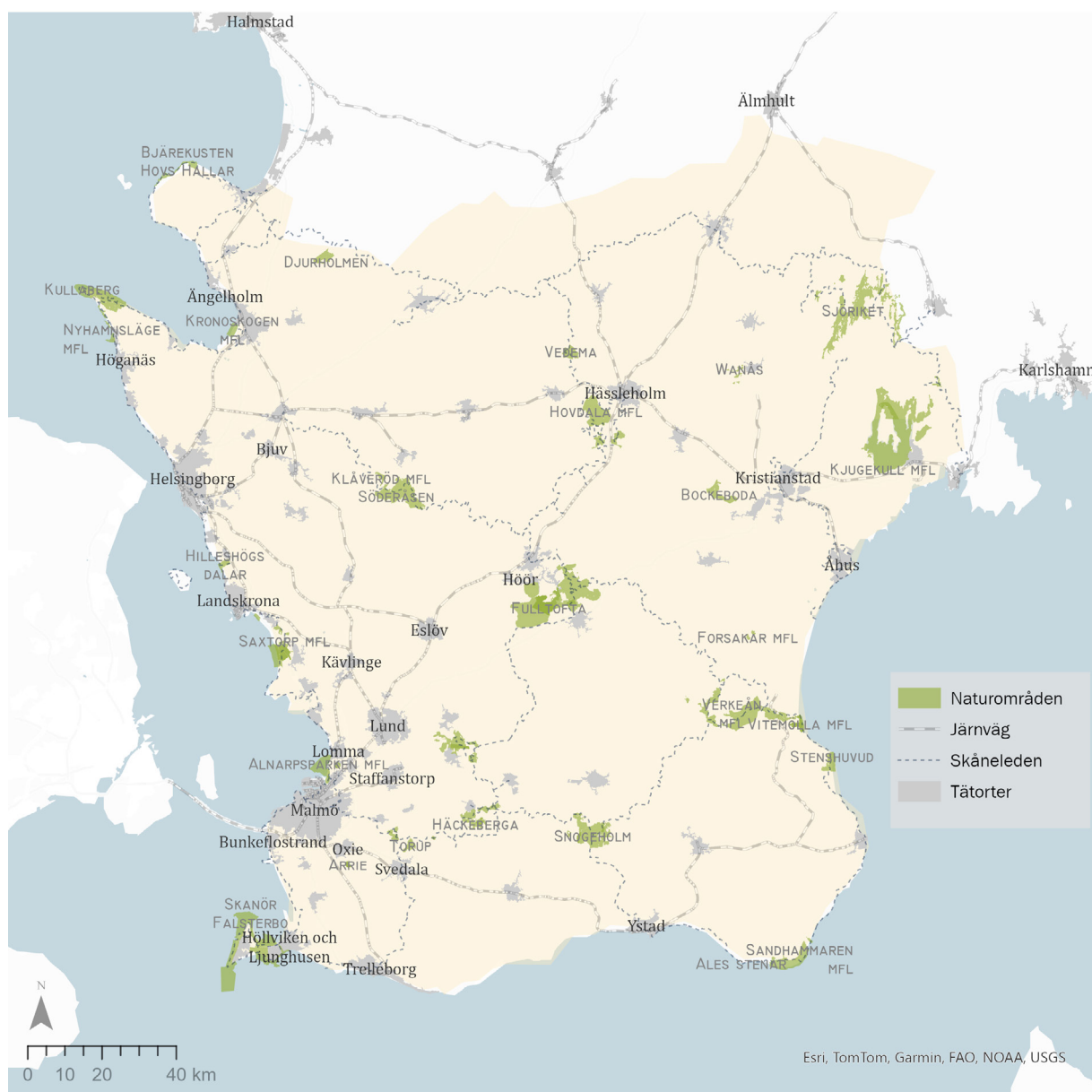
Naturvårdsverkets metod ger stöd för att ta fram en preliminär prioriteringslista. Eftersom prioriteringslistan baseras på en uppsättning av tidigare inventerade naturkvaliteter så innebär detta att prioriteringslistan i grunden också är beroende av att inventeringen är komplett och representativ. I praktiken innehåller dock alla typer av inventeringar olika brister. För att säkerställa att den slutliga prioriteringslistan utgör en representativ sammanställning behöver den kvalitets-säkras manuellt av personer med god kännedom om naturområdena.

En lämplig ambitionsnivå för denna studies omfattning är att studera kollektivtrafiktillgängligheten till omkring 30 naturområden i Skåne. Eftersom flera naturområden ligger i anslutning till varandra, och ofta utgör en del av samma besöksmål, så består dessa naturområden i praktiken av omkring 90 enskilda områden som är "klustrade" till sammantagna besöksmål.

Den sammantagna listan med klustrade naturområden redovisas nedan. En fullständig lista inklusive ingående naturområden finns i bilaga till rapporten.

Tabell 1: Klustrade naturområden som ingår i analysen.

Naturområden		
Ales stenar	Kjugekull m.fl.	Skanör Falsterbo
Alnarpsparken m.fl.	Klåveröd m.fl.	Skrylle m.fl.
Arrie	Kronoskogen m.fl.w	Snogeholm
Bjärekusten Hovs Hallar	Kullaberg	Stenshuvud
Bockeboda	Nyhamnsläge m.fl.	Söderåsen
Djurholmen	Sandhammaren m.fl.	Torup
Forsakar m.fl.	Saxtorp m.fl.	Vedema
Fulltofta	Sjöriket	Verkeån m.fl.
Hilleshög's dalar	Häckeberga	Vitemölla m.fl.
Hovdala m.fl.	Wanås	



Figur 2: Karta med de 30 klustrade naturområdena markerade med grönt.

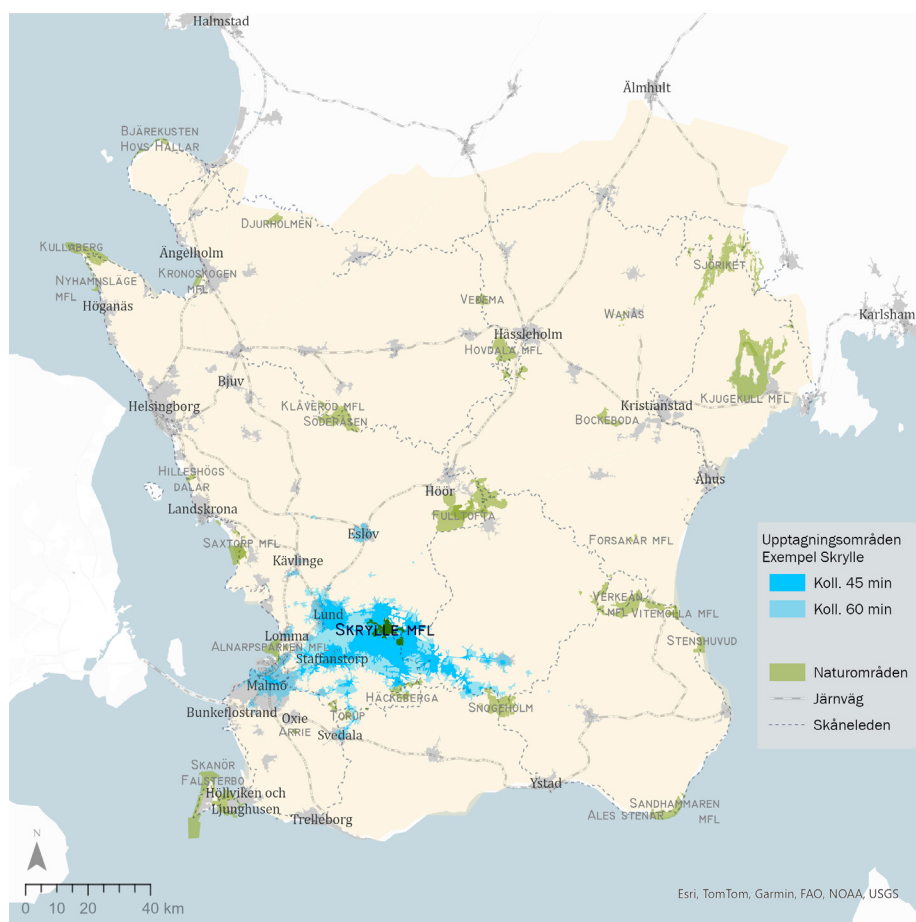
Upptagningsområden

Ett sätt att få en uppfattning om invånarnas möjligheter att nå gröns- och rekreationsområdena är att analysera kollektivtrafikens geografiska täckningsgrad samt summera antal invånare som bor inom upptagningsområdena. Vanligtvis brukar restider inom 45–60 minuter användas som gränsvärden i liknande studier. Detta speglar en tidsuppföring som de flesta är beredda att göra för att genomföra olika resänder. Resultatet ger en indikation om skillnader i närhet för olika naturområden, vilket i sin tur beror på en sammanvägning av restider och linjeutbud för kol-

lektivtrafiken, men även naturområdenas geografiska belägenhet i förhållande till var befolkningen bor.

Kartbilden nedan visar kollektivtrafikens geografiska upptagningsområde för ett av de studerade naturområdena (Skrylle) strax utanför Lund. Kartan illustrerar platser där man når Skrylle inom 45 och 60 minuter med kollektivtrafik³. Som framgår av kartan når man Skrylle från Lund och Eslöv, samt stora delar av Malmö inom 60 minuter med kollektivtrafik.

