

HALLANDSTRAFIKEN AB
Styrelsen

PROTOKOLL
Sammanträdesdag
2017-06-16

Tid	13.00-16.00	
Plats	Hallandstrafikens kansli, Holgersgatan 29, Falkenberg Lokal: Ginsten	
Omfattning	§§ 39 - 53	
Beslutande	Gösta Bergenheim Per Stané Persson Ingemar Johansson Tove Bergman Tommy Rydfeldt Tore Johansson	ordförande vice ordförande (t.o.m. § 43)
Arbetstagar- representant	Cecilia Häagg Karolina Eliasson	
Övriga Närvarande	Andreas Almquist Karin Bernhardt Engström Daniel Modiggård Elisabeth Jinnedal	VD ekonomichef trafikchef sekreterare

§ 39
Mötets öppnande

Ordföranden hälsade deltagarna välkomna och förklarade mötet öppnat.

§ 40
Val av justeringsman

Till att jämte ordföranden justera dagens protokoll utsågs Per Stané Persson § 39 - § 43 och Ingemar Johansson § 44 - § 53.

§ 41
Godkännande av dagordningen

Beslutades att punkt nr 7 på dagordningen "Kollektivtrafikplan 2018" behandlas direkt efter VD-rapporten.
Därefter godkändes utsänd dagordning.

§ 42 Rapporter

VD-rapport

Tilldelning upphandlingar. Redogjordes för de olika trafikupphandlingar som har genomförts och kommer att genomföras under våren/sommaren 2017.

Tågurspårning Varberg 2017-04-25. Redogjordes för hur situationen har hanterats i form av ersättningsbussar, information m.m. Olyckan kommer att medföra ett stort antal förseningsersättningar. Beräknad direkt kostnad för Hallandstrafiken ligger i storleksordningen 6 mkr.

Statistik

Följande statistik redovisades:
Försäljningsstatistik totalt 2013 -201705 samt budget 2017 (bilaga).
Resandeutveckling allmän kollektivtrafik t o m april 2017 (bilaga).

Styrelsen beslöt ...

... att godkänna informationen.

§ 43 Kollektivtrafikplan 2018

Redovisades synpunkter från kommunerna i Halland på Kollektivtrafikplan 2018.

Yrkande från Tove Bergman: "Jag yrkar att testprojekt HNJ-banan bör genomföras så att antalet turer som går hela sträckan Halmstad-Nässjö utan byten blir minst oförändrat jämfört med idag."

Ordförande ställde proposition på bifall eller avslag på Tove Bergmans yrkande. Styrelsen beslöt att bifalla yrkandet.

Tove Bergman yrkade att utblicken för 2019 kompletteras med följande mening: "Hallandstrafiken kommer under det närmaste året att undersöka möjligheterna att låta sammanlagt häften av Öresundstågsturerna stanna vid stationen i Åsa."

Tommy Rydfeldt yrkade avslag på Tove Bergmans yrkande med hänvisning till att förslaget inte är det som efterfrågas av boende och resenärer från Åsa.

Ordföranden ställde proposition på bifall eller avslag på Tove Bergmans yrkande och finner att styrelsen beslutar avslå yrkandet.

Votering begärs

Följande beslutsordning godkändes
Ja för avslag på yrkandet och nej för bifall till Tove Bergmans yrkande.

Efter votering beslutar styrelsen avslå yrkandet med 5 röster för avslag och 1 röst för bifall till tilläggsförslaget.

För avslag röstar Per Stané Persson, Ingemar Johansson, Tommy Rydfeldt, Tore Johansson och Gösta Bergenheim.

För Tove Bergmans förslag röstar Tove Bergman.

Tove Bergman reserverar sig mot förslaget.

Styrelsen beslutar i övrigt att fastställa kollektivtrafikplanen för 2018 i enlighet med utsänt förslag (bilaga).

§ 44
Öresundståg

Punktlighet hela trafiksystemet. Redovisades mätningar för punktlighet och kundnöjdhet t o m april, vilka båda pekar på en uppåtgående kurva.

ERTMS. Informerades om att installationen av ERTMS beräknas påbörjas 2020 och avslutas före 2023. Hallandstrafiken har via Transitio ansökt om bidrag för installationen, vilken beräknas uppgå till 1,8–2,2 mkr/tåg. Maximalt bidrag är 50% av kostnaden.

Styrelsen beslöt ...

... att godkänna informationen.

§ 45
Ekonomisk Månadsrapport

Redovisades en månadsrapport för perioden januari – maj 2017 (bilaga).

Styrelsen beslöt ...

... att godkänna informationen.

§ 46
Taxejustering 2017

Informerades om att Regionstyrelsen har beslutat föreslå Regionfullmäktige besluta medge Hallandstrafiken en taxehöjning på i genomsnitt maximalt 3 %.

Styrelsen beslöt ...

... att godkänna informationen.

§ 47
Upphandling anropsstyrd trafik med taxi

Redogjordes för de krav som kommer att ställas vid upphandlingen. Upphandlingen kommer även att inkludera sär- och grundskoletrafik med mindre fordon. Avtalets längd är maximalt 4 år.

Styrelsen beslöt ...

... att godkänna informationen.

§ 48
Representations- och IT-policy samt likabehandlingsplan

Redovisades förslag till representations- och IT-policy samt likabehandlingsplan.

Styrelsen beslöt ...

... att fastställa redovisade förslag till representations- och IT-policy samt likabehandlingsplan (bilaga), och

... att inköps- och upphandlingspolicyn kommer att omarbetas och beslut kommer att tas under hösten 2017.

§ 49**Arbetsordning för styrelsen och VD-instruktion**

Redovisades förslag till arbetsordning för styrelsen och VD-instruktion.

Styrelsen beslöt ...

... att fastställa redovisade förslag till arbetsordning för styrelsen och VD-instruktion (bilaga).

§ 50**Internkontrollreglemente**

Redovisades förslag till internkontrollreglemente (bilaga).

Styrelsen beslöt ...

... att fastställa redovisade förslag till internkontrollreglemente (bilaga).

§ 51**Anmälningar**

Följande ärenden anmäldes och lades till handlingarna

- a. Presidium protokoll 2017-03-13, 2017-04-18.
- b. Remisser, yttranden (bilaga)

Styrelsen beslöt ...

... att bilägga anmälningarna till protokollet.

§ 52**Övrigt**

Konserttåg 2017. Informerades om att det kommer att gå "konserttåg" till Göteborg även sommaren 2017, men att några tidplaner ännu inte är fastställda.

Mobilitetsstrategi. Informerades om att VD återkommer med dokumentation angående mobilitetsstrategin vid nästa styrelsemöte.

§ 53**Mötets avslutande**

Ordföranden tackade deltagarna och avslutade mötet.

Vid protokollet


Elisabeth Jinnedal

Justeras


Gösta Bergenheim


Per Stané Persson


Ingemar Johansson

MÅNADSRAPPORT ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK JAN-MAJ 2017

Belopp i tkr	Utfall Period	Periodbudget	Utfall-budget diff	Årsprognos 2017	Årsbudget 2017
Biljettintäkter	158 785	160 097	-1 312	404 368	405 680
Övriga rörelseintäkter	21 324	22 853	-1 529	30 406	31 200
SUMMA INTÄKTER	180 109	182 951	-2 841	434 773	436 880
Trafikkostn Buss och Regiontåg	205 357	203 939	1 418	498 153	491 011
Övriga kostn Buss och Regiontåg	14 583	18 285	-3 703	43 118	46 580
Trafik/Underhållskostnader Ö-tåg	74 713	70 846	3 867	177 095	170 031
Fordonskostnader Öresundståg	16 406	17 550	-1 144	40 976	42 120
Infrakostnader Öresundståg	12 013	11 996	18	28 839	28 789
Övriga kostnader Öresundståg	12 600	13 874	-1 274	32 024	33 299
Personalkostnader	14 265	14 889	-624	33 260	34 490
SUMMA KOSTNADER	349 937	351 380	-1 443	853 464	846 320
Avskrivningar plan	5 817	5 817	0	13 960	13 960
Finansnetto	2 494	2 417	78	5 878	5 800
RESULTAT 1	-178 139	-176 663	-1 476	-438 529	-429 200
Driftbidrag	182 667	182 667		438 400	438 400
RESULTAT 2	4 528	6 004	-1 476	-129	9 200

Kollektivtrafikplan 2018

Förslag till beslut	Styrelsen beslutar att 1. fastställa Kollektivtrafikplan 2018 i enlighet med redovisat förslag
---------------------	---

Beskrivning av ärende

Hallandstrafiken upprättar årligen en kollektivtrafikplan. Föreslagna förändringar i verksamheten är framtagna med grund utifrån Region Hallands ekonomiska ram samt principer i Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Förslag till Kollektivtrafikplan har varit på samråd hos de Halländska kommunerna under period 3 april till 31 maj 2017. Processen har föregåtts av två kommundialoger per kommun och förankring har löpande skett i tjänstemannagrupp KollInfra.

Hallandstrafiken har efter samrådsperiod sammanställt inkomna synpunkter vilka redovisas som sista avsnitt i kollektivtrafikplan. Hallandstrafiken har inte gjort några ändringar i Kollektivtrafikplan 2018 utifrån inkomna remissvar.

Bilaga:	1)Kollektivtrafikplan 2018 med tillhörande samrådsredovisning
----------------	---



Hallandstrafiken AB

Kollektivtrafikplan 2018

170614

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	2
Bakgrund.....	3
Styrande dokument.....	3
Mål för kollektivtrafiken i Halland.....	4
Målstyrning.....	4
Målbild och måluppföljning.....	5
Utfall 2016.....	7
Resandeutveckling.....	7
Kundnöjdhet och marknadsandel.....	15
Miljö.....	17
Infrastruktur.....	18
Aktuella aktiviteter.....	19
Marknadsföring 2017.....	23
Trafikförändringar 2018.....	25
Utblick 2019-2020.....	29
Ekonomi.....	30
Särskild kollektivtrafik.....	31
Bilagor.....	34
Bilaga 1: Linjekarta Halland 2017.....	34
Bilaga 2: Nyckeltal för kollektivtrafiken i Halland 2016.....	35
Bilaga 3: Budget 2018.....	38
Bilaga 4: Infrastruktur.....	39

Sammanfattning

Kollektivtrafikplan 2018 är den sjätte i sitt slag som tagits fram av Hallandstrafiken på uppdrag av den Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Halland. Planen beskriver förslag på trafikförändringar för det kommande året, d.v.s. 2018 med utblick mot 2019-2020.

Hallandstrafiken utvecklar trafiken efter fastslagna principer i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Den övergripande strategin är att koncentrera kollektivtrafikutbudet till utpekade kollektivtrafikstråk där förutsättningarna för ökat resande är goda. Målet för Hallandstrafikens verksamhet är att "Resandet med kollektivtrafik ska öka och vara attraktivt".

Under 2016 ökade antalet resor med 5,6 procent jämfört 2015. Totalt genomfördes 17,8 miljoner resor i Halland. Kollektivtrafikens marknadsandel påvisar också en positiv trend, likaså nöjdhet bland invånare och kunder.

Föreslagna trafikförändringar i Kollektivtrafikplan utgår från principer i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Trafikförändringarna för 2018 innebär en ökad nettokostnad på 7,6 miljoner kronor.

Bakgrund

Från den 1 januari 2012 trädde nuvarande kollektivtrafiklag i kraft. Lagen innebär att de tidigare trafikhuvudmännen ersattes av Regionala Kollektivtrafikmyndigheter. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har det strategiska ansvaret för kollektivtrafiken och är ålagda att upprätthålla ett Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Vidare beslutar den regionala kollektivtrafikmyndigheten om allmän trafikplikt, d.v.s. vilken trafik som ska upphandlas. Lagen innebär också att det är fritt för trafikföretag att etablera kommersiell trafik var som helst i landet.

För Hallands del innebar den nya lagstiftningen att en Regional Kollektivtrafikmyndighet bildades hos Region Halland. I juli 2011 förändrades Hallandstrafikens ägarstruktur då Region Halland blev ensam ägare till Hallandstrafiken AB. Hallandstrafiken som bolag står för detaljplaneringen och det operativa arbetet med kollektivtrafiken i Halland utifrån de riktlinjer som finns angivna i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikplan 2018 är den sjätte i sitt slag och upprättas årligen av Hallandstrafiken. Planen beskriver planerade trafikförändringar inom den allmänna kollektivtrafiken för det kommande trafikåret med utblick nästkommande två år.

