

Hej Kirsten,

Först vill jag beklaga att det planerade uppföljningsmötet, med projektgruppen för Kommunikation och Infrastruktur inom Fokus Genarp, den 10 oktober blev inställt. Vi hoppas att det inte innebär ett slut på den konstruktiva dialog som vi har fått med Skånetrafiken, utan att det kommer ny möteskallelse inom kort.

På det inställda mötet hade vi tänkt presentera ett förslag till förändring av linjeföringen för linjerna 162 och 172, vilket bygger på en tanke som nämndes på föregående möte och som vi därefter har förädlat till ett konkret förslag enligt nedan. För att inte förlora tid och förhoppningsvis kunna få till stånd en omläggning av trafiken till tidtabellsskiftet i december 2019, väljer vi att skicka över vårt förslag till dig redan nu, istället för att avvakta ett kommande möte, vilket då också ger dig tid till att titta närmare på vårt förslag inför mötet.

Förslaget gäller oberoende av trafikens turtäthet och behöver därför inte invänta hur det går med finansieringen av den extra buss, som behövs för att kunna genomföra ett försök med halvtimmestrafik, vilket diskuterades på förra mötet.

Detta är vårt förslag:

Ett av målen för projektgruppen Kommunikation och Infrastruktur inom Fokus Genarp, är att göra kollektivtrafiken mera attraktiv, för att därigenom kunna stimulera till ett ökat resande. En av de frågor som vi har diskuterat i gruppen, är om det inte skulle kunna vara möjligt att kunna erbjuda samma servicenivå på båda linjebenen från Genarp mot Dalby respektive mot Staffanstorp, utan att kostnaderna därigenom påverkas nämnvärt. Grunden för denna tanke är att resandebehovet på respektive linjeben fördelar sig olika under trafikdygnets timmar under vardagar, där arbets- och elevpendling är basen under morgon och eftermiddag och där linjen mot Staffanstorp föredras av de som ska pendla vidare till Malmö, respektive till de delar av Lund som nås bäst av linje 166, medan linjen mot Dalby föredras av de som ska pendla vidare till övriga delar av Lund. Under dagtid är däremot resandebehovet större för linjen mot Dalby, vilken då efterfrågas av de som ska besöka olika vårdinrättningar och andra samhällsfunktioner inom kommunen. Behovet för övrigt fritidsresande, både från och till

Genarp, kan antas att inte variera nämnvärt i fördelning mellan linjebenen under olika veckodagar.

Hur skulle man då kunna uppnå samma servicenivå i både riktningarna? Det förslag som gruppen har diskuterat och fördjupat, går ut på att man förlänger linje 172 från Genarp till Dalby och samtidigt kortar av de turer på linje 162 som idag går vidare till Genarp från Dalby till att vända i Dalby.

Linje 172 skulle i detta förslag inte längre behöva gå via vändplanen i Genarp, utan i riktning från Staffanstorp, skulle bussen svänga höger in på Sandvägen vid Genarps kyrka och därefter svänga vänster till Bygatan och slutligen svänga vänster till Gödelösvägen, där linjen följer sträckningen för nuvarande linje 162. I riktning mot Staffanstorp blir körvägen densamma i motsatt riktning. Som alternativ till att trafikera Sandvägen, kan linjen dras via Lars Kristoffers väg, om det inte är för trångt, vilket då skulle ha mindre påverkan på befintliga hållplatser.

De hållplatser som påverkas är Genarps busstation, som behöver flyttas till sidoläge på båda sidor om Bygatan och eventuellt hållplatsen Genarps kyrka, vilken behöver flyttas, om linjen dras via Sandvägen, men kan bli kvar, om linjen dras via Lars Kristoffers väg. Hållplatsen Gängesvägen vid Kyrkovägen blir överflödigt, eftersom den fortsättningsvis trafikeras i bägge riktningar från befintliga hållplatslägen vid Gödelösvägen .