3 En vardagsförmiddag enligt Skånetrafikens vintertidtabell 2023/2024.

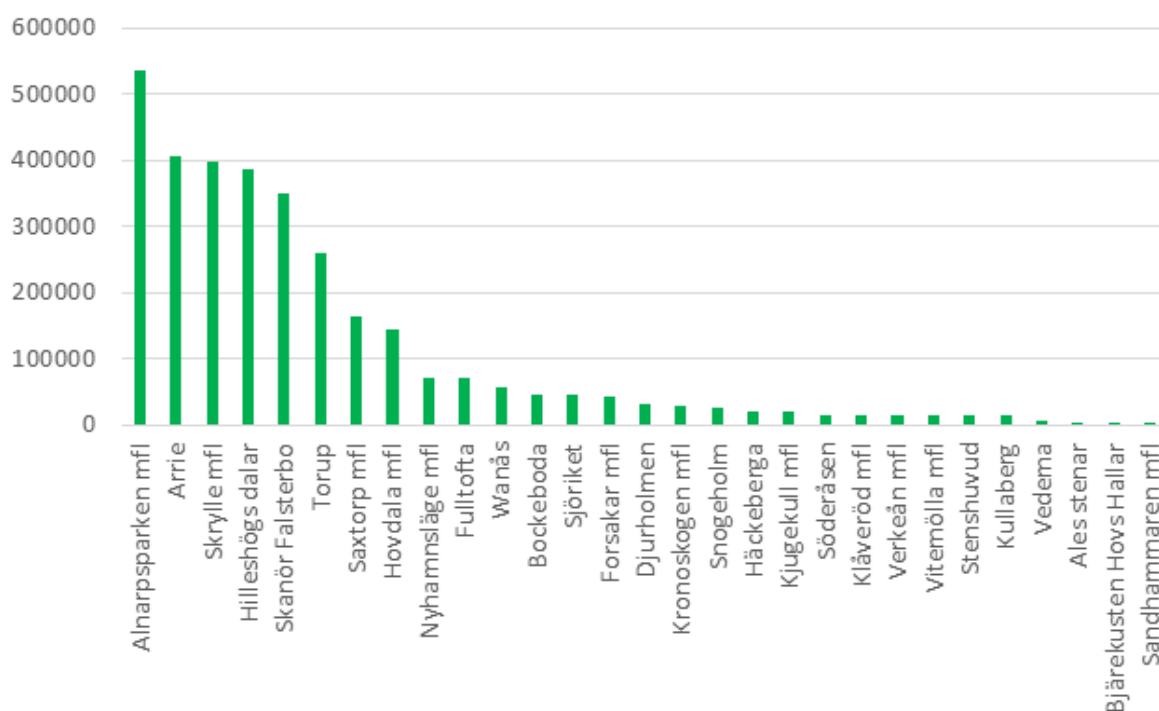


Figur 3: Upptagningsområde inom 45–60 minuter med kollektivtrafik för exemplet Skrylle.

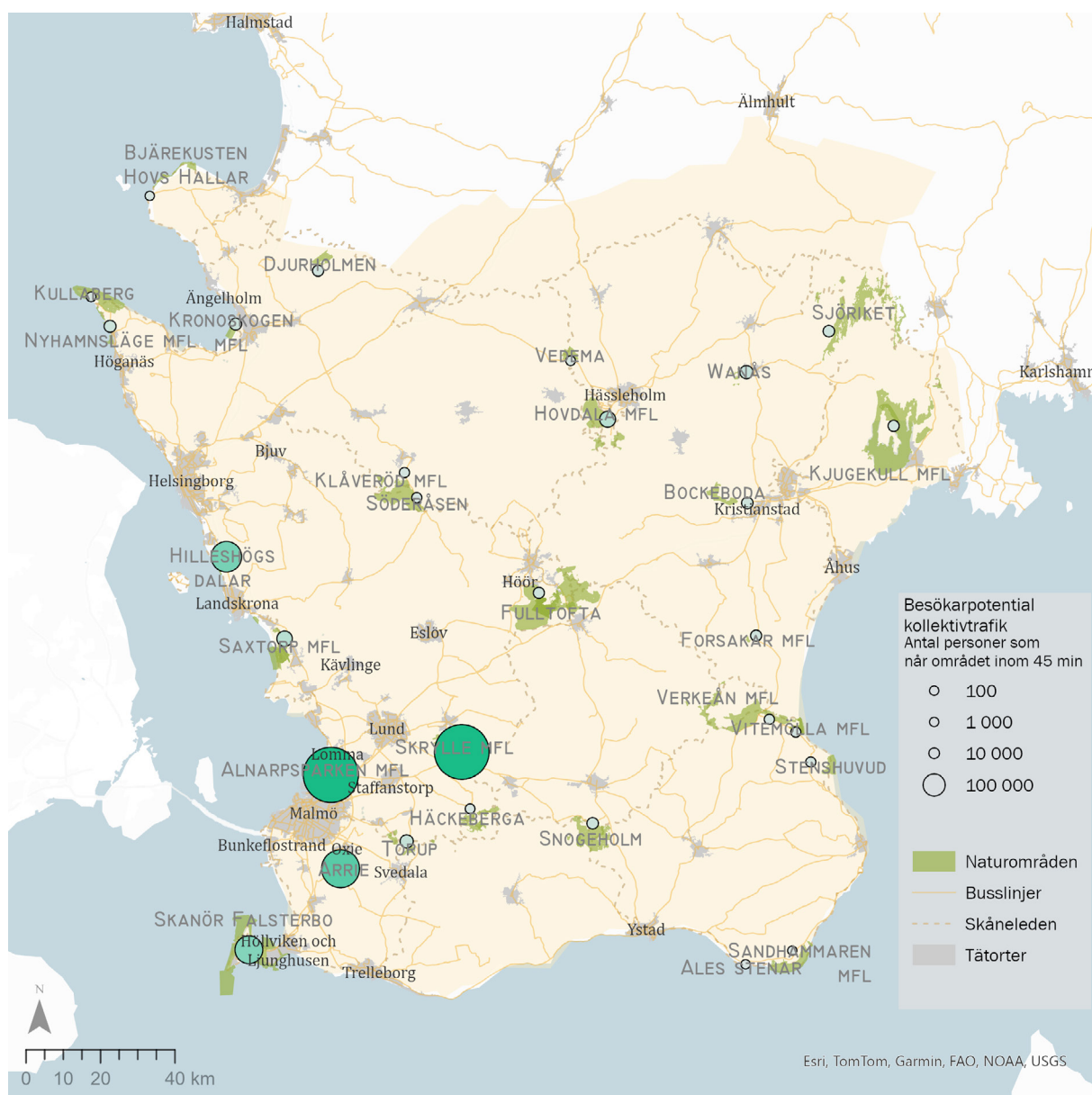
För att få en uppfattning om potentiellt antal invånare som kan nå Skrylle inom olika restider kompletteras analysen genom att summera befolkningen inom upptagningsområdena⁴, vilket illustreras i kommande diagram och karta. Illustrationerna visar alltså hur

många besökare som potentiellt kan nå de klustrade naturområdena inom olika restider med kollektivtrafik. Summeringen har gjorts separat för varje upptagningsområde.

4 SCB 2022, enbart svensk statistik



Figur 4: Antal personer som når respektive område inom 45 minuter med kollektivtrafik.



Figur 5: Antal personer som når respektive område inom 45 minuter med kollektivtrafik

Beräkningarna av potentiellt antal besökare visar föga förvånande att de naturområden som har störst antal potentiella besökare ligger i nära anslutning till de stora befolkningsskoncentrationerna i södra och västra delen av Skåne. Det handlar t.ex. om Skrylle utanför Lund, Arrie utanför Malmö och Hilleshøgs dalar utanför Landskrona, som kan nås av mellan 400 000–500 000 invånare inom 45 minuter med kollektivtrafik. Mönstret beror på en kombinerad effekt av linjenätets täthet med större bytesmöjligheter, restider samt naturområdenas läge i förhållande till Skånes större tätorter.

Analysen visar också på stora skillnader i potentiellt besökarantal mellan olika naturområden i Skåne. Områden som är förhållandevis perifert belägna i länet och som ligger långt ifrån Skånes största tätorter har tämligen liten upptagningspotential och är generellt svåra att nå med kollektivtrafik inom rimliga restider. För vissa områden är det färre än 1000 personer som når området på inom 45 minuter med kollektivtrafik.

Detta gäller framför allt flera av Skånes mest välkända besöksmål som Hovs Hallar, Ales Stenar, Kullaberg

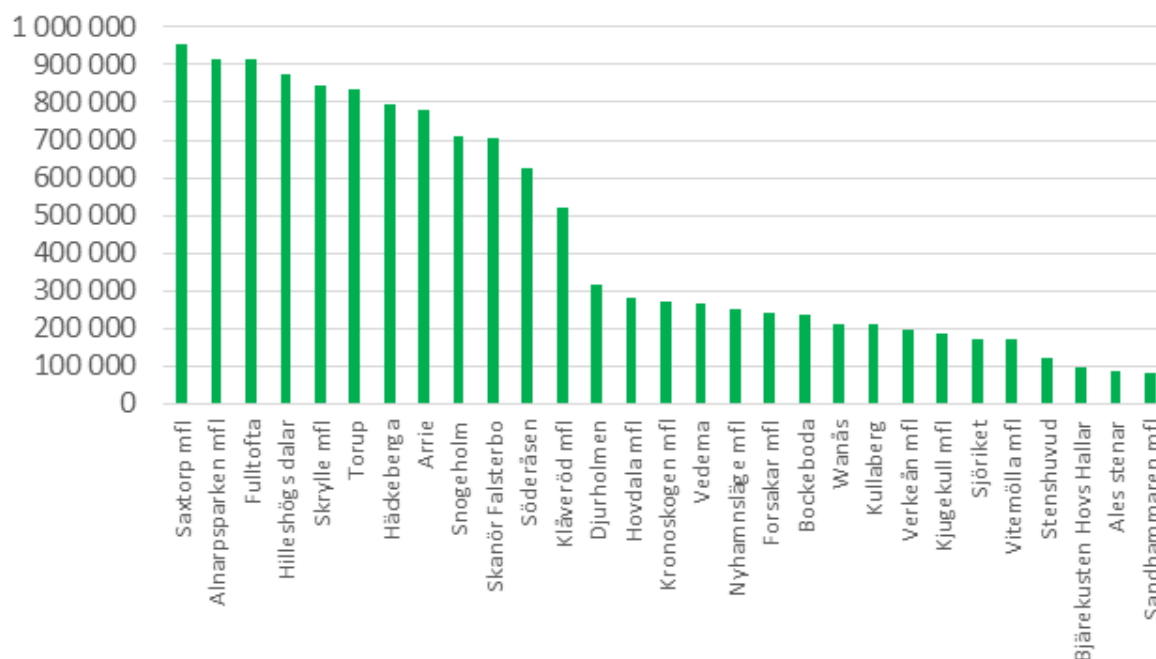
och Stenshuvud. Som tidigare nämnts ligger en del av förklaringen i naturområdenas geografiska belägenhet i förhållande till de större befolkningskoncentrationerna i Skåne. Samtidigt utgör dessa platser några av Skånes mest välbesökta naturområden (tillförlitliga data om exakt besöksantal saknas), vilket troligt innebär att de allra flesta av besökarna reser till naturområdena med bil.