Styrande dokument

Det högst styrande dokumentet för det regionala utvecklingsarbetet i Halland är den Regionala Utvecklingsstrategin 2005-2020 med visionen "Halland – bästa livsplatsen". Visionen innebär att Halland ska vara den bästa platsen att bo, leva och vara verksam inom. Tillväxtstrategin som bygger på den Regionala Utvecklingsstrategin med inriktning på de tillväxtskapande faktorerna utgör ett viktigt styrdokument för Region Halland. Målet för Tillväxtstrategin är att Halland ska vara en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region år 2020 än år 2014. I Tillväxtstrategin finns strategiska val och prioriteringar med koppling till kollektivtrafiken.

Enligt Tillväxtstrategin ska kollektivtrafiken i Halland bidra till fortsatt regionförstoring såväl söderut som norrut. Kollektivtrafiken spelar också en viktig roll i skapandet av attraktiva stadsmiljöer, med minskad yta för biltrafik och renare luft. Kollektivtrafiken har en avgörande betydelse för att uppnå en koldioxidneutral ekonomi och fossiloberoende transporter. Det finns ett starkt samband mellan kollektivtrafik, infrastruktur, samhälls- och bebyggelseplanering. Genom en ökad samverkan och samplanering kan dessa områden stärka varandra vilket gynnar en hållbar tillväxt i Halland.

Utifrån den Regionala Utvecklingsstrategin och Tillväxtstrategin fattar regionfullmäktige varje år beslut om de ekonomiska ramarna för Region Hallands verksamhet i dokumentet Mål och budget. Föreslagna trafikförändringar som redovisas i Kollektivtrafikplanen är framtagna med grund i den ekonomiska ram som fastställs i Mål och budget.

Under 2016 antogs ett nytt Regionalt Trafikförsörjningsprogram, det andra i sin ordning. I Trafikförsörjningsprogrammet finns fastställda mål och trafikeringsprinciper vilka utgör grunden för hur Hallandstrafiken utvecklar kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet utgår från prioriteringar och mål i den Regionala utvecklingsstrategin samt Tillväxtstrategin. Det övergripande målet för kollektivtrafiken i Halland är att den ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling.

Mål för kollektivtrafiken i Halland

Målstyrning

Hallandstrafiken utvecklar sin verksamhet utifrån de mål och strategier som framgår av Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Hallandstrafiken mäter kontinuerligt utfall av valda områden jämfört med fastställda mål. I de fall nyckeltal utvecklas negativt ställer det krav på analys följt av justerande åtgärder. Arbetet med målstyrning och viljan att ständigt förbättra verksamheten utgör en viktig del när Hallandstrafiken tillsammans med anlitade operatörer följer upp och utvärderar den dagliga leveransen.

Under 2016 har arbetet med Hallandstrafikens målstyrning fortsatt och två fokusområden har definierats i form av kund och leverans. Kortfattat innebär fokusområdena att Hallandstrafiken ska arbeta för att utgöra ett attraktivt resalternativ som präglas av trygghet, säkerhet och pålitlighet. Hallandstrafiken ska arbeta för en ökad nöjdhet bland invånare och kunder.

Fokusområdena ska utgöra riktlinjer i det dagliga och långsiktiga utvecklingsarbetet av Hallandstrafikens verksamhet. Genom en tydligare inriktning på fokusområdena med koppling till övergripande mål blir det enklare att ta fram och följa upp aktiviteter som leder till måloppfyllelse. Helt enkelt att göra rätt saker i strävan mot ett ökat resande med hög attraktivitet i Halland. I samband med att fokusområdena togs fram bestämdes att Hallandstrafiken inom tre år ska ha högst kundnöjdhet i kollektivtrafikbranschen.

Ett viktigt led i Hallandstrafikens målstyrningsarbete är månadsrapporten som med start under 2016 utkommer varje månad. Syftet med månadsrapporten är att mäta verksamhetens utfall mot fastställda mål med speciellt fokus på de två fokusområden kund och leverans.

Målbild och måluppföljning

I det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet beskrivs det övergripande målet för Hallandstrafikens verksamhet. Hallandstrafikens mål är att ”Resandet med kollektivtrafik ska öka och vara attraktivt”.

Enligt det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet är den övergripande strategin för att nå ett ökat resande att koncentrera kollektivtrafikutbudet till utpekade kollektivtrafikstråk där förutsättningar för ett ökat resande är goda. Det vill säga att utnyttja tillgängliga resurser där de gör mest nytta för flest hallänningar.

Utifrån det övergripande målet har Hallandstrafiken som mål att inom tre år, inräknat 2017, nå högst nöjdhet bland invånare och kunder inom kollektivtrafikbranschen. Måluppföljning görs genom ett antal målindikatorer med grund i framtagna fokusområden, kund och leverans. Målindikatorerna har för 2017 kompletteras med nöjdhet senaste resan som inte funnits med tidigare.

Målindikatorerna är enligt nedan:

- Marknadsandel, kollektivtrafikens andel av motoriserade färdmedel
- Resandeutfall jämfört föregående år
- Nöjdhet invånare
- Nöjdhet kunder
- Nöjdhet senaste resan

Målindikatorerna visar sammantaget hur attraktivt Hallandstrafiken är som resalternativ. Nöjdhet för invånare, kunder, senaste resan och marknadsandel mäts i Kollektivtrafikbarometern vilket är ett branschgemensamt verktyg för kvalitets- och attitydundersökningar inom kollektivtrafiken.

Måluppföljning 2016

I nedanstående tabell finns samtliga målindikatorer för 2016 angivna samt måluppfyllelse. Tabellen ger en sammanfattande bild huruvida Hallandstrafiken uppnått mål för varje enskild målindikator. I kapitel ”Utfall 2016” sker en mer detaljerad genomgång av målindikatorerna.

Målindikatorer 2016	Utfall 2016	Måluppfyllelse 2016	Trend 2016/2015
Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka till minst 14%	13,3%	Inte uppfyllt	→
Resandet med kollektivtrafik ska öka med minst 5%	+5,6%	Uppfyllt	↗
Andelen nöjda invånare ska öka till minst 53%	53,6%	Uppfyllt	↗
Andelen nöjda kunder ska öka till minst 72%	69,3%	Inte uppfyllt	↗

Tabell 1; Måluppfyllelse 2016

Målbild 2017

Enligt utfallet för 2016 behöver Hallandstrafiken nå högre på samtliga målindikatorer för kundnöjdhet om högst kundnöjdhet ska nås inom tre år, framförallt gällande nöjdhet bland invånare. För att nå högst kundnöjdhet inom tre år behöver målindikatorerna öka enligt nedan jämfört utfall 2016.

- Nöjdhet invånare
 - HLT= 54%
 - Högst= 75%
 - Differens= 21 procentenheter

- Nöjdhet kunder
 - HLT= 69%
 - Högst= 84%
 - Differens= 15 procentenheter

- Nöjdhet senaste resan
 - HLT= 84%
 - Högst= 90%
 - Differens= 6 procentenheter

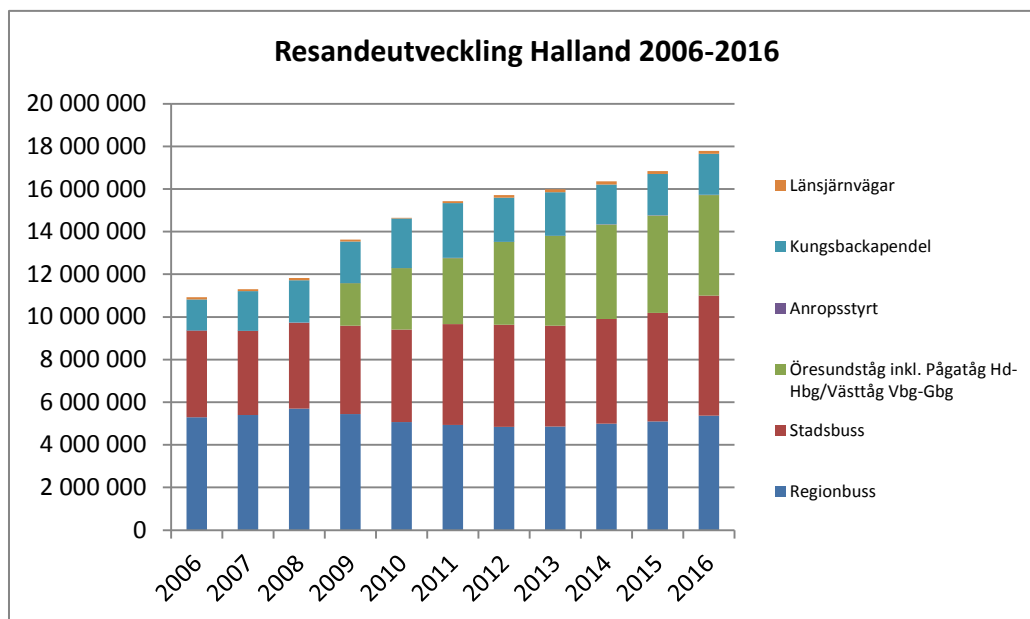
Utifrån mål om ett ökat resande samt att nå högst kundnöjdhet inom tre år har följande målindikatorer satts upp för 2017:

- Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka till minst 14 procent
- Resandet ska öka med minst 5 procent jämfört 2016
- Andelen nöjda invånare ska öka till minst 60 procent
- Andelen nöjda kunder ska öka till minst 75 procent
- Nöjdhet med senaste resan ska öka till minst 87 procent

Utfall 2016

Resandeutveckling

År 2016 blev ett rekordår när det gäller resandet i Halland. Resandet ökade med 5,6 procent jämfört 2015 och Hallandstrafiken nådde därmed för första gången sitt mål på 5-procents resandeökning, bortsett 2009 då Öresundstågstrafiken startade. Totala antalet resor i Halland under 2016 uppgick till 17,8 miljoner. En ökning har skett gällande samtliga trafikslag bortsett Kungsbackapendeln och länsjärnvägar där resandet har minskat.



Figur 1; Resandeutveckling Halland 2006-2016

Sett till fördelning mellan trafikslagen står stadsbusstrafiken och regionbusstrafiken för drygt 60 procent av resorna, 32 respektive 30 procent. Därefter följer Öresundståg inkl. Pågatåg/Västtågen Varberg-Göteborg med ca 27 procent av resorna. Kungsbackapendeln står för ca 11 procent av resorna. Resandet på de före detta länsjärnvägarna, d.v.s. Viskadalsbanan och Halmstad-Nässjö järnväg, står gemensamt för knappt 1 procent av alla resor (inkl. uppräknade övriga färdbevis). Den allmänna anropsstyrda trafiken, som omfattas av anropsstyrd linjetrafik samt närtrafik, är av marginell betydelse med en andel mindre än 0,1% av alla resor. Övrig särskild kollektivtrafik, d.v.s. färdtjänst-, sjuk- och skolskjutsresor hade ca 2,8 miljoner resor under 2016.

Tågtrafik

I Halland bedrivs tågtrafik inom tågtrafiksystemen Öresundståg, Västtågen (Kungsbackapendeln, Viskadalsbanan, Varberg-Göteborg), Krösatåg (Halmstad-Nässjö järnväg) och Pågatåg (Halmstad-Helsingborg). Nedan följer en redovisning av resandeutveckling för samtliga tågssystem.

