

TRAFIKUTREDNING TORUP - FALKENBERG

BUSSLINJE LÄNGS VÄG 150 MELLAN HYLTE/TORUP OCH FALKENBERG





INNEHÅLL

1. Inledning och Bakgrund.....	3
1.1 Historik i ärendet.....	3
2. Principer för trafikutveckling	4
3. Planeringsperspektiv.....	5
3.1 Resandeunderlag	5
3.2 Linjesträckning.....	5
3.3 Stopptid och hållplatser	6
3.4 Körtid och restidskvot	6
3.5 Parallellgående linjer	8
4. Ekonomiska Planeringsperspektiv	9
4.1 Tillköp och testperiod.....	9
4.2 Kostnadstäckning	9
4.3 Finansiering	9
5. Sammanfattning och slutsats	10



1. INLEDNING OCH BAKGRUND

Hallandstrafiken har fått i uppdrag utifrån beslut av regionfullmäktige (§ 74 2023) att utreda förutsättningarna för en busslinje på sträckan Torup – Falkenberg längs med väg 150. Enligt överenskommelse RS21037 efterfrågades en utredning med trafikering om sex dubbelturer dagligen. Denna utredning tar dock avstamp i analys utifrån trafikering enligt basutbud stipulerat i Region Hallands trafikförsörjningsprogram som innefattas av åtta dubbelturer, fyra på förmiddagen och fyra på eftermiddagen med timmestrafik.

1.1 HISTORIK I ÄRENDET

Frågan om busstrafik mellan kommunerna Falkenberg och Hylte har utretts tidigare. 2013 genomfördes en utredning av Hallandstrafiken AB som visade på att identifierat resbehov inte motiverade regional busstrafik i stråket utifrån dåvarande reseunderlag. Beläggningen på fordonen och kostnadstäckningsgraden bedömdes bli för låg för att kunna leva upp till då gällande principer för trafikutveckling utifrån fastslaget trafikförsörjningsprogram i Region Halland. Möjlighet fanns för intressenter att genomföra tillköp av kollektivtrafik i stråkets, men så blev inte fallet.

Vid detta tillfälle pendlade 55 personer mellan aktuella tätorter i stråket. Beräknat utifrån en marknadsandel om 15 procent förväntades cirka 16 resor genomföras per vardag, vilket innebar en beläggning om 1,0 resande per tur. Prisnivån beräknades med reglerpriser enligt då gällande trafikavtal, och kostnadstäckningsgraden bedömdes till 10 procent. Total nettokostnad bedömdes uppgå till 3,95 mkr per trafikår. Inom utredningen värderades att endast trafikera Falkenberg – Torup, vilket medförde bussbyten för vidare resa till Hyltebruk.



2. PRINCIPER FÖR TRAFIKUTVECKLING

Trafikförsörjningsprogrammet sätter ramarna för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Utifrån de strategiska val och prioriteringar som finns i programmet arbetar Driftnämnd Kollektivtrafik årligen fram en kollektivtrafikplan. Kollektivtrafikplanens syfte är att beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten inom en treårig utblick, exempelvis genom förändringar i trafikutbudet. Framtagandet av kollektivtrafikplanen sker i dialog med de halländska kommunerna.

Principerna för trafikutveckling beskriver hur den allmänna kollektivtrafiken ska utvecklas med grund i den övergripande strategin. Principerna är de samma för tåg, regionbuss och stadsbuss.

Strategin för den allmänna kollektivtrafiken i Halland är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. För att stödja en socialt hållbar utveckling kompletteras detta med grundläggande resmöjligheter för hela länet. Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. I områden med stort befolkningsunderlag finns ett större utbud av kollektivtrafik och i mer glesbefolkade områden är utbudet mindre.

Utgångspunkten för lågfrekvent resande är att linjer med en kostnadstäckningsgrad lägre än 30 procent eller med ett resande som understiger fyra personer per tur ska vara föremål för översyn.



3. PLANERINGSPERSPEKTIV

Planeringsperspektiven som tas i beaktning i denna utredning är:

1. Resandeunderlag
2. Linjesträckning
3. Stopptid och hållplatser
4. Körtid och restidskvot
5. Parallellgående linjer

3.1 RESANDEUNDERLAG

Pendlingen är jämnt fördelad i båda riktningarna enligt pendlingsstatistiken från SCB. Detta innebär att det är lika stor inpendling som utpendling mellan Hylte och Torup till och från Falkenberg och orter norr om Falkenberg (Varberg och Göteborg främst). Av den totala pendlingen utgör 63 % av pendlingsutbyte mellan Falkenberg och Torup/Hylte. Resterande 37% utgör pendlingsutbytet till och från orter norr om Falkenberg.