Ovanstående observation illustrerar de stora skillnaderna mellan kollektivtrafikens och bilens möjliga upptagningsområden. Bilens täckningsförmåga är av naturliga skäl betydligt större än kollektivtrafiken samtidigt som bilen även utgör ett smidigt transportmedel för att transportera den egna cykeln. I detta avseende stöter kollektivtrafiken på betydande begränsningar för närvarande vilket gör bilen till ett mer flexibelt färdmedel. Kollektivtrafikens täckningsgrad styrs av linjesträckningar och turutbud och omfattas av många stopp vilket fördröjer restiden. Å andra sidan är det inte alla som har tillgång till bil som därför måste förlita sig på andra färdmedel som bland annat kollektivtrafik. Dessutom utgör bilen många gånger ett mindre hållbart resalternativ sett till negativa konsekvenser

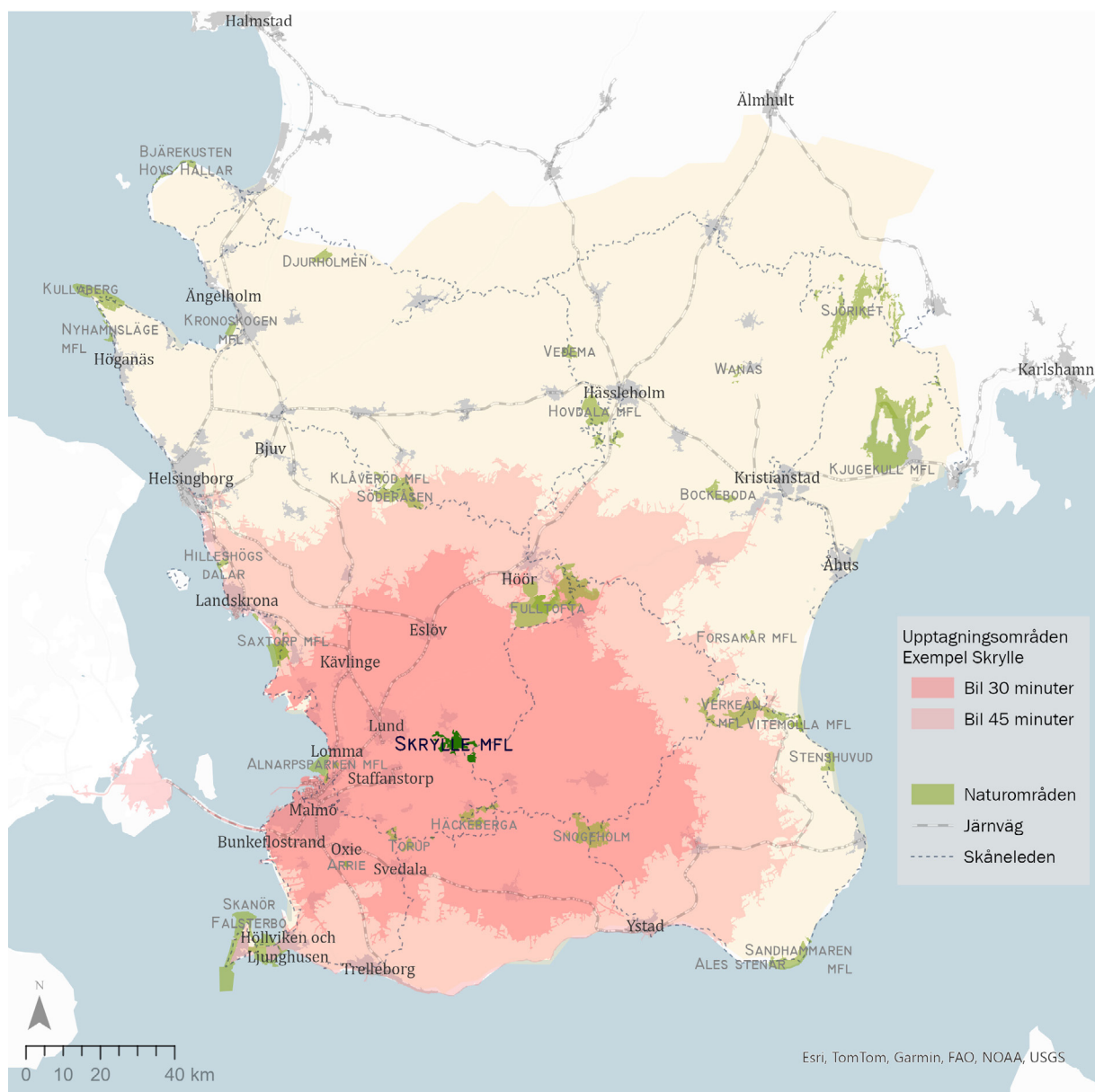
som bland annat trängsel, utsläpp och resursförbrukning.

Bilens täckningsförmåga och upptagningsområde kan illustreras på samma sätt som för kollektivtrafiken. Följande karta visar upptagningsområdet för Skrylle med bil inom 30 och 45 minuter. Som framgår av kartbilden är det betydligt fler platser i Skåne därifrån man når Skrylle med bil jämfört med kollektivtrafik. Skrylle kan nå från i princip hela södra Skåne (samt delar av Köpenhamn) inom 45 minuter med bil.

Skillnaderna mellan kollektivtrafikens och bilens potentiella upptagningspotential kan också illustreras genom att på motsvarande sätt som för kollektivtrafiken summera befolkningen inom det potentiella upptagningsområdet (se diagram nedan). Bilens roll och betydelse för invånarnas tillgång till naturområden är tydlig. Betydligt fler naturområden har en större upptagningspotential inom 45 minuter med bil, och naturområdena som ligger i anslutning till Skånes största tätorter har ungefär dubbelt så stor upptagningspotential jämfört med kollektivtrafiken.



Figur 6: Antal personer inom 45 min med bil från respektive naturområde.



Figur 7: Upptagningsområde inom 30–45 minuter med bil för exemplet Skrylle.

Kollektivtrafik till grön- och rekreationsområden

Vilka kollektivtrafiklinjer är det då som försörjer och ansluter till natur- och rekreationsområdena? Hur ser linjesträckningarna ut, finns det hållplatser som fungerar som goda angränsningspunkter, och hur ser turutbudet ut?

Skånes större tätorter försörjs framför allt av tågtrafik och stadsbusstrafik med stomlinjer, medan regionbuss-trafiken med SkåneExpressen binder ihop Skånes orter och städer i regional skala.

Skånes sammantagna busslinjenät tillsammans med turutbud (tjocklek på linjerna) visas i kartbilden nedan. Kartan illustrerar att linjenätet är betydligt tätare i anslutning till de större städerna i Skåne, medan övriga Skåne har ett glesare linjenät och turutbud. Då tågstationerna i regel är lokaliserade relativt centralt i tätorterna innebär detta att buss i många fall är det bästa alternativet för att ta sig till naturområdena. Därför har kartan avgränsats till att innehålla Skånes busslinjer.



Figur 8: Busslinjer i Skåne efter turtäthet vintervardag | Källa: Trafiklab, 2023.

Eftersom många av naturområdena inte ligger i direkt anslutning till städerna så innebär det ofta att kollektivtrafiken inte alltid är anpassad för resande till dessa områden. Ibland handlar det om att turutbudet är lågt, och ibland finns det brister i angoringspunkterna. Flera av de studerade naturområdena saknar i praktiken helt anslutning till kollektivtrafik, eller där närmaste hållplats innebär alltför stora gångavstånd. Detta gäller exempelvis Djurholmen, Stenshuvud, Hovs hallar samt vissa delar av Sjöriket.

Kartbilden nedan illustrerar de linjer som direkt ansluter till naturområdena, dvs de linjer som har en eller flera hållplatser inom 500 m från naturområdena. I de fall där kollektivtrafikförsörjning saknas visas den närmaste linjen. Kartbilden kompletteras även med tabell på följande sida.



Figur 9: Huvudsakliga kollektivtrafiklinjer som ligger i anslutning till naturområdena.

Tabell 2: Huvudsakliga busslinjer till naturområdena. Samtliga linjer med tre siffror är regionbussar med undantag för Skåneexpressen (SkE). Resterande linjer är stadsbussar. (Naturområdena som har mer än 500 meter till busshållplats är skrivna i kursivt. För dessa har den/de linjer som trafikerar den närmsta hållplatsen angivits).

Busslinjer som ansluter till- eller ligger närmst naturområdena			
Kluster och delområden	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
<i>Ales stenar</i>	322		
Alnarpsparken m.fl.	172	139	
Arrie	144		
<i>Bjärekusten Hovs Hallar</i>	502	505	
<i>Bockeboda</i>	554		
<i>Djurholmen</i>	507	511	
Forsakar m.fl.	3 (SkE)		
Fulltofta	469	470	445
<i>Hilleshögs dalar</i>	218		
Hovdala m.fl.	1	3	535
<i>Häckeberga</i>	162		
Kjugekull m.fl.	561		
<i>Klåveröd m.fl.</i>	243	518	
Kronoskogen m.fl.	511		
Kullaberg	222		
Nyhamnsläge m.fl.	222	223	
Sandhammaren m.fl.	322		
Skrylle m.fl.	159	175	
Saxtorp m.fl.	138		
Sjöriket	543		
Skanör Falsterbo	300	15 (SkE)	
Snogeholm	301	341	

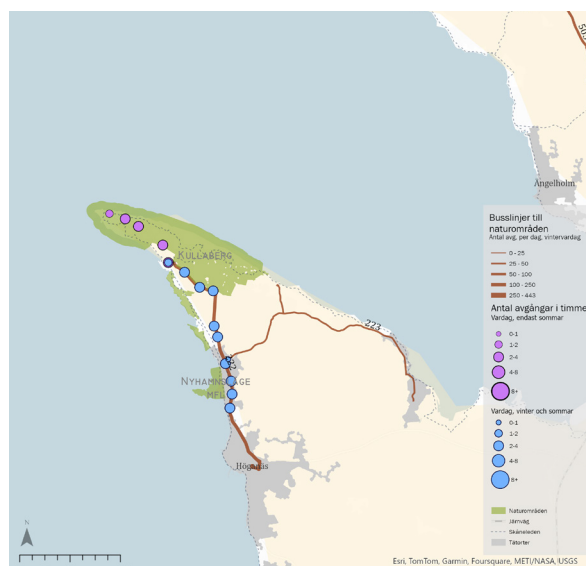
Tabell 2 (Fortsättning): Huvudsakliga busslinjer till naturområdena⁵. Samtliga linjer med tre siffror är regionbussar med undantag för Skåneexpressen (SkE). Resterande linjer är stadsbussar. (Naturområdena som har mer än 500 meter till busshållplats är skrivna i kursivt. För dessa har den/de linjer som trafikerar den närmsta hållplatsen angivits).