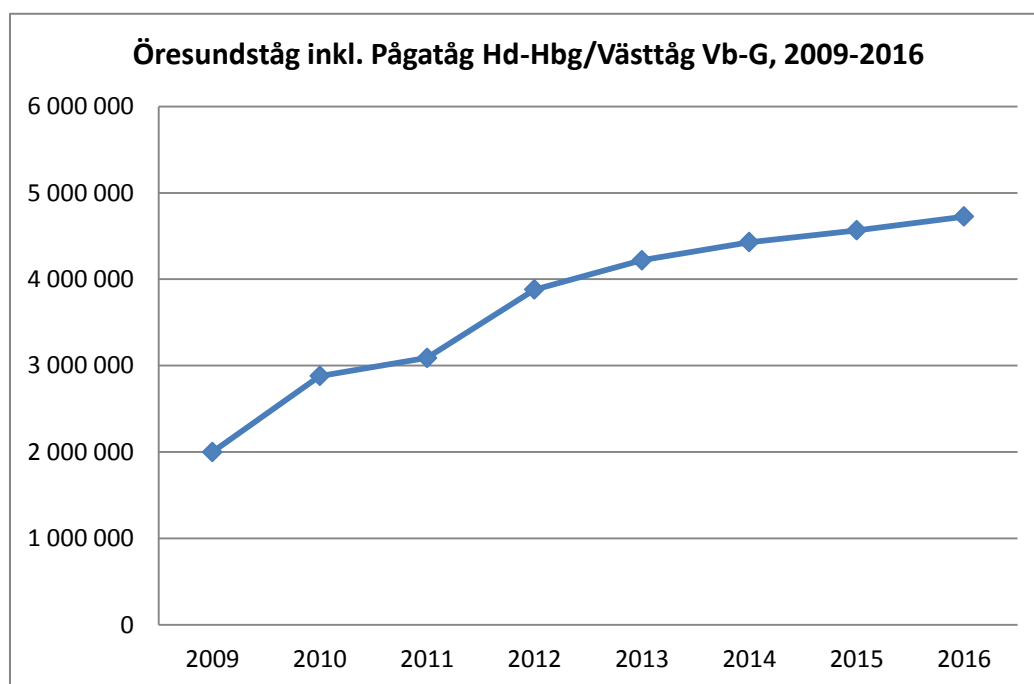
Öresundståg, Pågatåg Halmstad-Helsingborg, Västtågen Varberg-Göteborg

Resandet med Öresundståg redovisas numera tillsammans med Pågatåg Halmstad-Helsingborg samt Västtågen Varberg-Göteborg. Anledningen till varför resandet redovisas sammanslaget för dessa tre tågssystem är att alla trafikerar Västkustbanan med delvis samma trafikeringsuppgift

samt uppehållsbild. Resandet studeras därför utifrån hela trafiksystemet på Västkustbanan. Pågatåg tillkom på sträckan Halmstad-Helsingborg med 7dt/vardag från december 2015. Väststågen Varberg-Göteborg med 1dt/vardag startade i december 2016. Resandet för Väststågen är därför tämligen litet när 2016 summeras då det endast trafikerade under några dagar i december.

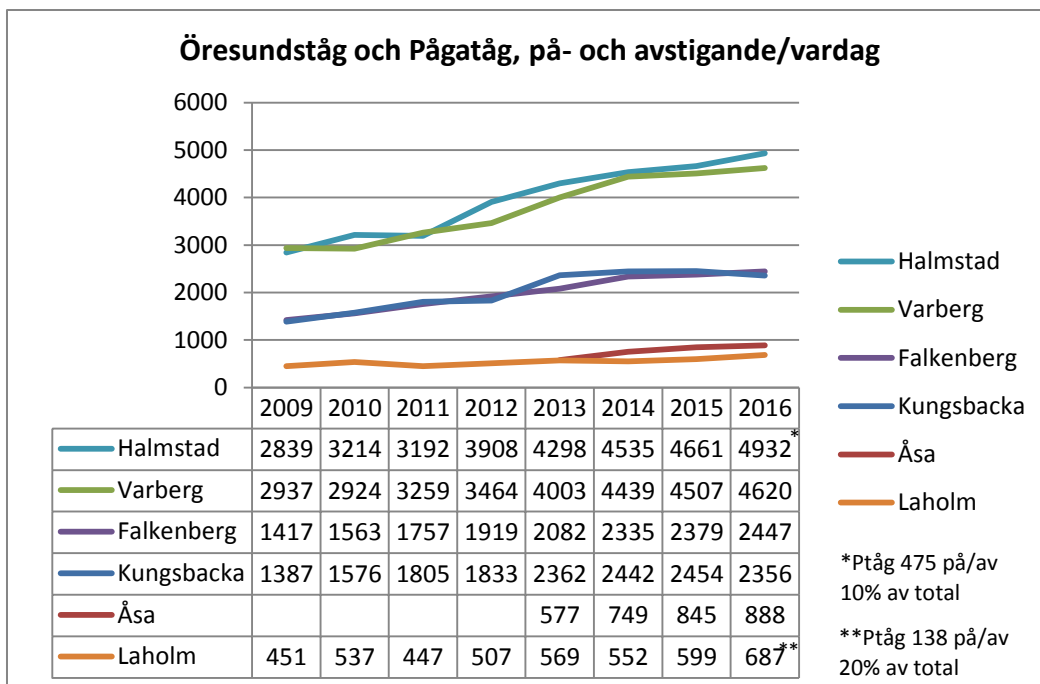
I Halland ökade resandet med 3,5 procent jämfört föregående år. Totalt genomfördes ca 4,7 miljoner resor under 2016. Sedan trafikstart 2009 har Öresundstågsresandet ökat med 136 procent i Halland. Pågatågen har nu trafikerat i ett år och bidrar starkt till det ökade resandet tillsammans med Öresundstågen. Tack vare Hallandsåstunneln är nu resan Halmstad-Helsingborg möjlig att genomföra under timmen vilket avsevärt förbättrat pendlingsmöjligheterna mellan Halland och Skåne.

Fortsatt sker merparten av resorna på Västkustbanan i riktning norrut där Göteborg utgör en tydlig målpunkt, denna utveckling förväntas fortsätta framöver. 2016 har präglats av ökad trängsel under pendlingstid, d.v.s. morgon och eftermiddag med tyngdpunkt mellan Varberg och Göteborg. Trängsel bedöms ha hämmat resandeutvecklingen något.



Figur 2; Öresundståg inkl. Pågatåg Hd-Hbg/Västståg Vb-G, 2009-2016

I nedan diagram visas utvecklingen 2009-2016 gällande antal på- och avstigande för varje station längs Västkustbanan i Halland. Under 2016 hade Halmstad flest resenärer tätt följt av Varberg. Kungsbacka och Falkenberg är jämbördiga, därefter följer Åsa. Minst antal resenärer hade Laholms station.

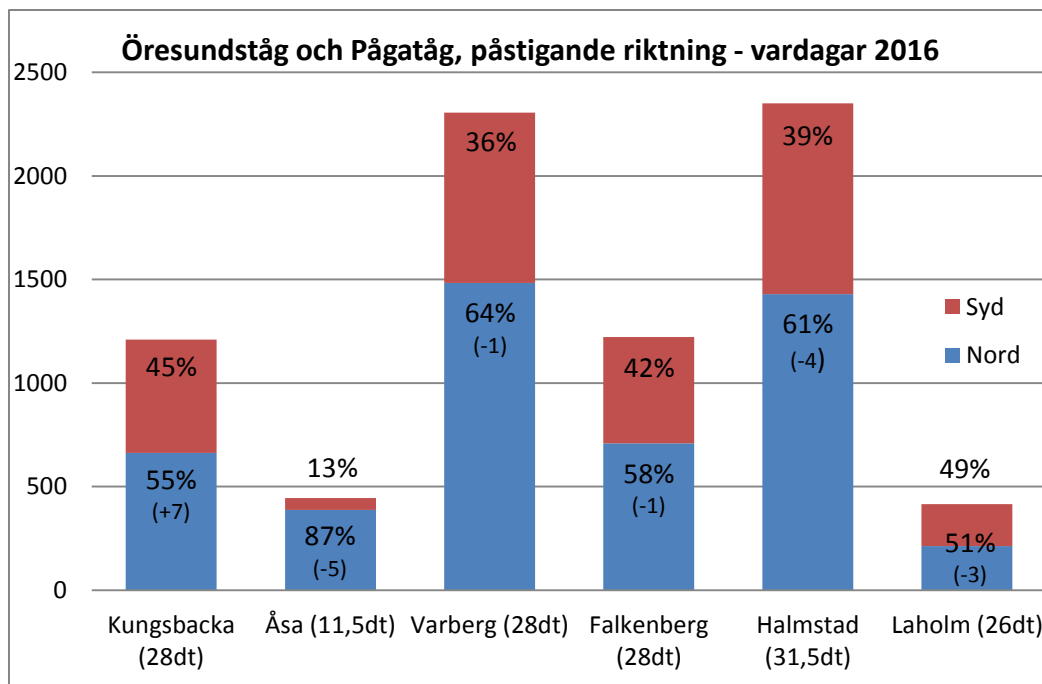


Figur 3; Öresundståg och Pågatåg, på- och avstigande/vardag

Den största resandeutvecklingen under 2016 har skett på stationerna i södra länet vilket kan tillskrivas ett ökat turutbud med tillkommande Pågatåg. I Halmstad ökade antalet på- och avstigande med 5,8 procent, och i Laholm med 14,6 procent. Nedan följer en sammanställning kring utvecklingen för varje station.

- Halmstad; +5,8% (+74% jmf 2009). Resandet fördelas 10 procent med Pågatåg (475) och resterande med Öresundstågen (4457)
- Varberg; +2,5% (+57% jmf 2009). Resandet fortsätter att öka men trängsel på tågen påvisar inbromsning i resandet
- Falkenberg; +2,9% (+73% jmf 2009). Falkenberg återtar tredjeplatsen från Kungsbacka, fortsatt stabil utveckling
- Kungsbacka; -4 % (+70% jmf 2009). Trängsel samt sämre spridning mellan Kungsbackapendeln och Öresundstågen föranleder överflyttning till Kungabackapendeln
- Åsa; +5,1% (+54% jmf 2013). Trängsel har påverkat dock fortsatt god resandeutveckling. Med antagande att resandet utgörs av arbets- och studiependling reser drygt 450 personer till och från Åsa station.
- Laholm; +14,6% (+52% jmf 2009). Resandet fördelas 20 procent med Pågatåg (138) och resterande med Öresundstågen (549).

Sett till andel påstigande i förhållandet nord/sydlig riktning är det fortfarande en övervägande andel, 61 procent, som reser norrut från stationerna. Resandet i södergående riktning minskar från Kungsbacka kombinerat med att fler reser söderut från Åsa station. Halmstad, Falkenberg och Varberg reser till övervägande del norrut. För Halmstads och Laholms del ökar andelen södergående resor jämfört föregående år vilket härleds till nystartad Pågatågstrafik.

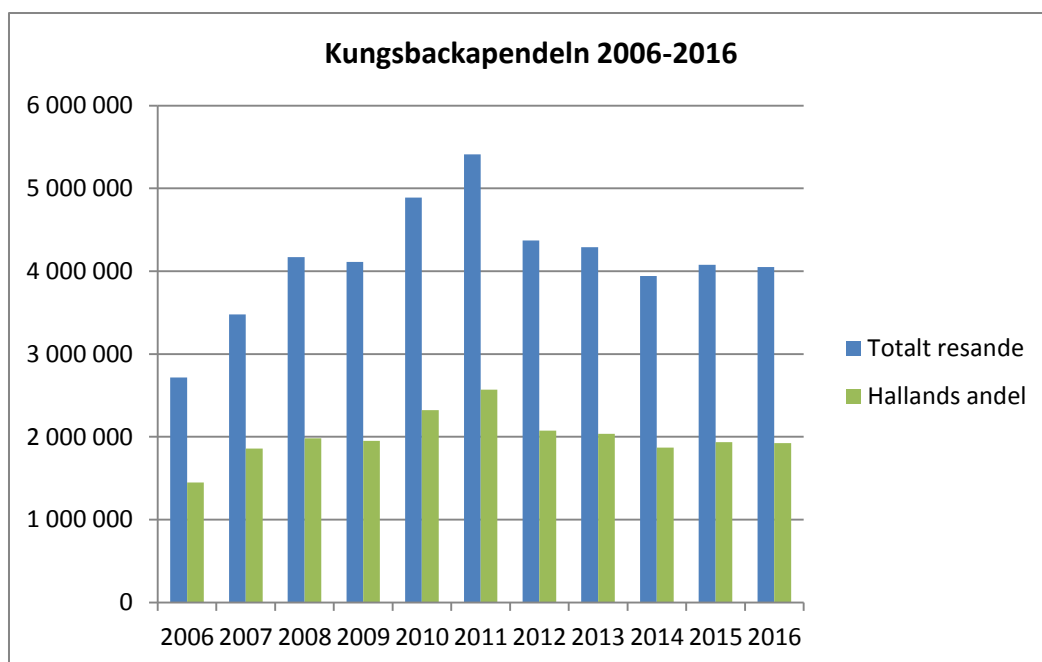


Figur 4; Öresundståg och Pågatåg, påstigande riktning - vardagar 2016

Kungsbackapendeln

Kungsbackapendeln trafikerar sträckan Kungsbacka – Göteborg inom tågsamarbetet Västtågen. Hallandstrafiken och Västtrafik delar ansvaret för Kungsbackapendeln. Under 2016 genomfördes ca 4 miljoner resor varav Hallands andel är 1,9 miljoner resor. Kungsbackapendeln står därmed för ca 11 procent av samtliga resor i Halland.