Med dagens marknadsandel om 15% och med en tidtabell om åtta dubbelturer per vardag skulle det vid den totala pendlingen till och från Falkenberg samt orter norr om Falkenberg bli 1 resenär per tur. Skulle man med denna linje nå Hallandstrafikens 2030-mål om 30% marknadsandel skulle det öka antalet resenärer per tur till 2. Räknar man in pendling från Årstad ökar antalet potentiella resenärer per tur till 2 resenärer vid 15% marknadsandel och 4 resenärer vid 30% marknadsandel.

3.2 LINJESTRÄCKNING

A. HYLTEBRUK ELLER TORUP

I det uppdrag Hallandstrafiken har delgivits om utredning av busstrafik i stråket föreslås sträckningen till Torup-Falkenberg. Om linjen ska starta och sluta i Torup krävs byte för resenärer till och från Hyltebruk. Ska det vara bra byten i den reserelationen krävs att dessa byten prioriteras i tidtabellen och linjen får då en tidtabell styrd av linje 401 och/eller linje 400 vilket i förlängningen innebär svårigheter att anpassa till eventuella byten i Falkenberg.

Omvänt gäller samma sak; om linjen anpassas till tågavgångar/ankomster i Falkenberg kommer bytena i Torup för vidare färd till/från Hyltebruk bli lidande. Däremot kan en relativt bra passning i högre grad kombineras avseende start- och sluttider på gymnasiet i Falkenberg med passning i Torup till och från linjerna som går till och från Hyltebruk.

Produktionskostnaden för en linjesträckning till och från Hyltebruk blir högre men det påverkar inte antalet fordon i ett scenario om åtta dubbelturer och timmestrafik såvida en sådan förlängning går direkt till Hyltebruks bussterminal. Detta scenario innebär också att bussen inte kör inom Rydöbruk eller Staffansbo och att start-/och sluthållplatsen i Hyltebruk blir bussterminalen och ej vidare genom

orten upp till Hallonvägen. Ett byte inom Hyltebruk kan därför bli nödvändig för vissa resenärer ändock.

B. CENTRALA FALKENBERG

Körväg och målpunkter behöver definieras i linjesträckningen. Beroende på om passningar ska tillses i Torup kommer passningar inte kunna tillses i Falkenberg, varför linjens huvuduppdrag och syfte behöver definieras. Ska linjen gå till och från Hyltebruk ökar däremot möjligheterna till att anpassa tidtabellen för att tillse bra ankomsttider (för skol- och arbetspendling) och byten i Falkenberg.

Om tågstationen i Falkenberg ska trafikeras av linjen blir restid för vidare färd snabbare men restiden till centrala Falkenberg längre. Vid ett sådant scenario behöver bytesrelation för tågriktning även prioriteras, framför allt i ett eventuellt skede där tåg ej möts i Falkenberg. Princip om att vänta in försenat tåg behöver också fastslås och eventuella konsekvenser för övriga resenärer och fordonsomlopp/följdförseningar behöver tas i beaktning med det.

En linjesträckning som går snabbaste vägen in till Falkenberg kan innebära att passningar tillses till linje 1 för vidare färd till tågstationen eller en tidtabell anpassad för arbets- och studiependling till bland annat gymnasiet i Falkenberg. Körtiden mellan orterna skulle med detta upplägg också bli snabbast men där resandet till andra orter längs västkustbanan skulle få en längre restid

3.3 STOPPTID OCH HÅLLPLATSER

I tätorterna Falkenberg, Torup och Hyltebruk finns det idag befintliga hållplatser och som utgör grundförutsättningarna för linjedragningen. I Falkenberg saknas dock möjlighet att vända vid tågstationen för det trafikeringsalternativet det är aktuellt. Alternativet blir då att vända vid hållplats Dalsberg, där linje 1 vänder idag. I Torup finns ingen hållplats in mot Torup station så förutsättningarna utefter dagens infrastruktur är ett stopp i Torup.

Väg 150 är en statlig väg vilket innebär att kommunerna inte har full rådighet över eventuella behov av nya hållplatser längs vägen. Vid minst tre platser är det dock önskvärt med hållplatser längs vägen:

- En hållplats i höjd med området Bosgård i Torup
- en hållplats längs väg 150 i höjd med Årstad
- en vid Carlsbergs fabrik i Falkenberg

Vidare finns det behov att mer utreda hållplatser längs vägen.

För att hålla nere restidskvoten mot bil och på så sätt öka attraktiviteten för bussen, behöver antalet stopp längs med linjesträckningen dock hållas nere i största möjliga mån. Många stopp i tätorterna kan även skapa ett lokalt resande som inte är önskvärt på en linje av denna karaktär då detta resande försämrar kvalitén på den långa resan. Därför bör bara stora målpunkter finnas med i stoppbilden inne i tätorterna.