(Fortsättning) Busslinjer som ansluter till- eller ligger närmst naturområdena			
Kluster och delområden	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
<i>Stenshuvud</i>	3 (SkE)	574	
Söderåsen	518	243	
Torup	148	165	
Vedema	511		
Verkeån m.fl.	3 (SkE)	4 (SkE)	574
Vitemölla m.fl.	3 (SkE)	574	
<i>Wanås</i>	545	543	

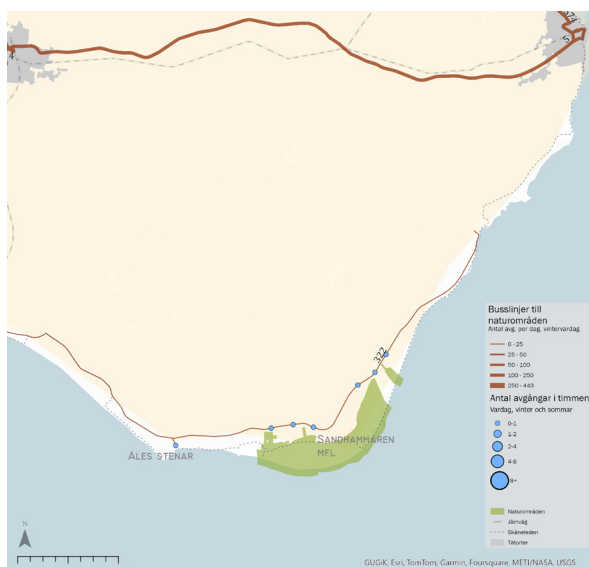
Exempel på naturområden samt kollektivtrafiklinjer och hållplatser:



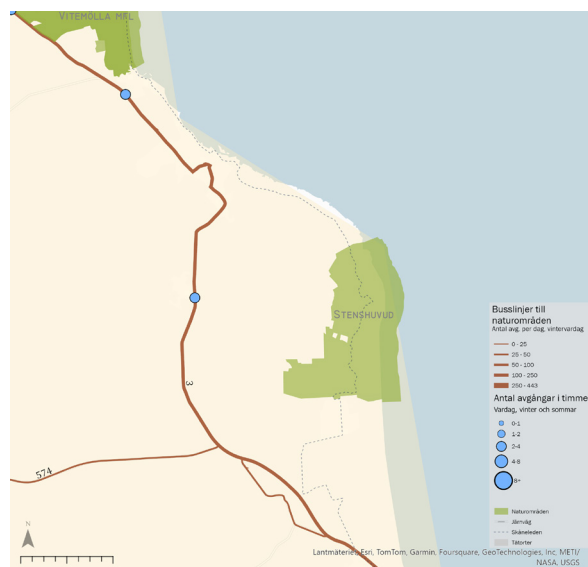
Figur 10: Bjärekusten Hovs Hallar: L502, L505



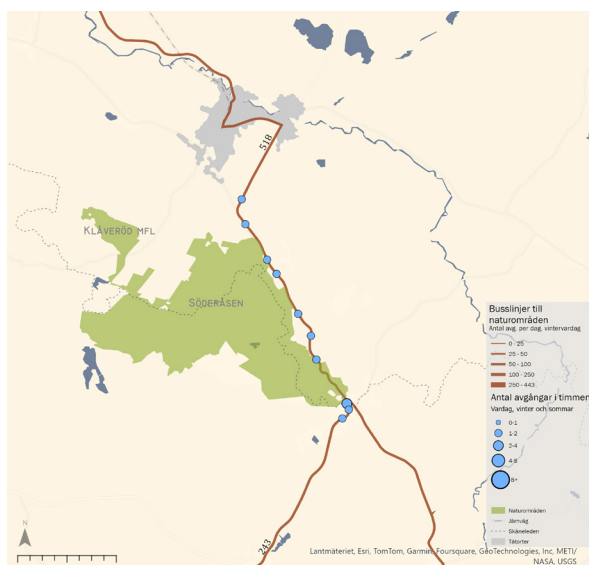
Figur 11: Kullaberg: L222, L223. Förstärkningstrafik sommar



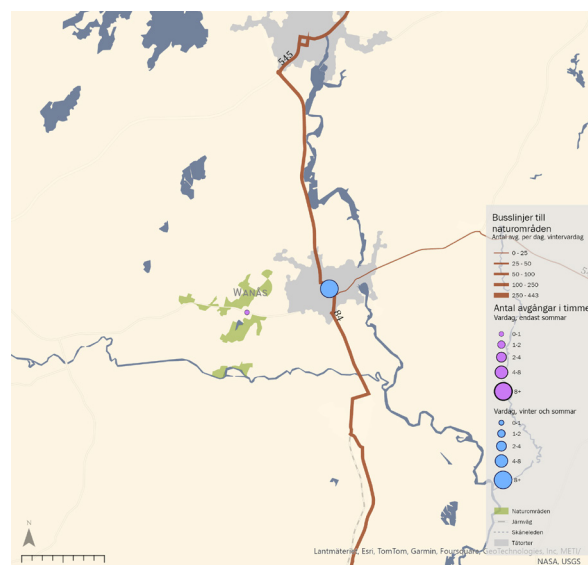
Figur 12: Sandhammaren: L322



Figur 13: Stenshuvud: L3



Figur 14: Söderåsen: L518, L243



Figur 15: Wanås: Anrop + L84, L545

Kollektivtrafik till badplatser

Som ett komplement till de busslinjer som ansluter till grönområdena redovisas här även busslinjer som ansluter till några av Skånes större badplatser. Urvalet av badplatser har tillhandahållits av Region Skåne. I tabellen nedan beskrivs de busslinjer som stannar

inom 1000 meter från respektive badplats. I tabellen redovisas regionbussar och stadsbussar. Samtliga regionbussar har tre siffror med undantag för Skåneexpressen (SkE). Resterande bussar är stadsbussar.

Tabell 3: Huvudsakliga busslinjer som ligger inom 1000 meter till badplatser (vintertidtabell). Samtliga linjer med tre siffror är regionbussar med undantag för Skåneexpressen (SkE). Resterande linjer med en siffra är stadsbussar.

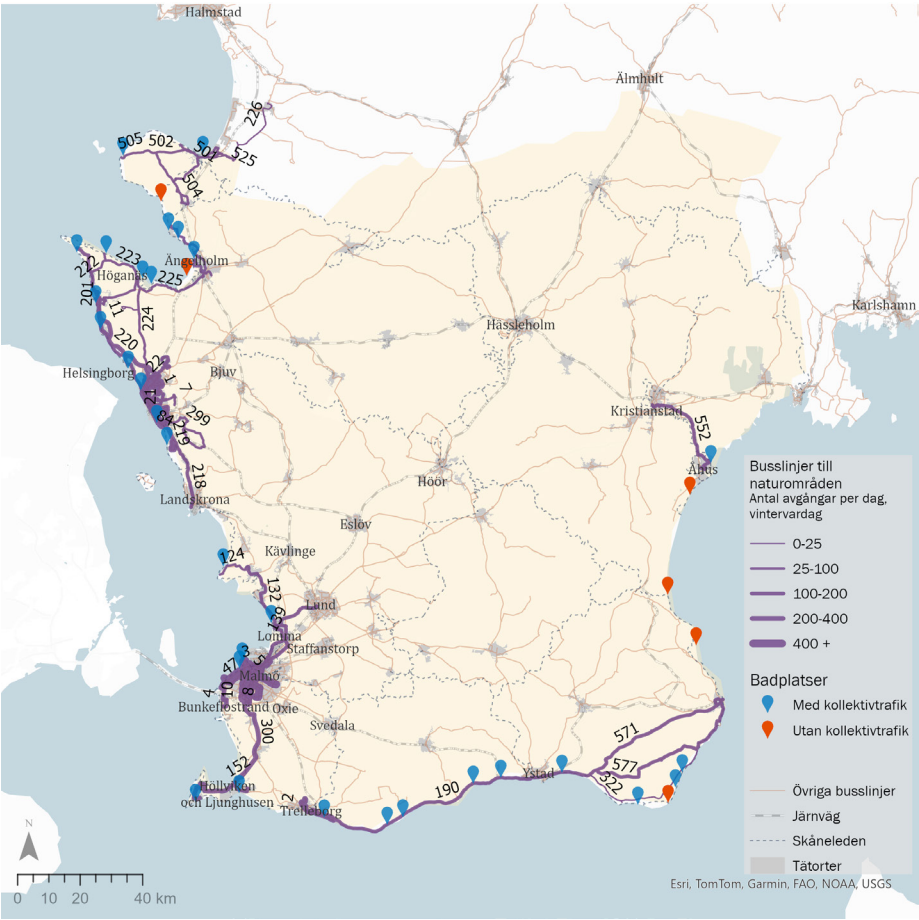
Badplats	Busslinjer som stannar inom 1000 meter från badplats						
	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3	Alt. 4	Alt. 5	Alt. 6	Alt. 7
Arild	223						
Barsebäck	124						
Beddinge	190						
<i>Dalabadet</i>	2	190					
Falsterbo/Skanör	300						
Farhult / Svanshall	225	224					
<i>Fortuna/Rydebäck</i>	219						
<i>Gröningen</i>	8	1	2	3	7	22	11 (SkE)
<i>Haväng</i>	X						
Jonstorp	225	224	223				
Knäbäckshusen	X						
<i>Kvickbadet (Högnäs)</i>	201	222	11 (SkE)	220			
Kyhls strand/Borrbys strand	322						
<i>Kämpinge</i>	152						
Laröd	8						
Lomma / Bjärred	139	132					

Tabell 3 (fortsättning): Huvudsakliga busslinjer som ligger inom 1000 meter till badplatser (vintertidtabell). Samtliga linjer med tre siffror är regionbussar med undantag för Skåneexpressen (SkE). Resterande linjer med en siffra är stadsbussar.