På grund av justering av stämplingsbenägenheten blir resandeutvecklingen för Kungsbackapendeln ryckvis. Stämplingsbenägenheten tas fram genom att Västtrafik gör mätningar på hur många resenärer som registrerar sina kort på tågen. Utifrån dessa mätningar görs sedan en procentuell justering av statistiken från biljettmaskinerna vilket innebär att om benägenheten att stämpla biljetter sjunkit räknas resandestatistiken i motsvarande grad upp. Med start från 2017 kommer resandet för Kungsbackapendeln att helt redovisas utifrån siffror från installerat kundräkningssystem (KRS) vilket ger ökad kunskap om det faktiska resandet.



Figur 5; Kungsbackapendeln 2006-2016

Länsjärnvägar

De så kallade länsjärnvägarna omfattas av Viskadalsbanan och Halmstad-Nässjö järnväg.

Viskadalsbanan går mellan Varberg och Borås och trafikeras med persontåg inom tågsamarbetet Västtågen. Hallandstrafiken och Västtrafik har ett delat ansvar för tågtrafiken på banan. Resandet på Viskadalsbanan med Hallandstrafikens färdbevis minskade under 2016 med ca 4 procent jämfört 2015. Antalet resor för 2016 var ca 75 000. Denna siffra uppräknat med Västtrafiks färdbevis samt färdbevis från andra försäljningskanaler som Linkon ger ett årligt resande i Halland omkring 110 000 resor.

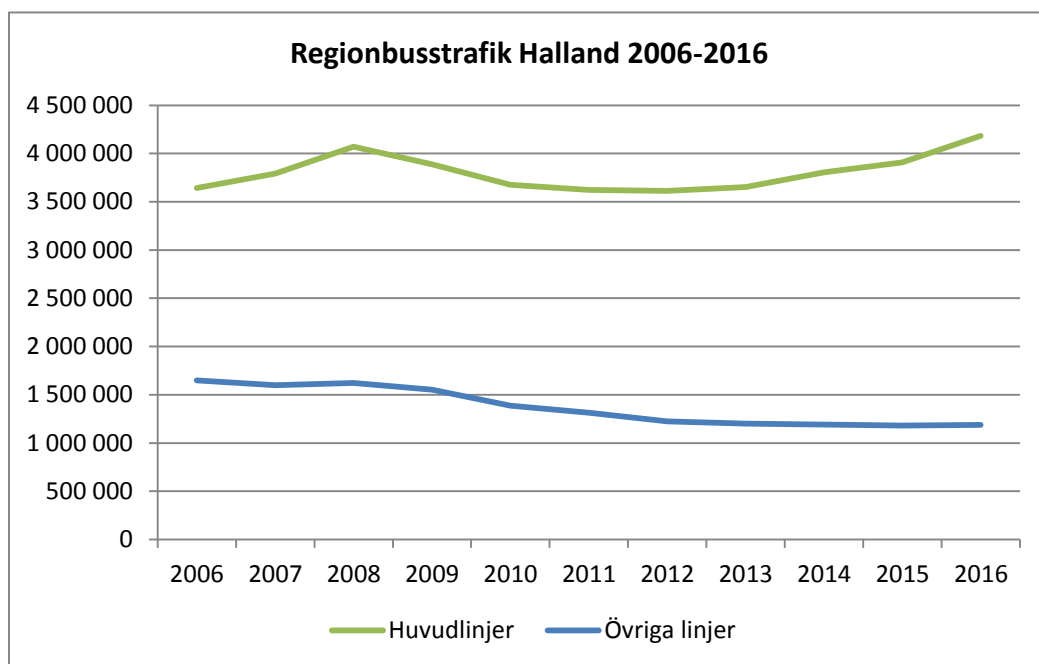
Persontågstrafiken mellan Halmstad och Jönköping/Nässjö ingår i tågsamarbetet Krösatågen i vilket Hallandstrafiken, Jönköpings länstrafik, Länstrafiken Kronoberg, Blekingetrafiken, Skånetrafiken och Kalmar länstrafik ingår. Under 2016 genomfördes drygt 56 000 resor med Hallandstrafikens färdbevis vilket innebär en minskning med 11 procent jämfört året innan. Vid uppräknning med övriga färdbevis, d.v.s. JLT:s och övriga försäljningskanaler som Linkon, beräknas antalet årliga resor till cirka 87 000 i Halland. Bristande leverans i form av inställda avgångar har haft betydande inverkan på det negativa resandefallet för 2016. Detta grundar sig i den ansträngda fordonssituation som rått inom Krösatågssamarbetet.

Regionbusstrafik

Regionbusstrafiken delas in efter huvudlinjer och övriga linjer. Huvudlinjerna trafikerar i utpekade kollektivtrafikstråk och möjliggör arbetspendling i stor utsträckning och ansluter i möjligaste mån till stationer längs Västkustbanan för byte till tåg. Övriga linjer, d.v.s. de som inte räknas till huvudstråken, bärs till stor del upp av skolresor.

Resandet med regionbusslinjerna visade från toppnotering 2008 fram till 2013 en negativ utveckling. Denna utveckling berodde främst på en överflyttning av resenärer från regionbusslinjer till Öresundståg när Öresundstågstrafiken startade 2009. Sedan sommaren 2010 är biljettpriiset detsamma för buss och tåg, d.v.s. priset baseras på sträckan istället för som tidigare på trafikslag, buss eller tåg. Från 2013 har trenden pekat uppåt, under 2016 ökade

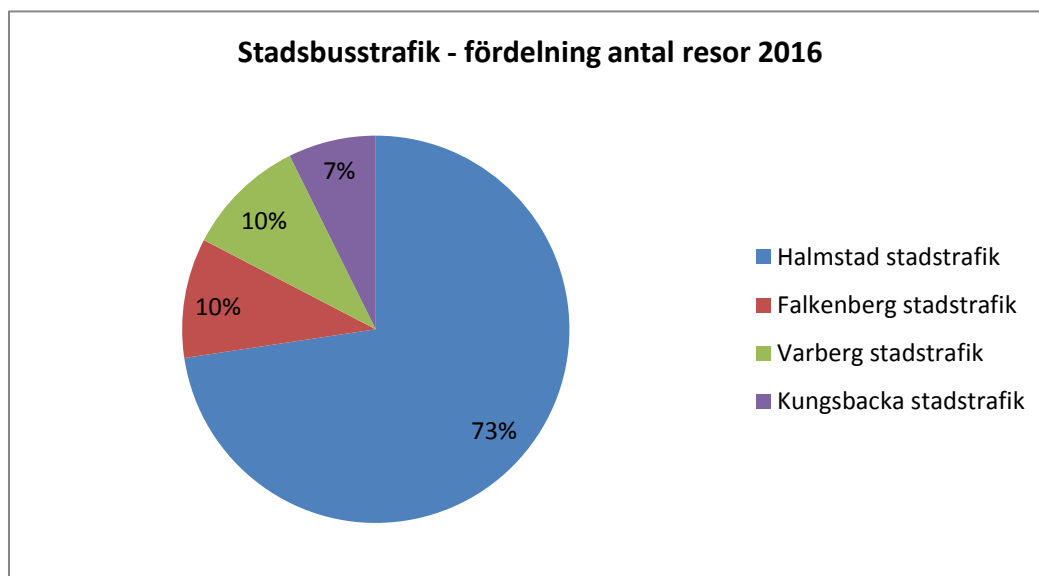
resandet med 5,5 procent jämfört föregående år. Resandeökningen för huvudlinjerna var 7 procent och för övriga linjer oförändrat. Att huvudlinjerna ökar och övriga linjer minskar/oförändrade ligger i linje med fastställda principer om att satsa där förutsättningar för ökat resande är störst, d.v.s. i de utpekade kollektivtrafikstråken där huvudlinjerna trafikerar.



Figur 6; Regionbusstrafik Halland 2006-2016

Stadsbusstrafik

Stadsbusstrafik finns i Halmstad, Falkenberg, Varberg och Kungsbacka. Klart störst är Halmstad som står för 73 procent av alla resor i stadsbusstrafiken. Därefter följer i tur och ordning Varberg, Falkenberg och Kungsbacka. Under 2016 ökade resandet med 10,3 procent ställt mot föregående år.



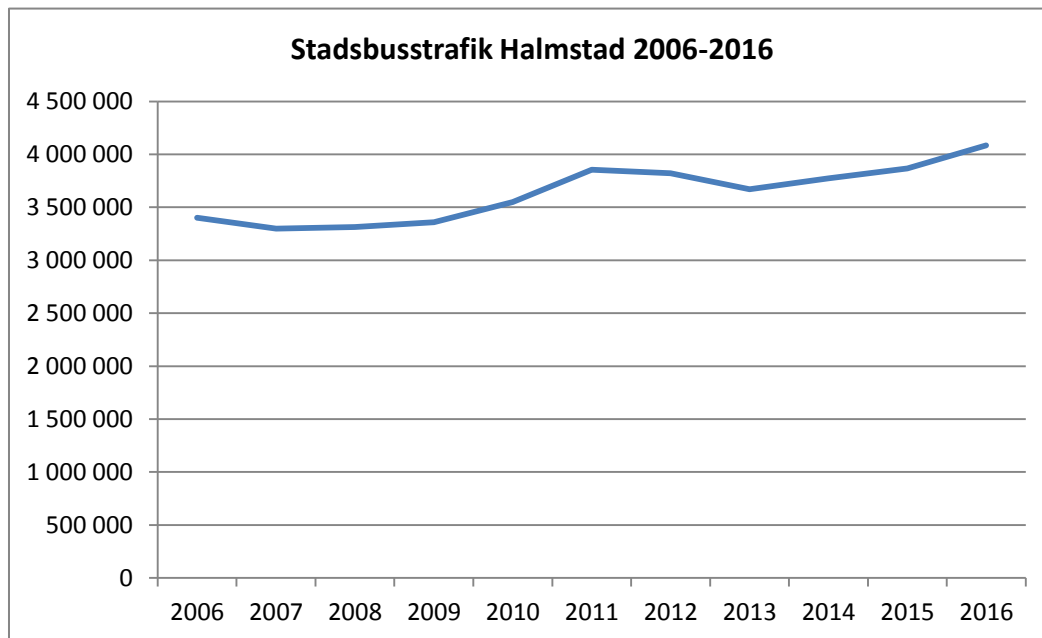
Figur 7; Stadsbusstrafik - fördelning antal resor 2016

Halmstad

Halmstad är det klart dominerande stadsbussystemet i Halland både sett till antal resor och produktionskilometer. I Hallandstrafikens totala resandestatistik utgör Halmstad stadsbusstrafik ca 23 procent av resorna. För 2016 registrerades strax över fyra miljoner resor i stadsbusstrafiken vilket är "all time high" i Halmstad. Under 2016 ökade resandet med 5,7 procent jämfört 2015.

Resandeökningen i Halmstad sker trots det stora arbete som pågått under hösten i byggnationen av Resecentrum etapp 2, vilket ska resultera i nya stadsbusshållplatser på Laholmsvägen och ett på sikt helt samlat resecentrum. Ett tillfälligt busskörfält på Laholmsvägen inrättades i samband med byggstart och detta har varit till stor hjälp för att bibehålla tidhållning i busstrafiken. Arbetet förväntas vara klart sommaren 2017.

