

Anton Larsson, Nämndsekreterare
Tfn: 0729-65 80 20
E-post: Anton.Larsson@hylte.se

2019-05-22

Kommunstyrelsen
2019 KS0264

Ärendebeskrivning - Yttrande på kollektivtrafikplan 2020 samt förslag på ny zonindelning, efter TU 2019-05-21

Kollektivtrafikplan 2020 med utblick 2021-2022

Kommunen instämmer i att västkustbanan har stor betydelse för utvecklingen av Halland (s. 11). Med anledning av kollektivtrafikens övergripande mål (s. 4) som säger att kollektivtrafiken i Halland ska bidra till en fortsatt regionförstoring, vill dock kommunen poängtera vikten av att även inlandet har god tillgång till västkustbanan. Hylte kommun har idag goda busskommunikationer mot Halmstad, men vill även lyfta vikten av att införa bussförbindelser mellan Hylte och Falkenberg, för att ge åtkomst till västkustbanan norrut.

Kommunen instämmer i att det är viktigt att ett nytt betalsystem är kompatibelt med andra regionala kollektivtrafikmyndigheters system, för att underlätta för resande över länsgränserna (s. 22).

Med anledning av den översyn av regionbusstrafiken som planeras ske under 2021-2022 (s. 36), ser kommunen ett behov av en översyn av linje 431 mellan Hyltebruk och Unnaryd, framförallt för att anpassa tidtabellerna till skiftarbetsstider. Det finns idag en relativt stor arbetspendling från Hyltebruk till industrierna i Unnaryd (106 personer 2015). Det är dock många som arbetar skift och slutar sent på kvällen, då bussen slutat gå. Ett införande av kvällsturer mellan Unnaryd och Hyltebruk, anpassade tidtabeller, kampanjer m.m., bedöms kunna öka busstrafikens marknadsandel i området från dagens ca 4 % av arbetspendlingen. Det behöver även finnas helgsturer anpassade efter arbetspendlingen, då flera av industrierna i Unnaryd är aktiva även under helgerna.

Hylte kommun är en del av främst två arbetsmarknader. Dels västerut mot Hallands kustkommuner. Men även inåt landet mot GGVV-regionen. Med anledning av den planerade uppföljningen och översynen av lågfrekvent resande (s. 36) vill kommunen därför lyfta betydelsen av busslinjen mellan Hylte och Gislaved. Kommunen är medveten om att busslinjen idag har lågt resande. Kommunen vill dock lyfta att pendlingen är stor mellan Hylte och Gislaveds kommuner (under 2016 arbetspendlade cirka 723 personer mellan Gislaved och Hylte kommuner varje dag). Enligt vår översiktliga bedömning har buss 432 endast ca 1 % marknadsandel av arbetspendlingen idag. En översyn av linjen (tidtabeller, utbud, betalsystem, kampanjer) bör därför ha potential att öka marknadsandelarna och göra linjen mer bärkraftig. Hylte kommun behöver goda förbindelser mot Småland, inte bara på grund av arbetspendlingen, men även för att det ska gå att resa vidare mot exempelvis Jönköping, Kalmar och Stockholm.

Hylte kommun är positiv till Hallandstrafikens satsning på att fortsatt bygga nya bytespunkter (s. 38).



HNJ-banan är viktig för Hylte kommuns koppling mot västkustbanan, samt Jönköpings län och övriga delar av östra Sverige och stockholmsregionen. Kommunen noterar att tåglinje 86 krösatåg Halmstad-Jönköping/Nässjö har fler resor per dubbeltur än vad exempelvis tåglinje 67 västtåg Varberg-Borås har (s. 45).

Sammanfattningsvis vill kommunen lyfta att Hylte kommun måste vara en del av regionförstoringen. Inlandets koppling till västkustbanan är en viktig del av detta. Viktiga inlandsorter måste vara kollektivtrafikförsörjda för att landsbygden ska kunna växa och leva. Ett levande inland är positivt för hela Region Halland.

Ny zonstruktur

Kommunen är positiv till en ny och förenklad zonstruktur. Arbetspendlingen är viktig för kommunen och står för en stor del av de resor där Hylte ingår. Kommunen är därför positiv till att arbets- och studiependlingen får ett särskilt fokus i och med den nya zonstrukturen och att priserna för pendlare och långresenärer kan sänkas. Det är även positivt att de som reser kortare sträckor inom kommunen, som har periodkort, får ett sänkt biljettpreis. Eftersom den nya zonstrukturen innebär ett visst prispåslag för de som tidigare rest med enkelbiljett inom en zon ser kommunen det dock som extra viktigt med tydlig information samt tillgängliga försäljningskanaler, för att inte riskera minska resandet inom kommunen.

Med anledning av det nya betalsystemet (kap 2.2) vill kommunen därför lyfta vikten av att det finns stationära försäljningskanaler i kommunen. Idag finns bara en återförsäljare av biljetter i kommunen (COOP Hyltebruk). Då alla individer inte behärskar digitala verktyg eller har de språkkunskaper som krävs för att kunna använda digitala försäljningskanaler, är det viktigt att det fortsatt även i Hylte ska finnas kanaler, utöver de som finns digitalt, för att köpa både periodkort och enkelbiljetter.

Kommunen önskar se en tydligare konsekvensbeskrivning samt kostnadsberäkning för hur den särskilda kollektivtrafiken (färdtjänsten) samt skolskjutstrafiken påverkas av förslaget på ny zonstruktur. Eftersom de som reser med periodkort inom kommunen får en billigare resa, förmodar kommunen att skolskjuts med linjetrafik blir billigare för kommunen än vad den är idag.

Per Borg
Kommundirektör

Anton Larsson
Utredare