Badplats	(Fortsättning) Busslinjer som stannar inom 1000 meter från badplats						
	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3	Alt. 4	Alt. 5	Alt. 6	Alt. 7
Löderups strand-bad	322						
<i>Magnarp</i>	2						
Malen / Båstad / Skansen	525	502	501	504	226		
Mossbylund/Mossbystrand	190						
<i>Mälarhusen</i>	322						
<i>Mölle</i>	222						
<i>Ranarp / Segeltorp / Öllövs / Rammsjö / Ängelsbäcksstrand</i>	X						
Råå	1	21	219	299	218		
Sandhammaren	X						
<i>Sibbarp/Ribersborgsstranden</i>	47	10	8	4	3	7	4
<i>Sibirien/Ängelholms havsbad 4</i>	4						
Skälderviken 2	2						
<i>Svanebäcks badplats 220</i>	220						
Svarte 190	190						
Torekov 505	505						
Täppet	552						
Vejbystrand/Stora hult/	2						
Västra hamnen - Malmö	8	3					

Tabell 3 (fortsättning): Huvudsakliga busslinjer som ligger inom 1000 meter till badplatser (vintertidtabell). Samtliga linjer med tre siffror är regionbussar med undantag för Skåneexpressen (SkE). Resterande linjer med en siffra är stadsbussar.

Badplats	(Fortsättning) Busslinjer som stannar inom 1000 meter från badplats						
	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3	Alt. 4	Alt. 5	Alt. 6	Alt. 7
Viken							
Yngsjö/Furuboda/ Nyehusen/Frise- boda							
Ystad sandskog	571	577					
Äspet							



Figur 16: Busslinjer till naturområden, antal avgångar per dag (vinterdag).

Brister och åtgärder för ökad tillgänglighet

Kollektivtrafikens linjedragningar, turutbud och hållplatslägen är framför allt anpassade till starka reserelationer och till tidpunkter då efterfrågan på resande vanligtvis är högt. Kollektivtrafikutbudet är därför särskilt dimensionerat till reserelationer som kan kopplas till regelbundna och förhållandevis förutsägbara resor. Framför allt gäller detta arbetsresor under vardagarnas morgon- och eftermiddagstimmar, då många reser till och från sina arbetsplatser. Fritidsresandet präglas däremot av ett mer heterogent resmönster jämfört med arbetsresorna. De potentiella ärendena är fler, målpunkterna är mer spridda, och resorna görs vanligtvis under lågtrafik eller helger.

Många av Skånes naturområden ligger på platser som ofta är svåra att nå med kollektivtrafik. Orsakerna till detta kan vara flera, tex. att naturområdenas geografiska läge i förhållande till var invånarna bor innebär långa restidsavstånd eller att linjerna är dragna så att de inte ansluter till områdena. Andra anledningar är också lågt turutbud, hållplatslägen och eventuella kapacitetsproblem under vissa tidpunkter av dygnet. Ovanstående orsaker kan betraktas som olika typer av brister som tillsammans begränsar invånarnas möjligheter att åka kollektivt till Skånes naturområden.

Generella brister som begränsar invånarnas tillgång till naturområden:

Långa restider:

Förhållandevis många av Skånes naturområden är belägna långt ifrån de större tätorterna. Långa restider har en tydligt hämmande effekt på invånarnas benägenhet att resa, vilket i sin tur påverkar färdmedelsvalet. Restidsuppostringen beror såklart på ärendet, men viljan att resa till fritidsaktiviteter avtar vanligtvis vid

restider över 60 minuter. Restiderna påverkas naturligtvis av avståndet mellan start- och målpunkt, och långt avstånd innebär normalt lägre restider. Restiderna påverkas även av hastighet, antal stopp och eventuella vänte- och bytestider.

Linjedragningar:

Som tidigare nämnts är kollektivtrafikens linjedragningar framför allt anpassade till större start- och målpunkter samt relationer med ett stort resenärsunderlag. Därtill finns det många linjer i regionen som trafikerar i mindre starka stråk av olika syften. Inte sällan är dragningarna gjorda för att skapa en så gen dragning som möjligt med syftet att hålla nere restiderna. I och med att många av Skånes naturområden inte ligger i direkt anslutning till de större orterna så innebär detta att vissa naturområden är svåra, eller i praktiken omöjliga, att nå med kollektivtrafik.

Cykel och kombinationsresor:

Cyklar får medföras på regionbussar och tåg, men det finns i praktiken vissa aspekter som begränsar möjligheterna till detta. Exempelvis finns endast ett visst antal platser, vilket minskar pålitligheten eftersom det finns risk att behöva vänta på nästa buss/tåg. Cykel på regionbuss får endast medföras under vissa dagar och tider, och vissa typer av cyklar får inte medföras. Detta minskar dels möjligheten till kombinationsresor cykel/kollektivtrafik, och tar dels bort möjligheten att ta med sig sin cykel till naturområdet för att utöva cykelsport som stigcykling.

Hållplatslägen och angöringspunkter:

Även där kollektivtrafikens linjedragningar ligger i anslutning till grönområdena så påverkar även hållplatsernas lägen invånarnas tillgång till grönområ-

dena. Eftersom antalet hållplatser påverkar restiderna finns det ofta incitament för att minska antal stopp längs rutten, och förlägga dessa stopp till naturliga anslutningspunkter, exempelvis i samhällen eller vid landsvägskorsningar.

Turutbud:

Utöver linjedragningar och hållplatslägen så påverkar även turutbudet invånarnas tillgång till grönområdena. Få avgångar under de tidpunkter i veckan då benägenheten att resa till naturområdena är störst, framför allt utanför normal arbetstid, minskar invånarnas praktiska möjligheter att nå naturområdena. Ett lågt turutbud har en stor betydelse för färdmedelsvalet i och med att det ofta kräver reseplanering och minskar flexibiliteten. I dessa fall utgör bilen (i mån av tillgång) ofta ett attraktivt alternativ till kollektivtrafiken.

Generella åtgärder som förbättrar invånarnas tillgång till grönområden:

Ändrade linjedragningar:

Om det huvudsakliga ändamålet är att förbättra resenärernas anslutning till ett visst grönområde så kan justerade linjedragningar vara en åtgärd. Detta kan handla om justeringar av rutt, eller förlängningar av befintliga linjer. Justering av linjedragningar bör dock föregås av en analys av vilka mervärden det ger kontra vilka eventuella förluster för befintliga resenärer (längre restider etc.) som kan uppstå.

Förstärkt turutbud:

Om efterfrågan på kollektivtrafik till ett naturområde är hög kan det exempelvis uppstå trängsel eller risk för att inte få plats på fordonet/turen. En ändamålsenlig åtgärd för att avhjälpa detta är genom att förstärka utbudet på en befintlig linje så att det blir fler fasta turer eller extraturer under efterfrågetoppar. En åtgärd som omfattar utökad trafikerings innebär dock en viss merkostnad.

Justerade/nya hållplatser:

I de fall där hållplatslägen inte är anpassade till naturområdenas anslutningspunkter kan det finnas anledning att antingen flytta befintliga hållplatser, eller att lägga till nya hållplatser. Detta kan exempelvis handla om att lägga hållplatserna vid skärningspunkter till vandringsleder eller naturliga anslutningspunkter vid naturområdena. Justerade hållplatser bedöms vara en kostnadseffektiv åtgärd. Alternativet att skapa nya hållplatser kan dock ha en negativ effekt på restiderna.

Nya linjer:

I vissa fall, och under särskilda omständigheter, kan det vara motiverat att införa nya linjer. Detta är dock ofta en kostsam åtgärd, som bör göras först efter att andra alternativ (exv. anropstrafik) utretts och noggrant övervägts.

Andra åtgärder:

Områden där olika kollektivtrafikåtgärder inte bedöms kunna lösa en tillgänglighetsbrist kan andra typer av tillgänglighetsförbättrande åtgärder vara aktuella. Dessa kan exempelvis handla om mobilitetstjänster (exv. låncyklar, förbättrad möjlighet att ta med egen cykel på resan) eller informationsåtgärder (exv. skyltning). Det går även att arbeta med att kartlägga, framhäva och marknadsföra noder där kollektivtrafiken är viktig för natur- och friluftsliv.

Identifierade brister för naturområdena – en översiktlig bedömning

För att få en bild av tillgängligheten till naturområdena har en övergripande sammanfattning av områdenas förutsättningar till kollektivtrafikresande gjorts. Sammanfattningen baseras på en samlad bedömning av utbud, potential och förutsättningar för samtliga områden. Den utgår från resultatet av genomförda analyser, GTFS-data samt en samlad platsspecifik analys av respektive område. Den samlade bedömningen är översiktlig till sin karaktär, eftersom en djupgående

analys av varje område skulle kräva omfattande utredning, vilket inte ryms inom ramen för denna studie.