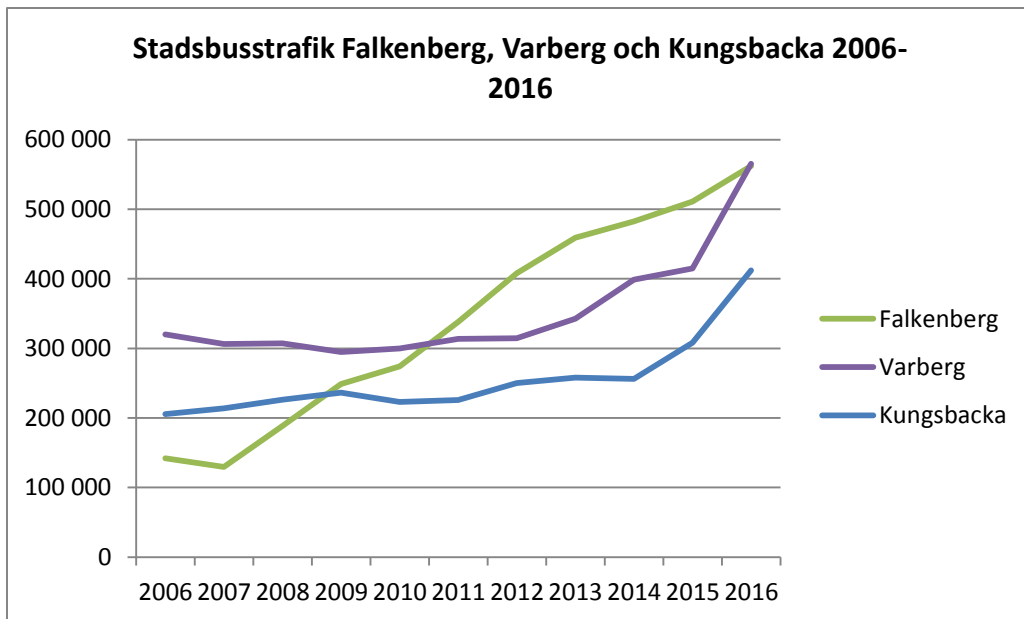
Under hösten passerade linje 30 över en miljon resor sett till rullande 12-månaderstal. Det var första gången en enskild linje i Halland hade över en miljon i resande under ett år.



Figur 8; Stadsbusstrafik Halmstad 2006-2016

Falkenberg, Varberg och Kungsbacka

Stadsbusstrafiken i Falkenberg, Varberg och Kungsbacka har samtliga renodlats med satsning på huvudlinjer med ökat turutbud och rakare körväg samt koppling till tågtrafiken på Väst kustbanan. Linjenätet i Falkenberg gjordes om 2011 och sedan dess har resandet varje år ökat. Kungsbackas linjenät gjordes om sommaren 2015 och även där har resandeutvecklingen varit mycket positiv. Till sist gjordes linjenätet i Varberg om i december 2015 och i likhet med Falkenberg och Kungsbacka har resandet skjutit iväg. Vid summering av 2016 kan det konstateras att stadsbusstrafiken numera har fler resande i Varberg jämfört Falkenberg. Varberg ökade med 36 procent jämfört 2015, Falkenberg med 10 procent och Kungsbacka med 34 procent.



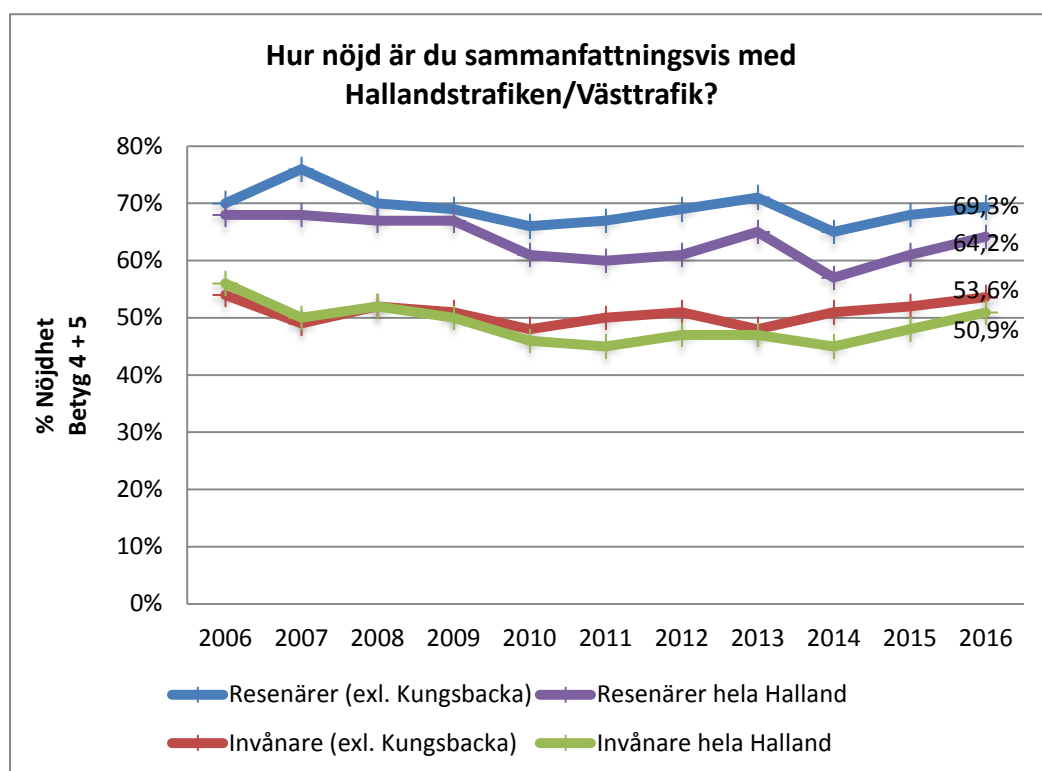
Figur 9; Stadsbusstrafik Falkenberg, Varberg och Kungsbacka 2006-2016

Kundnöjdhet och marknadsandel

Målen för 2016 var att andelen nöjda kunder skulle öka till minst 72 procent och att andelen nöjda invånare skulle öka till minst 53 procent. Kollektivtrafikens marknadsandel skulle öka till 14 procent. Målen mäts med hjälp av statistik från Kollektivtrafikbarometern vilket är ett branschgemensamt verktyg för kvalitets- och attitydundersökningar inom kollektivtrafiken.

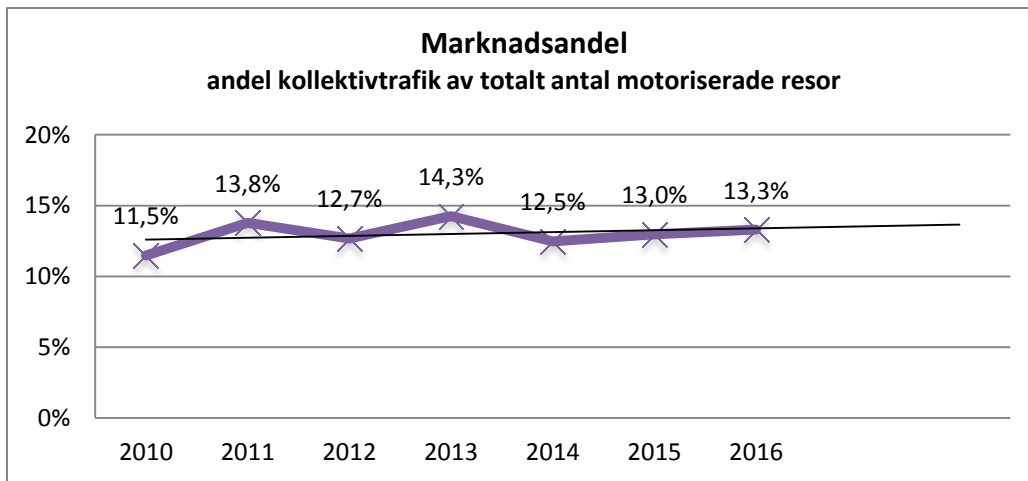
Eftersom de tillfrågade svarar på frågor som berör Hallandstrafikens varumärke snarare än kollektivtrafiken i Halland redovisas nöjdheten både med och utan Kungsbacka där trafiken sköts av Västtrafik på uppdrag av Hallandstrafiken. Nöjdheten är lägre för hela Halland, d.v.s. när Kungsbacka är inkluderat. Vid jämförelse med uppsatta målandikatorer används utfallet där Kungsbacka är exkluderat.

Andelen nöjda invånare var 53,6 procent 2016, vilket är en uppgång med ca 2 procentenheter jämfört föregående år, detta innebär att målet på 53 procent nås. När det gäller nöjdheten hos kunderna uppnås inte målet på 72 procent. Nöjdheten för 2016 var 69,3 procent vilket är en uppgång med ca 1 procentenhet jämfört 2015.



Figur 10; Hur nöjd är du sammanfattningsvis med Hallandstrafiken/Västtrafik?

Marknadsandelen för 2016 var 13,3 procent vilket innebär att målet på 14 procent inte nås. Detta är dock en uppgång med 0,3 procentenheter jämfört föregående år. Under de sista två åren har trenden varit positiv. Vid jämförelse med utfallet 2010 kan det konstateras en långsamt stigande trend.



Figur 11; Marknadsandel - andel kollektivtrafik av totalt antal motoriserade resor

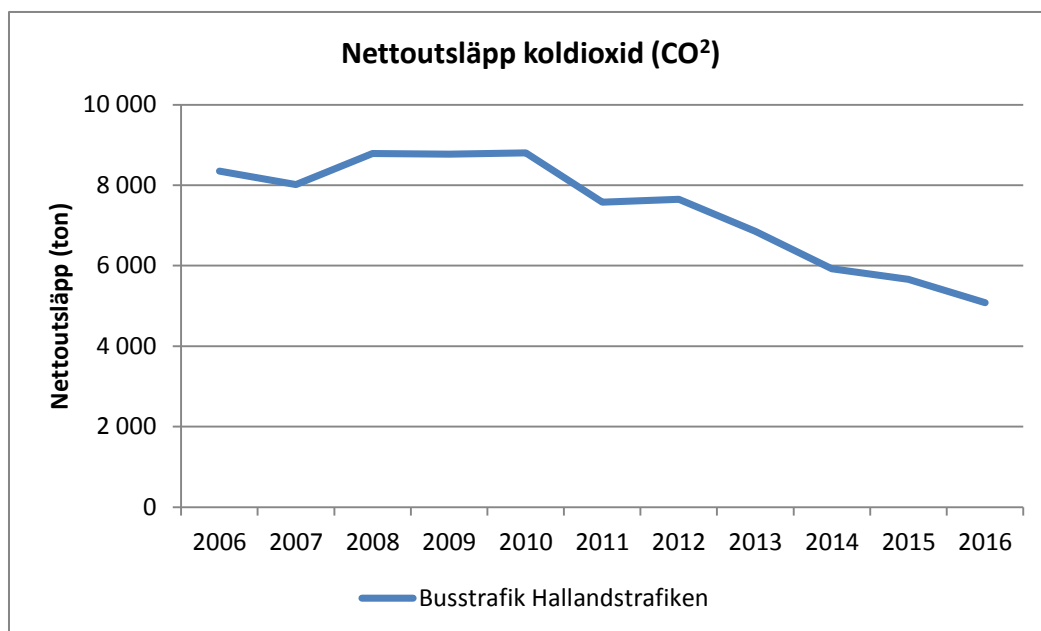
Miljö

Uppföljning av gällande miljökrav är en viktig del i Hallandstrafikens verksamhet. I samband med att de nya trafikavtalen började gälla vid halvårsskiftet 2010 skärptes Hallandstrafikens miljökrav. Hallandstrafiken baserar sin miljöuppföljning på statistik hämtad från miljö- och fordonsdatabasen FRIDA. Syftet med FRIDA är att lagra, sammanställa, visa och följa upp information kring fordon och trafik. Viktigt att notera är att Kungsbacka ingår i Västtrafiks FRIDA och därmed inte i statistiken som redovisas i denna sammanställning. Därtill redovisas endast busstrafik. En stor del av resandet i Halland sker med eldrivna tåg vilket är ett koldioxidneutralt färdmedel under förutsättning att elen är producerad av förnybara energikällor.