3.4 KÖRTID OCH RESTIDSKVOT

Restidskvot är en viktig faktor för att göra kollektivtrafiken attraktiv, varför det är viktigt att skapa en linjesträckning som skapar kortast restid där flest förväntas åka. Den snabbaste vägen från Torup station till Falkenberg bussterminal går rakt in från väg 150 in på Kristineslättssallén vidare in på Peter Åbergs väg för att sen åka över söderbron och in till bussterminalen. Denna väg tar ca 36 min med bil. Samma väg med buss bedöms ta ca 43 min med buss, med en sparsam stoppbild. Dessa förutsättningar ger en restidskvot om 1,2.

En linjesträckning som istället skulle gå gamla E6an – Fajan/Östra gårdet längs Lasarettsvägen – Vårdcentralen – Stora torg – Bussterminalen tar ca 1 min längre tid med bil men med buss ca 2 minuter längre körtid då längre stopp förväntas på hållplatserna mot Bussterminalen.

Resan till och från Stortorget och vårdcentralen skulle dock gå snabbare med en körtid från Torup; 35 min med bil eller ca 43 min med buss, alltså samma restid som den snabbaste vägen för hela linjen till Bussterminalen. Linje 1 från vårdcentralen till stationen tar ca 4 minuter, så med en bra bytestid om 5 min tar resan till stationen med detta alternativ $41+5+4=50$ minuter. Samma resa med bil tar ca 34 minuter.

En linjesträckning som går förbi stationen skulle innebära att en resa till stortorget skulle ta ca 50 min och 52 minuter till bussterminalen då bussen måste vända vid hållplats Dalsberg. Till stationen skulle dock resan ta ca 42 minuter.

3.5 PARALLELLGÅENDE LINJER

Längs väg 150 trafikerar idag linje 517 delar av den tilltänkta sträckan. Linjen har idag 9 stycken hållplatser på väg 150 öster om gamla E6 samt ytterligare hållplatser i orter längs vägen så som Årstad, Abild och Mosilt. Linje 517 uppfyller framför allt behovet av resor till skolor.

Alla av de relativt många hållplatser längs linjen som är placerade längs på väg 150 bör inte trafikeras av en linje mellan Falkenberg och Torup/Hylte då resandeunderlaget från dessa är så litet att stoppfrekvensen troligtvis blir sporadisk och därmed försämrar kvalitén på linjen mer än vad stoppen skulle göra nytta. Detta förutsatt att linje 517 fortsatt går som idag.

Om en linje mellan Falkenberg och Torup eller Hylte blir beständig behöver dock utformningen av linje 517 utredas och vilka effekter det har på linjen i och med längre restid med fler eventuella stopp.

4. EKONOMISKA PLANERINGSPERSPEKTIV

4.1 TILLKÖP OCH TESTPERIOD

Kollektivtrafiklagen (2010:1065) medger att en kommun kan träffa avtal med regionen om kostnadsansvar för kollektivtrafik som är av en bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad regionen tillhandahåller. Med tillköp menas beställningar som helt eller delvis finansieras av annan part än Region Halland. Enligt det halländska trafikförsörjningsprogrammet ska tillköp tillåtas förutsatt att tillköpet är förenliga med mål och strategier, samt att tillköpet inte påverkar kollektivtrafiksystemet negativt. Med förutsättningar utifrån denna utredning finns inga hinder för ett tillköpsavtal.

Ett tillköp bör skrivas över en förutbestämd period, för att på så vis kunna testa och utvärdera utfallet av den tillköpta trafiken. Det tar tid att flytta över resenärer från ett transportsätt till ett annat då det dels krävs att gamla mönster och vanor bryts och byts ut, dels det naturliga utbytet av resenärer som byts pga. nya jobb och skolor och där nya resenärer oftare väljer kollektivtrafiken som transportsätt redan från början om det alternativet finns. En relativt vedertagen testperiod för liknande objekt är tre år, vilket är den tiden det normalt tar innan en ny typ av trafik har stabiliserats på nya nivåer.

4.2 KOSTNADSTÄCKNING

Bruttokostnaden för åtta dubbelturer per vardag inklusive två fordon mellan Falkenberg och Torup beräknas från ca 4 mkr/år, och detta förutsätter då den rakaste och snabbaste möjliga trafikeringen.

Med dagens marknadsandel om 15 % och med en tidtabell om åtta dubbelturer per vardag skulle det vid den totala pendlingen till och från Falkenberg samt orter norr om Falkenberg bli en resenär per tur. Skulle man med denna linje nå Hallandstrafikens 2030-mål om 30 % marknadsandel skulle det öka antalet resenärer per tur till två, vilket skulle generera en kostnadstäckning på 5 %.