Bedömningarna är gjorda utifrån fyra övergripande perspektiv: Turtäthet, anslutning till befintlig kollektivtrafik, det potentiella upptagningsområdets storlek (med kollektivtrafik) samt storlek på skillnader i upptagningspotential mellan kollektivtrafik och bil. Bedömningen av turtätheten baseras på antal avgångar, där två eller flera avgångar i timmen bedöms som ett gott utbud, minst en avgång i timmen bedöms som ett medelgott utbud och färre än en avgång i timmen bedöms som lågt utbud. Bedömningarna av närhet till kollektivtrafik baseras på hur väl kollektivtrafiklinjerna ansluter till områdena där naturområden med minst två anslutningar inom 500 m bedöms som god anslutning, minst en anslutning inom 500m som medelgod, och naturområden som inte har någon linje inom 500 m bedöms som låg⁵. Övriga bedömningar baseras på de analyser som redovisats tidigare i denna rapport.

En översiktlig analys av resultatet visar på några intressanta observationer. Områden med både ett högt turutbud och goda anslutningar innebär goda förutsättningar för invånarna att besöka ett naturområde. Flera av de undersökta områdena (11 av 30) uppfyller dessa kriterier, bland annat Skrylle, Skanör, Nyhamnsläge och Forsakar. Dessa områden kan betraktas som förhållandevis välförsörjda med kollektivtrafik, och eventuella behovet av trafikförstärkningar eller andra åtgärder för dessa områden skulle möjligen kunna motiveras av kapacitetsbrister och trängsel.

Områden med både lågt turutbud och bristande anslutningar har däremot betydligt sämre förutsättningar. Exempel på dessa områden är bland annat Ales Stenar, Sandhammaren och Hovs Hallar. Dessa områden kan betraktas som förhållandevis underförsörjda med kollektivtrafik. Flera av dessa områden är också högprofilerade besöksmål, vilket innebär att många av Skånes mest välkända naturområden är förhållandevis svårtillgängliga med kollektivtrafik idag.

Utöver utbud och anslutningar så påverkar även restider och upptagningsområdenas storlek skåningarnas möjligheter att besöka naturområdena med kollektivtrafik. Som tidigare nämnts ligger många av naturområdena på relativt långa avstånd från Skånes största befolkningskoncentrationer, vilket avspeglas i de potentiella upptagningsområdena. Precis som ovan gäller detta flera av de mest kända naturområdena i Skåne

Möjliga åtgärder för förbättrad tillgång till grönområdena – en översiktlig bedömning

Med utgångspunkt i de tidigare identifierade bristerna har en översiktlig genomgång gjorts av kollektivtrafikförsörjningen för samtliga naturområden. Fokus i denna del av studien har varit att försöka få en överblick över platsspecifika förutsättningar och att identifiera övergripande förslag till åtgärder som kan förbättra invånarnas tillgång till grönområdena. Sammanställningen och förslagen gör inte anspråk på att utgöra en komplett åtgärdslista, utan ska ses som en vägledning till möjliga och mer eller mindre kostnadseffektiva åtgärder som kan sättas in för att förbättra tillgängligheten till naturområdena. Syftet är att ta fram idéer som sedan behöver utvecklas och utredas vidare. I praktiken begränsas naturligtvis förutsättningarna att införa olika åtgärder av praktiska eller ekonomiska skäl. Vidare ligger fokus på förslag på åtgärder till naturområden som idag bedöms ha flera olika typer av brister, samt åtgärder vid områden som idag utgör några av Skånes mer högprofilerade och välbesökta besöksmål.

På denna och följande sidor kommer en sammanställning med förslag till kollektivtrafikåtgärder för några av naturområdena, samt en lista för respektive område.

Ales Stenar:

- Linje 322 har fyra avgångar om dagen på vardagar, varav två är beställningstrafik. Möjlig åtgärd att öka turutbudet på vardagar och införa avgångar även på helgen.

5 Klassificeringarna för utbud och avstånd har gjorts i syfte att kunna ställa linjerna och områdena i relation till varandra i denna utredning, och ska inte ses som ett allmänt mått på hur bra utbudet är eftersom detta varierar mellan olika kontexter.

Arrie:

- Linje 144 trafikerar endast på vardagar. Möjlig åtgärd är att öka turutbudet på vardagar och även trafikera på helger.

Alnarpsparken m.fl.:

- Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)

Bjärekusten Hovs Hallar:

- Svårt att flytta kollektivtrafiken närmre naturområdet⁶. Överväg andra åtgärder, mobilitetstjänster, skyltning, mm.
- Trafikera med linje 505 även på helgen.

Bockeboda:

- Svårt att flytta kollektivtrafiken närmre naturområdet. Överväg andra åtgärder, mobilitetstjänster, skyltning, mm.
- Linje 554 har fem avgångar om dagen på vardagar, varav tre är beställningstrafik. Möjlig åtgärd att öka turutbudet på vardagar och införa avgångar även på helgen.

Djurholmen:

- Svårt att flytta kollektivtrafiken närmre naturområdet. Överväg andra åtgärder, mobilitetstjänster, skyltning, mm.

Forsakar m.fl.:

- Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)

Fulltofta:

- Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information,

kampanj mm.). Säkerställ säkra passager över väg 13.Hilleshögs dalar:

Hovdala:

- Turutbudet till Hovdala Slott kan förstärkas. Linjen är i dagsläget beställningstrafik som endast går på sommaren.
- Ny busslinje längs Hovdalavägen kan utredas.

Häckeberga:

- Linje 172 skulle kunna förlängas mot EkevalLEN via Heckebergavägen under helger och högsäsong. Detta behöver dock utredas vidare.

Klåveröd m.fl.:

- Svårt att flytta kollektivtrafiken närmre naturområdet. Överväg andra åtgärder, mobilitetstjänster, skyltning, mm.

Kjugekull m.fl.:

- Utred om en ny busslinje eller ändrad linjedragning på befintlig linje är möjligt för att skapa en buss mellan Kjugekull och Kristianstad.

Kullaberg:

- Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)
- Överväg att trafikera med 202 även på vinterhalvåret.

Kronoskogen m.fl.:

- Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)

Nyhamnsläge m.fl.:

- Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)

⁶ Väginfrastrukturen i närheten av Hovs hallar bedöms olämplig för traditionell busstrafik (smal, dålig sikt mm.) , detta kan dock studeras närmre

Sandhammaren m.fl.:

- Linje 322 har fyra avgångar om dagen på vardagar, varav två är beställningstrafik. Föreslagen åtgärd är att öka turutbudet på vardagar och införa avgångar även på helgen.
- Förläng linje 322 till Simrishamn.

Skrylle m.fl.:

- Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Särskilt linje 159 är viktig för området och bör vara högt prioriterad att upprätthålla och utveckla. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)

Saxtorp m.fl.:

- Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)

Sjöriket:

- Linje 543 har få avgångar på vardagar. Möjlig åtgärd att öka turutbudet och införa avgångar även på helger.
- Linje 541 är beställningstrafik med avgångar på vardagar. Överväg att trafikera även på helger.

Skanör Falsterbo:

- Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)

Snogeholm:

- Linje 162 är beställningstrafik, överväg att göra om till en vanlig linje.
- Utred möjlighet för ny hållplats för linje 301 vid Skåneleden/Snogeholm.

Stenshuvud:

- Svårt att flytta kollektivtrafiken närmre naturom-

rådet. Överväg andra åtgärder, mobilitetstjänster, skyltning, mm.

Söderåsen:

- Tecken på otillräcklig kapacitet på bussarna vissa avgångar. Öka turutbudet, alternativt använd andra fordon eller arbeta för att sprida ut resandet över dygnet. Det finns många hållplatser som ansluter till Söderåsen, men dessa används i relativt olika stor utsträckning. Bättre spridning av resandet mellan hållplatserna skulle kunna avhjälpa delar av problemet.

Torup:

- Överväg att öka turutbudet på linje 148.

Vedema:

- Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)

Verkeån m.fl.:

- Utred om linje väster om Brösarp är möjlig. Beställningstrafik med taxi bedöms i så fall som lämplig med tanke på väginfrastrukturen.
- Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)

Vitemölla m.fl.:

- Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)

Wanås:

- Linje 540 är beställningstrafik med tre avgångar om dagen på vardagar. Överväg att öka turutbudet, införa trafik på helger och vinterhalvåret.

Tabell 5: Förslag på åtgärder för ökad tillgänglighet till naturområden – Bruttolista

Område	Möjliga åtgärder			
	Förstärkt turutbud	Linjedragning	Hållplats	Andra åtgärder
Ales stenar	Linje 322 har fyra avgångar om dagen på vardagar, varav två är beställningstrafik. Möjlig åtgärd att öka turutbudet på vardagar och införa avgångar även på helgen.	Förläng linje 322 till Simrishamn.		
Alnarpsparken m.fl.				Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)
Arrie	Linje 144 trafikerar endast på vardagar. Möjlig åtgärd är att öka turutbudet på vardagar och även trafikera på helger.			
Bjärekusten Hovs Hallar	Trafikera med linje 505 även på helgen.			Svårt att flytta kollektivtrafiken närmre naturområdet. Överväg andra åtgärder, mobilitetstjänster, skyltning, mm.
Bockeboda	Linje 554 har fem avgångar om dagen på vardagar, varav tre är beställningstrafik. Möjlig åtgärd att öka turutbudet på vardagar och införa avgångar även på helgen.			Svårt att flytta kollektivtrafiken närmre naturområdet. Överväg andra åtgärder, mobilitetstjänster, skyltning, mm.
Bjärekusten Hovs Hallar	Trafikera med linje 505 även på helgen.			Svårt att flytta kollektivtrafiken närmre naturområdet. Överväg andra åtgärder, mobilitetstjänster, skyltning, mm.

Tabell 5 (Fortsättning): Förslag på åtgärder för ökad tillgänglighet till naturområden – Bruttolista

Område	(Fortsättning) Möjliga åtgärder			
	Förstärkt turutbud	Linjedragning	Hållplats	Andra åtgärder
Djurholmen				Svårt att flytta kollektivtrafiken närmre naturområdet. Överväg andra åtgärder, mobilitetstjänster, skyltning, mm.
Forsakar m.fl.				Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)
Fulltofta				Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.). Säkerställ säkra passager över väg 13.
Hilleshögs dalar			Utred möjlighet för en ny hållplats för linje 218 vid Skåneleden/Hilleshögs Dalar.	Säkerställ god skyltning från Glumslövs station.
Hovdala m.fl.	Turutbudet till Hovdala Slott kan förstärkas. Linjen är i dagsläget beställningstrafik som endast går på sommaren.	Ny busslinje längs Hovdalavägen kan utredas.		
Häckeberga				Linje 172 skulle kunna förlängas mot Ekevalen via Heckebergavägen under helger och högsäsong. Detta behöver dock utredas vidare.