Under 2016 har andelen körda kilometer med förnyelsebara drivmedel ökat. Inom Hallandstrafikens verksamhet används tre typer av förnyelsebara drivmedel; RME (Rapsmetylester), HVO (Hydrerad vegetabilisk olja) och biogas. En succesiv ökning av bussar med Euro 6-standard sker också vilket resulterar i lägre utsläpp av partiklar och kväveoxider jämfört tidigare generationer av Euro-klasser.

Totalt har 79 procent av Hallandstrafikens busstrafik utförts med förnyelsebara drivmedel under 2016, en uppgång med ca 4 procentenheter jämfört 2015. Inom stadsbusstrafiken har 76 procent av trafiken utförts med förnyelsebara drivmedel, en ökning med ca 4 procentenheter jämfört föregående år. Under 2016 gick stadstrafiken i Halmstad helt över till att enbart trafikeras med förnyelsebara drivmedel. Regionbusstrafiken utfördes till 81 procent med förnyelsebara drivmedel, en ökning med ca 3,5 procentenheter jämfört 2014.

Vid jämförelse 2016 med 2006 har nettoutsläppet av koldioxid inom busstrafiken minskat med 39 procent vilket nedan diagram visar. Under 2016 har koldioxidutsläppen minskat med 10 procent ställt mot föregående år.



Figur 12; Nettoutsläpp koldioxid (CO₂)

Infrastruktur

Standardhöjning av hållplatser

Då Halland är ett växande län med ökande befolkning och därmed också ett ökat behov av transporter krävs att standarden på hållplatserna runt om i länet höjs. Standarden varierar mycket och sammanfattningsvis kan det konstateras att den fortfarande är låg och att det kvarstår mycket arbete för att en acceptabel och jämn standard ska uppnås.

Ansvar för delar av infrastrukturen för kollektivtrafiken i Halland övergick i samband med den nya kollektivtrafiklagen till Hallandstrafiken som i sin tur har tecknat avtal med alla kommuner i Halland om ansvarsfördelningen när det gäller drift, underhåll samt om- och nybyggnad av hållplatser. Principen är att kommunerna och Trafikverket ansvarar för markarbeten och Hallandstrafiken ansvarar för resenärsservice, dvs den utrustning som finns ovan mark. För att underlätta detta arbete har Hallandtrafiken tagit fram en Hållplatshandbok där allt förklaras mer utförligt vem som gör vad, hur hållplatser ska se ut m.m.

Under 2016 har kommunerna fortsatt med ombyggnad av hållplatser på de kommunala vägnäten. Bland annat har de nya linjenäten i Varberg och Kungsbacka föranlett byggnation av helt nya hållplatser och vändhållplatser för att trafiken ska fungera på ett bra sätt och att resenärerna ska mötas av moderna och komfortabla hållplatser. I Halmstad har fokus varit att tillgänglighetsanpassa och rusta upp hållplatser med många påstigande. I Falkenbergs kommun har ett stort terminalbygge genomförts i Ullared med plats för flera angörande bussar samtidigt och bättre väntytor för resenärerna. Även i Laholms kommun har fokus varit tillgänglighetsanpassning av hållplatser. I Hylte kommun finns endast ett fåtal hållplatser på kommunalt vägnät. På statligt vägnät har 5 hållplatser byggts om.

Antal ombyggda hållplatser för respektive väghållare per kommun under 2016						
	Kungsbacka	Varberg	Falkenberg	Hylte	Halmstad	Laholm
Statligt vägnät	0	0	2	1	2	0
Kommunal vägnät	5	2	1	0	7	2
Summa/kommun	5	2	3	1	9	2

Tabell 2; Antal ombyggda hållplatser för respektive väghållare per kommun under 2016

Aktuella aktiviteter

Upphandling 2020

Under 2016 har arbetet kring ny upphandling av all busstrafik i Hallandstrafikens regi påbörjats. I nuvarande avtal för buss, N-1007 som innefattar all allmän kollektivtrafik samt skolskjutsar som utförs med buss, har optionsåren lösts ut vilket innebär att avtalen sträcker sig fram till halvårsskiftet 2020. I trafikavtalen för taxi inom N-1007 som riktar sig mot särskolan har möjliga optioner inte lösts ut, avtalet sträcker sig därmed till halvårsskiftet 2018. Trafikavtal N-1507 för färdtjänst, sjukresor och kompletterande kollektivtrafik gäller fram till halvårsskiftet 2018, möjliga optionsår har inte lösts ut. En process har påbörjats i början av 2017 för upphandling av berörd trafik där trafikavtalet avslutas sommaren 2018.

I upphandlingsarbetet ingår en rad förstudier kring operatörssamverkan, avtalsmodeller, miljöfrågor, sociala- och tekniska krav samt marknadsfrågor. Förstudier utgör en viktig grund i de ställningstagande som ska göras i centrala frågor för upphandlingsarbetet. Samråd inför upphandling (SIU) planeras till september 2017. Förfrågningsunderlag kommer att börja tas fram från oktober 2017 med utskick till prekvalificerade anbudsgivare i september 2018. Anbud lämnas in november 2018 med tilldelning februari 2019. Trafikstart sker i juli 2020.

Upphandling Krösatåg och Pågatåg

Som en del av Krösatågssamarbetet är Hallandstrafiken involverad i arbetet med upphandling gällande drift av Krösatågstrafiken med trafikstart december 2018. Övriga parter är Jönköpings länstrafik, Kalmar länstrafik, Blekingetrafiken, Länstrafiken Kronoberg, Skånetrafiken och Västtrafik. Tågdriften är i huvudsak lokaliserad till Jönköping och Kronoberg men upphandlingen omfattar även länsöverskridande trafik. För Hallands del omfattar upphandlingen sträckan länsgräns–Halmstad längs Halmstad Nässjö Järnväg (HNJ).

Skånetrafiken tillsammans med Blekingetrafiken, Länstrafiken Kronoberg och Hallandstrafiken genomför en samordnad upphandling gällande drift och underhåll av Pågatågstrafik med trafikstart december 2018. Tågdriften är i huvudsak lokaliserad till Skåne men upphandlingen omfattar även länsöverskridande tågtrafik. För Hallands del omfattar upphandlingen sträckan länsgräns Skåne–Halmstad längs Väst kustbanan samt länsgräns Kronoberg–Halmstad längs Markarydsbanan.

Utveckling SKJUTS+, REBUS

Hallandstrafiken har under 2016 initierat ett arbete med fortsatt utveckling av planeringsverktygen för skolskjuts och linjetrafik, SJUTS+ och REBUS, tillsammans med ansvarig tillverkare. En ökad samordning mellan skolskjuts och linjetrafik med öppnande av skolskjutsar för allmänhet förutsätter att planeringen mellan skol och linje kan samordnas. Arbetet tillsammans med tillverkaren har fått en positiv effekt på utvecklingen av verktygen och kommer att fortsätta under 2017.

Ny kollektivtrafikbarometer

I januari 2017 lanserades en ny kollektivtrafikbarometer med tillhörande ny webbportal med ett snabbare och mer användarvänligt gränssnitt. Ytterligare förändring är att undersökningsmetoden numera utgår från webbenkät och telefonintervjuer. Tidigare utgick kollektivtrafikbarometern från personer kopplat till ett telefonabonnemang vilket gjorde

resultatet snedvridet. Urvalet görs nu direkt från befolkningsregistret. Det har även skett en utrensning av frågor i syfte att minska antalet frågor som respondenter måste besvara.

Hallandstrafiken valde vid ingången av den nya kollektivtrafikbarometern att dubblera antalet respondenter, från 1200 per år, till 2400. Hallandstrafiken kommer under 2017 att lägga ökat fokus på analys av resultat i kollektivtrafikbarometern för att bättre kunna möta resenärernas förväntningar och krav kopplat till målet om ökad nöjdhet för invånare och kunder.

Hållplatsunderhåll

För att skapa en positiv upplevelse för befintliga och presumtiva resenärer, genomförde Hallandstrafiken i slutet på 2015 en upphandling av hållplatsunderhåll som har till syfte att öka hållplatsernas trevnad, renhållning och trygghet. Avtalet är bland annat indelat i två arbetsområden; städ och reparation. I städdelen ingår bland annat att städa upp glaskross, klottersanering, putsa väderskydd, upprätning av stolpar, byte av dåliga skyddsglas på kassetter m.m. I reparationsdelen ingår att laga trasiga väderskydd inom en vecka från att det är uppstädad, ta bort och sätta upp nya stolpar/toppar/anslagskassetter samt flytta väderskydd från en hållplats till en annan vid behov.

Framtida betalssystem

Kalmar Länstrafik, Jönköpings Länstrafik, Hallandstrafiken samt Länstrafiken Kronoberg har beslutat sig för att gemensamt driva ett projekt gällande "Framtida betallosningar" med Samtrafikens arbete som bas. Överordnat allt annat, är att det skall vara kompatibelt med Skånetrafiken, Blekingetrafiken, Västtrafik och Östgötatrafiken, för att inte försämra för våra kunder som reser över länsgränserna.

Mobila enheter kommer vara den viktigaste komponenten i vårt nya betalssystem. Både som försäljnings- och kommunikationskanal. Våra kunder ska snabbt och enkelt få relevant och korrekt trafikinformation som berör kunden och hens resvägar. Kunden ska via sin mobila enhet kunna hantera hela sin resa - från sök/köp resa, information under resans gång och till eventuella ärenden efter resan.

Kundens mobila enhet ska även kunna hantera tilläggstjänster som ligger i nära anslutning till Hallandstrafikens trafikeringsområde.

Eftersom alla våra kunder inte köper biljett via mobil enhet kommer vi att ha kompletterande försäljningskanaler där kund enkelt hittar och köper sin resa.

Kommunikation och marknad

Inom området kommunikation och marknad arbetar Hallandstrafiken med information, marknadsföring och profilering för att uppmuntra befintliga kunder till fortsatt resande och samtidigt attrahera nya kunder att välja kollektivtrafiken som ett förstahandsalternativ för sina resor. Under 2016 har ett flertal aktiviteter genomförts.

Fria resor

Under 2016 har vi fortsatt att fokusera på Fria resor kampanjen, speciellt i de områden där satsningar på kollektivtrafiken har gjorts, vilket har gett förutsättningar för ett ökat resande. Vi har gjort utskick till företag och privatpersoner i Halland där det idag finns bra trafik med goda pendlingsmöjligheter.

I början av året satsade vi på Fria resor-utskick i Varberg, då det nya linjenätet som började gälla i december 2015 har gett nya rese-möjligheter. Under hösten har vi fokuserat mycket av kampanjen i Halmstad, då byggnationen av resecentrum etapp 2 är i full gång i staden.

Totalt har 15 748 personer tagit del av erbjudandet, varav 9 654 valde att ställa bilen under 14 dagar och prova på att resa med buss och/eller tåg. Förhoppningen med kampanjen är att en del av dessa resenärer väljer att fortsätta resa med Hallandstrafiken efter avslutad testperiod. Resultatet visar att minst 531 nya resenärer har tillkommit under året efter att ha tagit del av erbjudandet.

Marknadsföring Väst kustbanan

Vi har under året lyft fördelen med att resa kollektivt på Väst kustbanan, tack vare turtätheten både mellan Halland och Göteborg, men även mellan Halland och Köpenhamn. Vi visar här på enkelheten, snabbheten och prisfördelarna, för både pendlare och fritidsresenärer.

Våra reklamfilmer har fortsatt att lyfta tåget, även om vi under året även fått med mer busstrafik i filmen vilket går i linje med att visa på hela resan. Filmerna har varit mycket uppskattade.

Nytt för 2016 var vår satsning på extra nattåg från Göteborg efter sommarkonserterna med Håkan Hellström, Iron Maiden och Bruce Springsteen. Tågen blev en stor succé och var fullsatta när de rullade ner mot Halland efter konserterna. I samband med konserterna tog vi också fram en eventbiljett som kunde köpas i mobilappen. Många valde också att köpa dessa eventbiljetter. Eftersom satsningen föll så väl ut, beslutades även att sätta in extra nattåg efter Kents och Håkan Hellströms konserter i Göteborg under hösten.

I december sattes det in två extra avgångar under rusningstid på sträckan Varberg-Göteborg. De nya avgångarna och resmöjligheterna som dessa ger, kommunicerades i ett flertal kanaler inför trafikstart.