För att uppnå en attraktivare restid mellan Genarp och Malmö och kunna följa Skånetrafikens riktlinjer om fasta minuttal för avgångstiderna samt en total linjetid om 55 minuter, föreslås förändringar av vilka hållplatser som linjen angör på sträckan mellan Kyrkheddinge och Malmö. Förslaget innebär att på sträckor som även trafikeras av andra linjer med en högre turtäthet, ska endast en "central" hållplats angöras, där byte ska kunna ske till en linje som, med högre turtäthet, trafikerar de hållplatser som inte längre skulle angöras av linje 172. Förslaget resulterar därför i att på sträckan mellan Dalby och Kyrkheddinge, angörs alla befintliga hållplatser från Dalby busstation via Genarp busstation till hållplats Flinteångsvägen. Därefter angörs i Staffanstorp bara hållplatsen Storgatan, där byte kan ske till andra linjer som angör övriga hållplatser längs sträckan. Efter Staffanstorp angörs alla hållplatser från Tirupsvägen till Sockerbitstorget i Arlöv, där byte kan ske till linje 130, som med en högre turtäthet trafikerar alla hållplatser fram till Värnhemstorget. Efter Sockerbitstorget omläggs

därför linje 172 till att köra direkt till Värnhemstorget via motorvägen utan mellanliggande stopp.

Den totala körtiden för linje 162 och 172 är idag enligt tidtabellerna $14+52=66$ minuter, vilket är 11 minuter mer än riktvärdet om 55 minuters körtid. Vår tanke är att de överskjutande minuterna kan hämtas in med ovan nämnda förändringar. I Genarp slipper man köra runt den nuvarande vändplatsen och ett stopp bortfaller eftersom hållplats Gödelösvägen finns med i bägge linjernas körtider. I Staffanstorp bortfaller fem hållplatser mot idag och mellan Sockerbitstorget och Värnhemstorget bortfaller åtta hållplatser plus att medelhastigheten borde kunna fördubblas när de fyra kilometrarna längs denna stäcka flyttas till motorvägen. Säg att minst fyra minuter sparas in på den snabbare körvägen mellan Arlöv och Malmö, då återstår sju minuter som ska hämtas in på de 14 bortfallande hållplatsstoppen och en vändmanöver, vilket borde kunna vara fullt rimligt. Eventuellt kan ytterligare ett hållplatsstopp plockas bort längs Dalbyvägen i Arlöv, där de tre hållplatserna idag ligger relativt tätt.

Den nackdel som uppstår för resenärerna med detta förslag, är att fler tvingas att byta buss under resan jämfört med idag, merparten i Dalby, medan övriga byten endast berör enstaka resenärer. Samtidigt får dock ännu fler fördel av att restiden till Malmö kortas från 52 till 41 minuter och att det blir fler förbindelser mellan Genarp och Dalby, samt att inga turer längre behöver förbeställas. Garanteras dessutom bussbytet i Dalby, så att det finns en inväntande anslutande buss som rymmer alla passagerare, då kan detta omak minimeras.

Eftersom detta förslag de facto ger ett ökat reseutbud, borde det ha förutsättningar till att attrahera fler resenärer till att åka med Skånetrafiken från och till Genarp, som pendlare och för enstaka resor, för behovsresor och för fritidsresor.

För Skånetrafiken och operatörerna blir effekterna, förutom ett förväntat ökat resande, att linje 172 förlängs och att linje 162 avkortas till att alltid ha samma linjelängd, alternativt kan linjen istället inarbetas i övriga linjer mot Lund i Dalby. Resursinsatsen blir oförändrad avseende antalet fordon på linje 172, men utnyttjandet ökar avseende antal körda kilometer beroende på linjeförlängningen till Dalby. För de turer på linje 162 som inte längre behöver utföras mellan Genarp och Dalby, minskar körsträckan och

eventuellt kan också en viss personalkostnadsbesparing göras. En annan effekt av linjeomläggningen, är att dagens ”konfliktsituationer”, då bussar på de två linjerna, pga den trånga vändarean vid busstationen i Genarp, riskerar att blockera varandra vid avgångstid om de ankommit i ”fel ordning”, elimineras.

För kommunen och samhället blir en fördel att vändarean vid busstationen i Genarp kan frigöras till annan användning, som kan gynna en förnyelse av byns centrum.

Vi hoppas att förslaget kommer att tas emot positivt av Skånetrafiken och behandlas skyndsamt, så att förändringarna kan införas redan från tidtabellskiftet 2019.

För projektgruppen Kommunikation och Infrastruktur