Tabell 5 (Fortsättning): Förslag på åtgärder för ökad tillgänglighet till naturområden – Bruttolista

Område	(Fortsättning) Möjliga åtgärder			
	Förstärkt turutbud	Linjedragning	Hållplats	Andra åtgärder
Kjugekull m.fl.		Utred om en ny busslinje eller ändrad linjedragning på befintlig linje är möjligt för att skapa en buss mellan Kjugekull och Kristianstad.		
Klåveröd m.fl.				Svårt att flytta kollektivtrafiken närmre naturområdet. Överväg andra åtgärder, mobilitetstjänster, skyltning, mm.
Kronoskogen m.fl.				Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)
Kullaberg	Överväg att trafikera men buss 202 även på vinterhalvåret.			Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)
Nyhamnsläge m.fl.				Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)
Sandhammaren m.fl.	Linje 322 har fyra avgångar om dagen på vardagar, två är beställningstrafik. Föreslagen åtgärd: öka turutbudet på vardagar och införa avgångar även på helgen.	Förläng linje 322 till Simrishamn.		

Tabell 5 (Fortsättning): Förslag på åtgärder för ökad tillgänglighet till naturområden – Bruttolista

Område	(Fortsättning) Möjliga åtgärder			
	Förstärkt turutbud	Linjedragning	Hållplats	Andra åtgärder
Skrylle m.fl.				Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Särskilt linje 159 är viktig för området och bör vara högt prioriterad att upprätthålla och utveckla. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)
Saxtorp m.fl.				Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)
Sjöriket	Linje 543 har få avgångar på vardagar. Möjlig åtgärd att öka turutbudet och införa avgångar även på helger. Linje 541 är beställningstrafik med avgångar på vardagar. Överväg att trafikera även på helger.			
Skanör Falsterbo				Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)
Snogeholm			Utred möjlighet för ny hållplats för linje 301 vid Skåneleden/Snogeholm.	

Tabell 5 (Fortsättning): Förslag på åtgärder för ökad tillgänglighet till naturområden – Bruttolista

Område	(Fortsättning) Möjliga åtgärder			
	Förstärkt turutbud	Linjedragning	Hållplats	Andra åtgärder
Stenshuvud				Svårt att flytta kollektivtrafiken närmre naturområdet. Överväg andra åtgärder, mobilitetstjänster, skyltning, mm.
Söderåsen	Vittesmål om otillräcklig kapacitet på bussarna vissa avgångar. Öka turutbudet, alternativt använd andra fordon eller arbeta för att sprida ut resandet över dygnet. Det finns många hållplatser som ansluter till Söderåsen, men dessa används i relativt olika stor utsträckning. Bättre spridning av resandet mellan hållplatserna skulle kunna avhjälpa delar av problemet.			Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)
Torup	Överväg att öka turutbudet på linje 148.			
Vedema				Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)
Verkeån mfl		Utred om linje väster om Brösarp är möjlig. Beställningstrafik med taxi bedöms i så fall som lämplig med tanke på väginfrastrukturen.		Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)

Tabell 5 (Fortsättning): Förslag på åtgärder för ökad tillgänglighet till naturområden – Bruttolista

	(Fortsättning) Möjliga åtgärder			
Område	Förstärkt turutbud	Linjedragning	Hållplats	Andra åtgärder
Vitemölla mfl				Bedöms ha tillfredsställande kollektivtrafik. Arbeta med andra sätt för att öka resandet (information, kampanj mm.)
Wanås	Linje 540 är beställningstrafik med tre avgångar om dagen på vardagar. Överväg att öka turutbudet och införa trafik på helger och vinterhalvåret.			

Litteraturgenomgång och goda exempel

I det inledande skedet av studien har en litteraturgenomgång genomförts. Syftet med genomgången är att få en överblick av kunskapsläget, samt hur frågan om kopplingarna mellan kollektivtrafik och grön- och rekreationsområden behandlas i andra utredningar. Parallellt med litteraturgenomgången har vi också tittat på exempel på hur andra regioner arbetar med samma frågor. Syftet är att ta fram goda regionala exempel som kan fungera som idéer och inspiration till möjliga insatser.

Sammanfattning av rapporter och utredningar

Många utredningar anser att det är alltför komplicerat idag att resa kollektivt till naturen och friluftslivet. Exempelvis lyfter Svenska Turistföreningen (STF) problemet ur ett hållbarhetsperspektiv, men också ur ett tillgänglighetsperspektiv där vikten av att göra friluftslivet tillgängligt för alla och inte endast för de som har tillgång till egen bil betonas. STF menar vidare att regiontrafiken som den är utformad idag främst är anpassad till dem som pendlar till skola eller arbete, men att detta bör utvecklas till att bättre ta de som reser för friluftslivet i beaktning. Enligt forskningen finns det ett tydligt belagt samband mellan människors hälsa och välbefinnande och deras tillgång till naturen. I samma led finns också ett samband mellan upplevd ohälsa och längre avstånd till grönområden⁷. År 2012 fastställdes friluftspolitikens tio mål, med det övergripande syftet att förbättra förutsättningarna för friluftsutövandet i Sverige⁸. I uppföljningar av dessa mål framkommer det att tillgängligheten till naturen, bland annat med kollektivtrafik, ofta brister.

Trots att det finns en samstämmighet i att tillgång till naturen är viktigt för folkhälsan verkar det saknas tydliga initiativ till att öka tillgängligheten med kollektivtrafik, i synnerhet på regional och nationell nivå. I utredningar gällande tillgänglighet i kollektivtrafiken generellt talar man sällan om naturområden och friluftsliv, och i utredningar om vikten av naturområden för samhället nämns kollektivtrafiken endast som en av många viktiga faktorer, men det är sällan i fokus. I de fall där kollektivtrafik till naturen är tydligare inramat diskuteras det inte sällan i en turismkontext snarare än som en del i vardagslivet. Utifrån sökningen finns det till synes ett fåtal regioner som arbetar med detta på olika sätt, men även där handlar det ofta om mindre initiativ eller kampanjer snarare än konkreta strategier. Detta förefaller sig dock vara ett område som mer och mer utforskas och utreds, vilket bland annat framkommer i Mistra Sport & Outdoors pågående forsknings- och samverkansarbete i frågan (se nedan).

Exempel på rapporter och utredningar

Analys av hinder och möjligheter för hållbar naturturism i formellt skyddade områden (naturvardsverket.se)

I Naturvårdsverkets rapport Analys av hinder och möjligheter för hållbar naturturism i formellt skyddade områden (2023) framhålls bland annat bristande kollektivtrafik till naturområden som ett betydande hinder. Kontexten för rapporten är naturturism i Sverige, men detta beskrivs också ett generellt problem för allmänna besökare som antingen vill resa hållbart till olika friluftsmål eller som inte har tillgång till bil. I en enkätundersökning med landets regioner gällande om de inkluderar fritidsresor i deras kollektivtrafikplanering svarade åtta regioner att turister och fritidsresande är specificerade målgrupper i deras kollektivtrafikförsörjningsprogram. Därtill ser Naturvårdsverket

⁷ Indikatorer för hälsopromoverande urbana grönområden – Kunskapssammanställning ISBN 978-91-620-7043-4 (naturvardsverket.se)

⁸ Uppföljning av målen för friluftslivspolitiken 2023 ISBN 978-91-620-7123-3 (naturvardsverket.se)

och Länsstyrelsens förvaltare att det finns utmaningar med exempelvis överbelastade parkeringsplatser samt att ökat bilresande kan ha negativ påverkan på lokalboende. Rapporten hävdar att det i Sverige finns goda exempel på lösningar rörande kollektivtrafik till naturområden, bland annat där nya leder har dragits till befintliga hållplatser (dessa specificeras dock inte). Här är också tillgängligheten av information om hur man når natur via kollektivtrafik en viktig aspekt. Följaktligen föreslår Naturvårdsverket ökad samverkan mellan olika aktörer i samhället för att möjliggöra hållbart resande till naturreservat och nationalparker med potential till, eller med redan höga, besöksantal.

Uppföljning av målen för friluftslivspolitiken 2023 ISBN 978-91-620-7123- 3 (naturvardsverket.se)

Ett av de tio målen för friluftslivet 2023 var Tillgänglig natur för alla, med Boverket som ansvarig myndighet för arbetet. Målet innefattar bland annat att möjligheten att vistas i naturlandskapet ska hålla hög nivå, där också olika människors behov tillgodoses. Naturvårdsverkets utvärdering visar att utvecklingen av tillgängligheten till natur är negativ, där bland de största utmaningarna är närbarhet med kollektivtrafik samt bristande information om naturområden. Resultaten visar att vanliga hinder för att vistas i naturen exempelvis är generell tillgång, brist på information om utbud, samt brist på transportmöjligheter. Naturvårdsverket menar också att en lättillgänglig natur är särskilt viktig för vissa sociala grupper så som barn och unga, de med lägre ekonomisk status, personer med funktionsnedsättning, samt äldre och pensionerade. Utvärderingen visar också att det i hälften av kommunerna finns begränsade möjligheter att ta sig till naturområden med kollektivtrafik. I region Stockholm fanns i en studie av Länsstyrelsen exempel på att det för funktionshindrade personer är svårt att ta sig till naturområden på grund av brister i allmänna kommunikationer. Liknande resultat fanns också i andra områden, så som Jämtlandsfjällen.

Hållbara transporter till naturen - förstudie i samverkan med Västtrafik, Länsstyrelsen och Västkoststiftelsen | Vinnova

Ett avslutat projekt delfinansierat av Vinnova mellan oktober och december 2021. Projektets utgångspunkt är att besökare ska kunna ta sig till naturen på ett hållbart sätt. Förstudien föreslår ökad samverkan, identifiering av infrastrukturens uppbyggnad och behov av förändringar, främst gällande främjandet av hållbara resesätt till naturen, kollektivtrafik innefattat. Förslagen yrkar också på att reseappar, centrum och monitorer på fordonen bör användas för att underlätta resande och besök i naturen. Projektets utförande innefattade att identifiera besöksvänliga naturreservat, identifiera den infrastruktur som ska underlätta besök till områdena, samt analysera hur informationen kring utflyktsmålen ska förmedlas för att synliggöra dem.