Företagsförsäljning

Vi har under året lyft fram de förbättringar som gjorts i företagens närområde och som ökar möjligheterna för företagen och dess anställda att resa kollektivt. Både när det gäller tjänsteresor och resor mellan hem och arbetsplats.

Vi har erbjudit Företag Flex, en smidig och enkel lösning för tjänsteresor, sedan hösten 2013 och vi ser en mycket positiv trend sedan dess. Sedan 2014 har resandet med Företag Flex-kort ökat med hela 150 procent. 2016 gjordes det 25 559 tjänsteresor med Företag Flex, jämfört med 2014 då det gjordes 10 203 tjänsteresor.

När det gäller resor mellan hem och arbetsplats, erbjuder vi bland annat årskort via personalerbjudande, och vi ser att allt fler tar möjligheten att resa kollektivt med årskort via sitt företag.

Parallellt har vi fortsatt att utveckla Mina Sidor Företag, för att förenkla administrationen för företagen.

Sommarkortet

Från 15 juni – 15 augusti reser våra kunder med all trafik i Hallandstrafikens regi till ett väldigt förmånligt pris. Detta i ett led att få allmänheten att prova på kollektivtrafiken under sommarmånaderna.

2016 års satsning på Sommarkortet, med bland annat sänkt pris till 650 kr, togs emot positivt av Hallänningarna. Försäljningen slog alla tidigare rekord och ökade med nästan 30 procent. 11 879 Sommarkort såldes 2016, jämfört med 9 184 Sommarlov och Sommarkort året innan.

För att uppmuntra till fortsatt resande efter sommaren erbjöd vi, under en begränsad tid i augusti, våra Sommarkortskunder 100 kr rabatt vid köp av något av våra periodkort inför hösten. Även här fick vi mycket positiv respons och närmare 2 300 kunder tog möjligheten att använda sig av erbjudandet. Uppföljning av resultatet visar också en ökning av periodkortsförsäljning i anslutning till att sommarkortets giltighet tar slut.

Nytt utseende på vår mobilapp

Den 15 februari fick vår mobilapp nytt utseende. Vi genomförde denna förändring för att göra det enklare och tydligare att söka sin resa, köpa biljett och hitta aktuell trafikinformation. I samband med att appen fick ett nytt utseende genomfördes en kampanj där vi släppte 5 000 mobilbiljetter för endast 1 kr styck.

Event

Hallandstrafiken har deltagit i olika events under året. Detta är ett sätt att skapa en positiv bild av Hallandstrafiken och stärka varumärket.

Studentkampanj

Som student reser man 25 procent billigare med periodkort. Från och med höstterminen 2016 används en ny gemensam symbol för studentreserabatter på studentkortet. Det är denna symbol som nu berättigar till studentrabatt i bland annat Hallandstrafikens trafik. För att informera om de nya reglerna och samtidigt få fler studenter att välja kollektivtrafiken, gjordes en studentkampanj i ett flertal kanaler efter sommaren.

Period 20/60

Period 20/60, som testats under hösten och våren 2015/2016 i Halmstad kommun, lanserades i höstas i hela Halland. Med det nya periodkortet vill Hallandstrafiken ge fler möjligheten att pendla med kollektivtrafiken. Med 20 resdagar som kan användas närsomhelst under 60 dagar blir det lättare att kombinera olika sätt att resa, ena dagen cykel eller bil och andra dagen tåg och/eller buss.

Mynewsdesk

På Mynewsdesk har vi möjligheten att nå pressen och få ut våra egna nyheter. Under 2016 har vi arbetat med att bearbeta pressen via Mynewsdesk.

I januari blev vi utsedda till Årets Nyhetsrum 2016 inom branschkategori Transport.

Marknadsföring 2017

Under 2017 kommer vi ha fokus på våra prioriterade områden – kund och leverans. Resandet ska vara attraktivt och både kunderna och invånarna ska vara nöjda. Leveransen ska vara trygg och säker.

Målet är att öka vår marknadsandel och få fler att börja åka kollektivt, samt att öka både våra kunders och invånarna i Hallands nöjdhet med Hallandstrafiken. Aktiviteterna bygger på att locka fler att testa kollektivtrafiken via bland annat Fria resor-erbjudandet och företagsförsäljning, samt stärka varumärket med vår kommunikation till både befintliga och nya kunder.

Vi kommunicerar via film, tidningsannonser, DR-utskick, hållplatsreklam, radio, bussreklam, flyers, webb, sociala- och digitala medier.

1. Fria resor

Med Fria resor-kampanjen vänder vi oss till de Hallänningar som inte åker med oss idag. Med erbjudandet om fria resor vill vi få fler att börja resa med oss och upptäcka fördelarna med att resa kollektivt, och i slutändan öka vår marknadsandel samt resandet. Fria resor kampanjen har tidigare år gett ett gott resultat.

2. Företagsförsäljning

De olika företag som finns i Halland är en viktig målgrupp när det gäller att öka vår marknadsandel. Fokus ligger på att öka antalet tjänsteresor, samt att få fler företag att erbjuda anställda årskort mot nettolöneavdrag. Vi ska systematisera företagsförsäljningen och kommer att genomföra regelbundna kontakter inklusive uppsökande verksamhet.

3. Sommarkortet

Med sommarkortskampanjen når vi nya kunder med ett glatt och positivt budskap. Sommarkortet har ett mycket förmånligt pris och strategin är att det är så pass bra prissatt att många vågar ta chansen att prova på att resa med kollektivtrafiken. Sommarkortskampanjen når även våra befintliga kunder och ger en positiv varumärkesbyggande inverkan. Med Sommarkortet reser våra kunder med all trafik i Hallandstrafikens regi till ett väldigt förmånligt pris mellan 15 juni-15 augusti.

2016 erbjöd vi i augusti 100 kr rabatt till våra kunder som rest med Sommarkortet, om de köpte något av våra Periodkort. Detta för att ytterligare uppmuntra Sommarkortskunderna att fortsätta att resa med oss även efter sommaren. Vi kommer även 2017 att erbjuda rabatt om man köper något av våra periodkort efter att Sommarkortet gått ut.

4. Mobilappen

I vår målbild om det kommande nya biljett- och betalssystemet ser vi att mobila enheter kommer vara den viktigaste komponenten. Både som försäljning- och kommunikationskanal.

Mot denna bakgrund är det viktigt att redan under 2017 börja arbetet med att få fler att använda vår mobilapp. Vi kommer därför fortsätta arbetet med att marknadsföra fördelarna med appen, både när det gäller enkelheten att köpa biljett, samt de befintliga tjänsterna i appen såsom reseplanerare, se var bussen befinner sig på karta etc.

Parallellt med ovan kommer arbetet fortgå med att utveckla erbjudandet, med bättre tjänster och service i appen. Under 2017 kommer vi exempelvis lansera periodbiljett i appen. Detta och andra kommande förbättringar/erbjudanden kommer marknadsföras under året.

Övrigt

- Hallandstrafiken producerar en tidning fyra gånger per år som distribueras till alla hushåll i Halland, vilket innebär att vi här har möjligheten att kommunicera även med de Hallänningar som inte reser med oss. Här får vi möjlighet att informera om vår trafik, pris och tjänster, samt ett kändisreportage.
- Vår hemsida är en viktig kommunikationskanal som vi hänvisar till i all övrig kommunikation. Det är här vi har möjlighet att informera och kommunicera om allt som rör Hallandstrafiken.
- På Mina sidor är drygt 50 000 medlemmar registrerade. Här har vi möjligheten att kommunicera med våra befintliga kunder med relevant information och erbjudanden. Vi har även Mina sidor Företag för företagskunderna.
- På Mynewsdesk har vi möjligheten att nå pressen och få ut våra egna nyheter. Under 2016 har vi arbetat med att bearbeta pressen, och detta arbete kommer att fortgå under 2017.
- Hallandstrafiken deltar i olika events, såsom trafikantdagar och miljödagar etc. Vi deltar med vårt mobila säljkontor och informerar allmänheten om våra färdbevis samt resmöjligheter.

Trafikförändringar 2018

I Kollektivtrafikplan 2018 beskrivs trafikförändringar som kommer att inträffa under trafikåret 2018 med start från december 2017. I tabellen nedan beskrivs förändringarna översiktligt och en mer djupgående beskrivning sker senare i detta kapitel. Samtliga trafikförändringar som Hallandstrafiken genomför grundar sig i de principer som finns fastslagna i Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Huvudstrategin är att koncentrera resurserna till utpekade kollektivtrafikstråk där förutsättningar för ökat resande är goda.

Objekt	Åtgärd	Nettokostnad (mkr)
Västtågen Varberg-Göteborg	Utökning med 1dt vardag som kompletterar utbud under högtrafiktimmor för att möta ökat resbehov. Skapar i princip kvartstrafik från Varberg mellan kl. 6:23-7:24 och söderut från Göteborg mellan kl. 16:25-17:25.	+2,0
Kungsbackapendeln	Utökning med 2dt, förlängd kvartstrafik morgon/eftermiddag	+0,3
Öresundståg	Kompletterande fredags- och helgtrafik: <ul style="list-style-type: none"> • 1027- Halmstad-söderut avg. 6:12 (S) • 1033- Göteborg avg. 5:55 (S) • 1104- Helsingborg avg. 22:53 (F, L) 	+0,3
Testprojekt HNJ	3-årigt testprojekt med mål om ett ökat resande. Turutökning med 2dt vardag, upprustning av stationsmiljöer samt marknadsföringsåtgärder. Ny matarlinje Hyltebruk-Landeryd med anslutning till/från samtliga tågavgångar. Minskat antal turer L432 Hyltebruk-Smålandsstenar-Gislaved.	+5,0
Trafik på julafton	Hallandstrafiken kommer att börja trafikera julafton som en söndag. Detta med anledning av ett ökat resbehov.	+/- 0
		7,6

Tabell 3; Trafikförändringar 2018

Västtågen Varberg-Göteborg

En viktig faktor för att stärka tågtrafikens konkurrenskraft och förtroende är att uppnå ökad robusthet, d.v.s. god punktlighet, i trafiken. Punktligheten för Öresundstågen i Halland är förhållandesvis god vid jämförelse med övriga riket, under 2016 var 91,2% av tågen i tid, vilket innebär ankomst inom fem minuter från planerad ankomsttid vid slutstation.

I nuläget är Väst kustbanan till 85 procent utbyggd till dubbelspår. Dubbelspår ökar kapaciteten avsevärt och skapar möjlighet till trafikering med fler tågtyper som snabbtåg, regionaltåg, lokaltåg och godståg. För att kunna möta en fortsatt resandeutveckling genom att köra fler tåg i framtiden så behöver Väst kustbanan byggas ut. Ett antal infrastruktursatsningar finns av denna anledning planerade de kommande åren. Hösten 2017 påbörjas utbyggnad till fyrspar mellan Malmö och Lund, ett arbete som pågår till 2022. Sträckan Helsingborg-Ängelholm ska byggas ut till dubbelspår med planerad byggstart 2019 med färdigställande 2023. Utbyggnaden av dubbelspår mellan Varberg och Hamra i form av Varbergstunneln kommer att pågå mellan 2019-2024. Västlänken i Göteborg kommer att byggas mellan 2017/2018-2026.

Fram till 2026 är möjligheterna till fler avgångar inom befintliga tågssystem begränsade. Det finns heller ingen möjlighet att köra längre tåg på befintliga Öresundstågsavgångar på grund av begränsning i plattformslängd på Göteborgs centralstation. Det råder också brist på tåg inom hela Öresundstågssystemet. Hallandstrafiken har av denna anledning sett över andra alternativ för att kunna tillgodose en fortsatt resandeutveckling. Som ett led i detta tillkom i december 2016 en ny dubbeltur med Västtågen mellan Varberg och Göteborg för att skapa fler resmöjligheter. Avgång på morgonen sker kl. 7.05 från Varberg mot Göteborg med ankomst 7.55. På eftermiddagen sker avgång från Göteborg kl. 16.40 med ankomst i Varberg 17.25.