Netto, med en kostnadstäckning på 5 %, beräknas kostnaden till ca 3.8 mkr/år. Nettokostnaden per dubbeltur och vardag exklusive fordonskostnader är ca 340 tkr/år. Vid tätare trafik än timmestrafik skulle dock ytterligare fordonskostnad tillkomma om ca 500 tkr/år. En förlängning av linjen mellan Torup och Hyltebruks bussterminal beräknas kosta netto ca 700 tkr/år för 8 dubbelturer per vardag eller knappt 90 tkr/år och dubbeltur och vardag.

Biljettintäkter uppgår till ca 200 tkr/år om det reser i snitt 2 resenärer per tur. Alla intäkter och kostnader är räknade på 2023 års prisnivå med indexvärden för Q4.

4.3 FINANSIERING

2024-01-23 beslutade Regionstyrelsens arbetsutskott att tillstyrka ett förslag om en utredning gemensamt med Falkenbergs kommun och Hyltes kommun (dnr RS240137). Utredningens syfte är bland annat att gemensamt se över finansieringsmöjligheterna för busslinjen under en försöksperiod om tre år. Frågan om finansiering undersöks därför inte närmare i denna utredning, utan hänskjuts till den processen inom vilken återrapportering ska ske till regionstyrelsen under maj månad 2024.



5. SAMMANFATTNING OCH SLUTSATS

Utifrån dagens pendlingsstatistik har en busslinje på den utpekade sträckan ett resandeunderlag som inte uppgår till en kostnadstäckningsgrad som är så pass hög att det motiverar till ett införande av busslinjen för Hallandstrafiken. Detta utifrån gällande principer för trafikutveckling. Genom att träffa avtal mellan kommun och region, i enlighet med Kollektivtrafiklagen (2010:1065), så kan tillköp av kollektivtrafik genomföras. På så sätt kan införandet av linjen under en treårsperiod prövas genom medfinansiering av Hylte kommun och Falkenbergs kommun, i syfte att empiriskt undersöka resandet.

Förutsättningar för att ta busslinjen i bruk i en medfinansierad form behöver fastställas, och beslut behöver fattas kring linjens start- och sluthållplatser samt linjesträckning och stoppbild. Dessa faktorer är avgörande för busslinjens totala kostnadsbild och attraktivitet för olika målgrupper. Alla alternativ av linjedragningen som medför en ökad linjesträckning och restid medför samtidigt en ökad kostnad vilket behöver ställas mot nytta i form av förväntat resande och resenärsnytta. Om busslinjen tas i bruk föreslår Hallandstrafiken en snabb och gen linjesträckning mellan Torup och Falkenberg med stopp enbart vid större målpunkter.

En förlängning av linjen mellan Torup och Hyltebruk ger nytta i form av att byte i just Torup då kan undvikas, men ställt mot kostnaden och förutsättningen om att enbart trafikera bussterminalen i Hyltebruk (och därmed utelämna andra målpunkter i Hyltebruk som då ändå kräver ett byte) föreslås därför Torup som ändhållplats.

I andra änden av linjen diskuteras huruvida bussens linjesträckning ska passera Falkenberg Station i denna utredning. Vid en sådan linjesträckning kan man konstatera att det främst orsakar en försämrad upplevelse och attraktivitet för den största andelen pendlare. Det medför också ökade kostnader i form av ökad produktion, och skapar också problem i tidtabellen för att kunna passa bussens ankomst- och avgångstider med annan kollektivtrafik

Linjesträckningen i centrala Falkenberg som föreslås är via gamla E6an – Fajan/Östra gårdet längs Lasarettsvägen – som skapar bytesmöjlighet till linje 1 vid hållplats Vårdcentralen – Stora torg – Bussterminalen. Denna linjesträckning är något längre än en linjesträckning via Kristineslätt och över Söderbron, men går däremot förbi stora målpunkter som Vårdcentralen, Gymnasiet och Stora torg vilket den geografiskt kortaste körsträckan till bussterminalen ej gör. Linje 517 föreslås fortsätta trafikera som idag, även om de två linjerna till vissa delar kommer att gå parallellt.

Om busslinjen tas i bruk föreslår Hallandstrafiken att kostnaden fördelas jämnt på tre parter; Region Halland, Hylte kommun och Falkenberg kommun. Kostnaden per part skulle i det fallet bli cirka 1,25 miljoner kr/år, och då utgöra nettokostnaden om resandet täcker 5% av bruttokostnaden. I det fall resandet skulle bli högre än förväntat sjunker nettokostnaden, vilket ger alla parter incitament för resandefrämjande åtgärder. Utbudsnivån om åtta dubbelturer med fyra resmöjligheter per riktning på morgon och fyra resmöjligheter per riktning på eftermiddagen anser Hallandstrafiken vara en minimumnivå för att möjliggöra pendling och annat vardagsresande.