Hållbara transportlösningar | (Mistra)

Mistra Sport & Outdoors är ett forsknings- och samverkansprogram som arbetar med att skapa kunskap och lösningar för ökad hållbarhet inom idrott och friluftsliv. Ett av deras forskningsteman är "Hållbara transportlösningar", i vilket de utforskar nya verktyg för att integrera transportfrågor i planeringen för ett hållbart friluftsliv. Detta undersöks både ur ett miljöperspektiv och jämlikhetsperspektiv. Ofta har deltagande i olika rekreativa aktiviteter präglats av bilberoende, och de menar att hur vi planerar våra samhällen har hög påverkan på människors möjligheter att nå rekreativa platser och utöva friluftsliv. Här bland finns frågor som hur väl individer kan kombinera vandring med kollektivtrafik, eller om det finns möjlighet att ta med sig cykel på tåget. Lärandegruppen som arbetar med frågan består bland annat av forskare, kommun- och regionaktörer, Naturvårdsverket, Riksidrottsförbundet, och Västtrafik. Ett exempel på forskningsprojekt som gruppen arbetar med är "Metoder för ökad tillgänglighet till friluftsliv och natur med hållbara färdmedel", som utgår ifrån problemformuleringen att platser för friluftaktiviteter ofta ligger utanför kollektivtrafikens traditionella stråk: det är således utmanande att hitta lösningar som stödjer tillgänglighet till dessa platser med kollektivtrafik. Studien innefattar en nationell kartläggning av olika försök med kollektivtrafik till friluftsliv, samt enkätstudier för att förstå

problemet ur ett besökar- och kollektivtrafikorganisationsperspektiv. Rapporter om detta ska komma under våren 2024.

Goda exempel från andra regioner

Regional handlingsplan för friluftslivet – Västra Götaland (lansstyrelsen.se)

I Västra Götalands regionala handlingsplan för friluftslivet 2021–2026 sammanfattas det regionala friluftslivets utifrån friluftspolitikens tio mål. I rapporten diskuteras bland annat olika förutsättningar för att utöva friluftsliv: här är tillgängligheten en övergripande strategi, där planen innefattar att underlätta åtkomsten genom att "naturområden nås med lätthet med hjälp av hållbara transporter som till exempel kollektivtrafik". En konkret åtgärd för att underlätta för de som reser kollektivt är att med skyltar tydliggöra vägen från exempelvis busstation till vandringsled. Ett annat åtgärdsförslag är att arbeta tillsammans med Västtrafik, Västkoststiftelsen och Länsstyrelsen för att få fler besökare att resa kollektivt till naturreservat och andra besöksmål. Enligt rapporten är också samarbete inlett mellan regionen och Västtrafik för att grönområden och naturreservat ska bli mer nåbara med kollektivtrafik.

Friluftsliv i Stockholms län - Handlingsplan 2023–2026 (lansstyrelsen.se)

Länsstyrelsen i Stockholm har en liknande strategi gällande friluftsliv i Stockholms län för perioden 2023–2026. En av åtgärderna som föreslås under fokusområdet "Ett jämlikt friluftsliv som främjar hållbara livsstilar" är att kartlägga vilka natur- och kulturområden som är viktiga för friluftsliv och som man enkelt kan ta sig till med kollektivtrafik, samt att man ska arbeta med att kommunicera detta till regionens invånare. De trycker bland annat på vikten av samverkan mellan olika aktörer, exempelvis i förslaget till att skapa nätverk med fokus på destinationsutveckling. På ett generellt plan vill man även öka förståelsen för olika målgruppers perspektiv gällande bland annat hinder till att utöva friluftsliv, genom exempelvis enkätundersökningar.

Naturkartan.se

Naturkartan är ett verktyg med avsikten att fungera som "ett modernt alternativ till broschyrer" som syftar till att hjälpa invånare runt om i Sverige att enkelt hitta ut till naturen. Tjänsten är utvecklad både för webb och mobil, och kan användas av företag och myndigheter för att både inspirera och vägleda folk till naturen och ett rikare friluftsliv. Aktörer, bland annat regioner och kommuner, kan alltså bli kunder hos Naturkartan. Det innebär att det skapas en guide för det särskilda området; om en region tar del av tjänsten så skapas en guide som synliggör alla naturreservat, nationalparker, vandringsleder och liknande inom regionen. Man kan även filtrera målen genom olika tillgänglighetsfaktorer så som rullstolsanpassning och närhet till kollektivtrafik. För varje mål på Naturkartan finns också en "hitta hit"-funktion där användaren länkas vidare till Googles reseplanerare, vilken innefattar valet att filtrera resväg till exempelvis kollektivtrafik. Tjänsten används av flera kommuner och regioner. Region Skåne finns idag inte på Naturkartan; dock finns Skåneleden som guide, vilket endast innefattar vandringsleder och inte naturområden generellt.

Region Halland och Hallandstrafiken

Region Halland och Hallandstrafiken har som mål att fler ska resa kollektivt till naturen. Under sommarhalvåret finns busslinjen Åkturen tillgänglig, vilken tar sin utgångspunkt i Varberg för att sedan resa till naturreservat runt Åkulla som innefattar bland annat vandringsleder och skogar. Passagerare kan hoppa av och på längs hela linjen, vilket också tillåter högre frihet då man exempelvis kan hoppa av i en ände av ett område och hoppa på i en annan.

UL tillsammans med Upplandsstiftelsen (Ta bussen till naturen - UL)

UL har tillsammans med Upplandsstiftelsen (som ägs av Region Uppland) genomfört kampanjen "Ta bussen till naturen". Genom denna vill de uppmärksamma och uppmana till hållbart resande ut till länets vandringsleder och naturområden. I kampanjen har de kombinerat tips på olika vandringsleder och besöksmål i regionen med information kring hur man reser dit kollektivt.

Vandra med koll (Vandra med koll)

Ett ofta förekommande gott exempel är Vandra med koll: ett samarbetsprojekt mellan Trivector och Skånetrafiken som avser hjälpa människor att hitta till vandringsleder via kollektivtrafik. Reseplaneringen utgår ifrån användarens önskade hållplatser och föreslår en utflyktsplan i samband med hållplatserna. Verktöget ger också möjlighet att ställa in önskad vandringstakt samt erbjuder användaren att i kartfunktionen utforska vilka boenden, mataffärer och restauranger som ligger i närheten av ens vandringsmål. De har också olika vandringstips tillgängliga för den som har mindre koll på vandringsleder i sitt område.

År 2020 lanserade också Miljöpartiet i Skåne ett förslag för Skånetrafiken att satsa på naturbussar för att förenkla kollektiva resor till naturområden i regionen. Förslaget handlar dels om att ta fram nya eller förlänga befintliga busslinjer, dels att förbättra informationen och marknadsföra de möjligheter som finns.

Bilaga

Kluster	Ingående naturområden				
Ales stenar	Ales stenar				
Alnarpsparken mfl	Alnarpsparken	Spillepengens fritidsområde	Strandhusens revlar	Södra Lommabukten med Tågarps hed och Alnarps fålad	Öresundsparken
Arrie	Arriesjön	Arriesjön-Risebjär			
Bjärekusten Hovs Hallar	Bjärekustens naturreservat				
Bockeboda	Bockeboda				
Djurholmen	Djurholmen				
Forsakar mfl	Degeberga backar	Forsakar med Lillafors-skogen			
Fulltofta	Fulltofta	Fulltofta gård	Sättoftasjön	Östra Fulltofta	Östra Ringsjön
Hilleshögs dalar	Hilleshögs dalar				
Hovdala mfl	Finjasjön	Göingeåsen	Hovdala	Hovdala slott	
Häckeberga	Dörröds fålad	Häckeberga	Häckeberga - Skoggård	Häckeberga-sjön	Risen
Kjugeskull mfl	Bäckaskogs slott	Ivö klack	Ivösjön	Kjugeskull	Levrasjön
	Näsums bokskogar				
Klåveröd mfl	Klåveröd	Traneröds mosse, Grindhus och Lilla Klåveröd			
Kronoskogen mfl	Kronoskogen	Ängelholms strandskog			
Kullaberg	Västra Kullaberg	Östra Kullaberg			
Nyhamnsläge mfl	Kustheden Nyhamnsläge-Lerhamn	Möllehässle	Nyhamnsläge-Strandbadens kusthedsreservat		

Kluster	(Fortsättning) Ingående naturområden				
Sandhammaren mfl	Backåkra	Hagestad	Mälarhusen	Sandby backar	Sandhammaren
Saxtorp mfl	Järvallen	Saxtorpsskogen	Saxåns utlopp		
Sjöriket	Breanäs	Brotorpet	Dalshult	Filkesjön	Immeln
	Raslången	Skärsnäs	Sporrakulla	Örnäs	
Skanör Falsterbo	Flommen	Kämpinge strandbad	Ljungs-kogens o Ljunghusens strandbad	Måkläppen	Norra Ljunghusen
	Skanör-Höll	Skanörs ljun			
Skrylle mfl	Billebjer	Dalby Norreskog	Dalby Söderskog nationalpark	Knivsås-Bo-relund	Måryd
	Prästaskogen	Rökepipan	Skrylle		
Snogeholm	Frihult	Navröd	Snogeholm	Snogeholms-sjön	Sövdesjön
Stenshuvud	Stenshuvud	Stenshuvuds nationalpark			
Söderåsen	Nackarps naturreservat	Söderåsens nationalpark			
Torup	Eksholm	Torups bokskog	Torups slott	Yddingesjön	
Vedema	Vedema				
Verkeån mfl	Verkeån, delområde 1	Verkeåns naturreservat, Agusa-Hallamölla			
Vitemölla mfl	Haväng och Vitemölla strandbackar	Vitemölla			
Wanås	Wanås				

Region Skåne

291 89 Kristianstad

Telefon: 044-309 30 00

utveckling.skane.se