Utöver ovan nämnda dubbeltur, bedömer Hallandstrafiken att ytterligare kompletterande avgångar behöver tillkomma i december 2017 för att möta resandeutveckling kommande år. Hallandstrafiken föreslår därför en ny dubbeltur med Västtågen Varberg-Göteborg. Detta innebär en ny avgång från Varberg kl. 6.35 med ankomst i Göteborg strax innan kl. 7.30. På eftermiddagen planeras ytterligare avgång kl. 17.10 från Göteborg med ankomst i Varberg strax innan kl. 18.

Tillsammans med utökning Västtågen Varberg-Göteborg från december 2016 väntas tillkommande dubbeltur i december 2017 att lösa resbehov på längre sikt, åtminstone fram till 2026. Utökning skapar i princip en avgång varje kvart från Varberg riktning norrut i tidsläget kl. 6.23-7.24 och söderut från Göteborg mellan kl. 16.25-17.25. Det är av vikt att poängtera att avgångarna med Västtågen Varberg-Göteborg trafikerar idag outnyttjad snabbtågskanal. I processen för årlig tågplan måste tågläge ansökas på nytt, i det fall annan aktör vill använda sig av snabbtågskanal, kan konsekvensen bli att avgångar med Västtågen stryks.

Vid tidpunkten då samtliga av ovanstående nämnda infrastruktursatsningar är färdigställda, d.v.s. 2026, skapas utrymme för fler tågssystem längs Väst kustbanan. Hallandstrafiken har då för avsikt att driftsätta ett tredje tågssystem till och från Göteborg i form av en ny regionaltågslinje utöver dagens Öresundståg och Kungsbackapendeln. Inledningsvis ska den nya regionaltågslinjen starta i Varberg med möjlig förlängning söderut när resbehov uppstår.

Nettokostnad 2 mkr

Kungsbackapendeln

En utökning på Kungsbackapendeln med två dubbelturer föreslås ske i december 2017. Förändring innebär att kvartstrafiken förlängs under morgon och eftermiddag. I riktning mot Göteborg med avgång från Kungsbacka förlängs kvartstrafiken till kl. 09.19, och på eftermiddagen från kl. 14.49. I den andra riktningen med avgång från Göteborg förlängs kvartstrafiken till kl. 8.45 och på eftermiddagen från kl. 14.15.

Utökning sker för att möta ett ökat resande som delvis kan härledas till ett mer utspritt resande under morgon/eftermiddag vilket innebär förlängda "peak"-tider. Under 2018 kommer också byggnationen av Nya Onsalavägen att påbörjas vilket kommer skapa en ansträngd trafiksituation på befintlig Onsalaväg. En utökad trafikering på Kungsbackapendeln skapar fler resmöjligheter att resa kollektivt med byte från buss till tåg i Kungsbacka vilket skulle kunna ge en dämpande effekt på trafiksituationen under byggtiden.

Nettokostnad 0,3 mkr

Öresundståg

Hallandstrafiken utvecklar löpande trafikeringen på Väst kustbanan med fler avgångar utifrån identifierat resbehov. Till december 2017 föreslås en komplettering av fredags- och helgtrafiken vilket skapar fler tidiga och sena resmöjligheter som idag saknas.

Riktning norrut

- Ny avgång från Helsingborg avg. 22:53 fredag, lördag. Fyller igen lucka mellan 21:53 och 23:53

Riktning söderut

- Ny avgång från Göteborg avg. 5:55 lördag, söndag. Tidigast avgång idag 6:55
- Ny avgång från Halmstad avg. 6:12 lördag, söndag. Tidigast avgång idag 07:12 (lördag), 08:12 (söndag) Tillkommande avg. 5:55 fr. Göteborg på lördagar och söndagar fortsätter söderut med avgång fr. Halmstad 7:12.

Nettokostnad 0,3 mkr

Testprojekt HNJ

Enligt beslut i Regionalt Trafikförsörjningsprogram som antogs under våren 2016 ska ett 3-årigt testprojekt på Halmstad-Nässjö järnväg genomföras med start i december 2017. Projektet är att betrakta som ett regionalt utvecklingsprojekt där målet är ökat tågresande på HNJ-banan. Nuläge kännetecknas av ett lågt resande med en därtill negativ resandeutveckling. Trafikförsörjningsprogrammet fastslår att befolkningsunderlaget och befintlig arbetspendling inte motiverar tågtrafik för vardagsresande längs HNJ-banan i Halland. De större pendlingsflödena går mellan Hyltebruk och Halmstad som tillses av en väl utbyggd busstrafik som delvis trafikeras av komfortbuss med glesare stoppbild vilket skapar en konkurrenskraftig busstrafik. Testprojektet för HNJ kommer att utvärderas löpande och utgöra underlag för långsiktigt beslut om fortsatt tågtrafikering.

Inom projektet ingår en utökning av antalet turer, från dagens 5dt/vardag till 7dt/vardag. Turutbudet under helg är i princip oförändrat med ca 4 dt. Projektet sker i samverkan med Jönköpings länstrafik samt kommuner längs banans sträckning. I projektet inryms även

upprustning av stationsmiljöer samt marknads- och påverkansåtgärder. Arbetet inför trafikstart i december 2017 har pågått sedan hösten 2016 med avstämningsmöten där deltagande parter medverkat. Mindre arbetsgrupper, i vilka möjliga åtgärder identifieras, har formats inom delområdena trafik, infrastruktur och marknad-information. Arbetet kring projektet fortlöper under 2017, bland annat ska två resanderäkningar genomföras, en vår- och höstmätning.

Utöver turutökning i tågtrafiken kommer en matarlinje mellan Hyltebruk och Landeryd att inrättas. Syftet med denna linje är att förbättra Hyltebruks koppling mot HNJ-banan. Matarlinjen kommer att ansluta till/från samtliga tågavgångar i båda riktningar. Linje 432 mellan Hyltebruk-Smålandsstenar-Gislaved kommer samtidigt att reduceras från dagens 7dt/vardag till 3dt/vardag. Övriga tider hänvisas till matarlinje Hyltebruk-Landeryd med byte till tåg. Produktionsbesparing på linje 432 kommer att delfinansiera matarlinje Hyltebruk-Landeryd.

Nettokostnad 5 mkr

Trafik på julafton

Hallandstrafiken föreslår att all busstrafik på julafton, från tidtabellskiftet i december 2017, ska trafikeras som en söndag. Hallandstrafiken har traditionellt trafikerat julafton som en lördag fram till kl. 17, därefter har trafiken ställts in. Undantag är Öresundståg som trafikerar som en vanlig lördag. Detta innebär att de flesta kan åka kollektivt till julfirandet men inte hem. Utöver resande till/från julfirande syns ett växande resbehov vilket grundar sig i att allt fler arbetar på julafton samt att en allt större del av befolkningen inte firar jul. Ytterligare vinst med att trafikera som en vanlig söndag är en ökad tydlighet som är lätt att kommunicera. Kostnad för utökad trafik på julafton är försumbar sett över hela tidtabellsperioden.

Nettokostnad +/-0 kr

Infrastruktur

För att locka nya resenärer till kollektivtrafiken och nå de övergripande målen är infrastrukturen för kollektivtrafiken en viktig framgångsfaktor. Helhetsintrycket av resorna ska vara positivt och det är viktigt att hela resan fungerar från dörr till dörr för alla resenärer. Att hållplatser och stationer har bra väntytor är avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv och ett alternativ till bilen. Att hållplatserna har väderskydd, belysning och är väl underhållna signalerar att resenärerna är viktiga och att vi är måna om att resorna ska vara så komfortabla och tillgängliga som möjligt. Hallandstrafiken har i sin budget för 2017 avsatt 9,5 Mkr för hållplatsåtgärder och drift vilket är en utökning jämfört med föregående år.

Taxor

I angivna riktlinjer för taxor i Trafikförsörjningsprogrammet fastslås att det ska vara enkelt, hela-resan perspektivet ska råda och upphandlad/kommersiell trafik ska fungera bra ihop. Över en längre tidsperiod ska intäkterna från resenärerna överstiga 60 procent av kostnaderna baserat på det totala utbudet i Halland.

I Trafikförsörjningsprogrammet framgår att Hallandstrafikens styrelse har mandat att besluta om taxenivåerna inom ramen för de principer som regionfullmäktige fastställt. Taxenivån ska kunna användas som ett verktyg i arbetet med kollektivtrafikens utveckling. Eventuell justering av taxor beslutas först efter att Regionfullmäktige fastställt budget för 2018.

Utblick 2019-2020

I detta kapitel redovisas vilka kommande projekt Hallandstrafiken ser som aktuella för åren 2019-2020.

Utblick 2019

Ett återkommande objekt i kollektivtrafikplanen är att möta resandeutvecklingen längs Väst kustbanan. Hallandstrafiken ser ett eventuellt behov av fler avgångar beroende på hur resandet utvecklar sig under 2017/2018. Hallandstrafiken tar därför höjd för detta i utblicken 2019.

Ytterligare identifierat objekt är möjlig stationspendel till/från Laholms station med koppling till tågtrafiken. Stationspendelns syfte skulle vara att bättre länka samman Laholms stad med tågstationen. Hallandstrafiken kommer inom det närmsta året utreda förutsättningar för en sådan stationspendel. I nuläget trafikerar ett flertal regionbussar sträckan och även dessa linjer kommer att ingå i den totala översynen.

Hallandstrafiken ser en fortsatt utveckling av Ullaredsstråken, d.v.s. regionbusslinje 651 Varberg-Ullared och linje 555 Falkenberg-Ullared, som prioriterad under 2019. Resandeutvecklingen går stadigt uppåt, trots att trafikutbudet under en längre tid varit oförändrat med timmestrafik som grund. Hallandstrafiken bedömer att en turutökning är nödvändig för att möta den växande arbetspendlingen från Varberg och Falkenberg till Ullared i takt med Gekås samt övriga kringverksamheters tillväxt.

Utblick 2020

Från juni 2020 gäller ett nytt trafikavtal för all busstrafik i Hallandstrafikens regi. I samband med detta kommer busstrafiken till viss del att arbetas om vilket kan leda till förändrad kostnadsbild. Med stor sannolikhet kommer många besparingar möjliggöras genom bättre samordningseffekter samt effektiviseringar jämfört nuvarande avtal. Även kostnadsökningar kan komma att ske, framförallt i Halmstad stadsbusstrafik genom ev. längre bussar samt införandet av fler bussar med komfortstandard i regiontrafiken.

Utöver nytt trafikavtal 2020 kan en ev. trafikstart av Markarydsbanan bli aktuell beroende på hur fort nödvändiga infrastrukturåtgärder kan färdigställas.

Ekonomi

I Kollektivtrafikplanen finns samtliga trafikförändringar beskrivna med tillhörande kostnadsbild (se kapitel "Trafikförändringar 2018"). För 2018 sker en ökning av trafik kostnader med 7,6 miljoner kronor netto, d.v.s. trafikens totala kostnader minskat med biljettintäkter. I bilaga 3 redovisas kostnader och intäkter för hela Hallandstrafikens verksamhet. Driftbidraget är den del som finansieras av Region Halland. Den ekonomi som berör trafikförändringar för åren 2019 och 2020 kommer att arbetas in i Hallandstrafikens budget och redovisas i kommande Kollektivtrafikplaner som en del av det totala driftbidraget.

2018	2019	2020
<ul style="list-style-type: none">• Trafikförändringar: (+7,6mkr)• Västtåg Varberg-Göteborg, +2mkr• Kungsbackapendel, +0,3mkr• Öresundståg, +0,3mkr• Testprojekt HNJ, +5mkr• Driftbidrag 458 mkr	<ul style="list-style-type: none">• Trafikförändringar (+11mkr)• Fler och längre tåg Väst kustbanan• Stationspendel Laholm• Ullaredsstråken• Driftbidrag 474 mkr	<ul style="list-style-type: none">• Från juni 2020, upphandling• Halmstad stadsbusstrafik, längre bussar• Komfortbussar Halmstad-Hyltebruk• ev Markarydsbanan• Driftbidrag 488 mkr

Tabell 4; Ekonomi 2018-2020

Särskild kollektivtrafik

Särskild kollektivtrafik är kollektivtrafik som tillhandahålls kunder efter någon form av myndighetsbeslut eller reglemente. Hos Hallandstrafiken finns skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor som former av särskild kollektivtrafik.

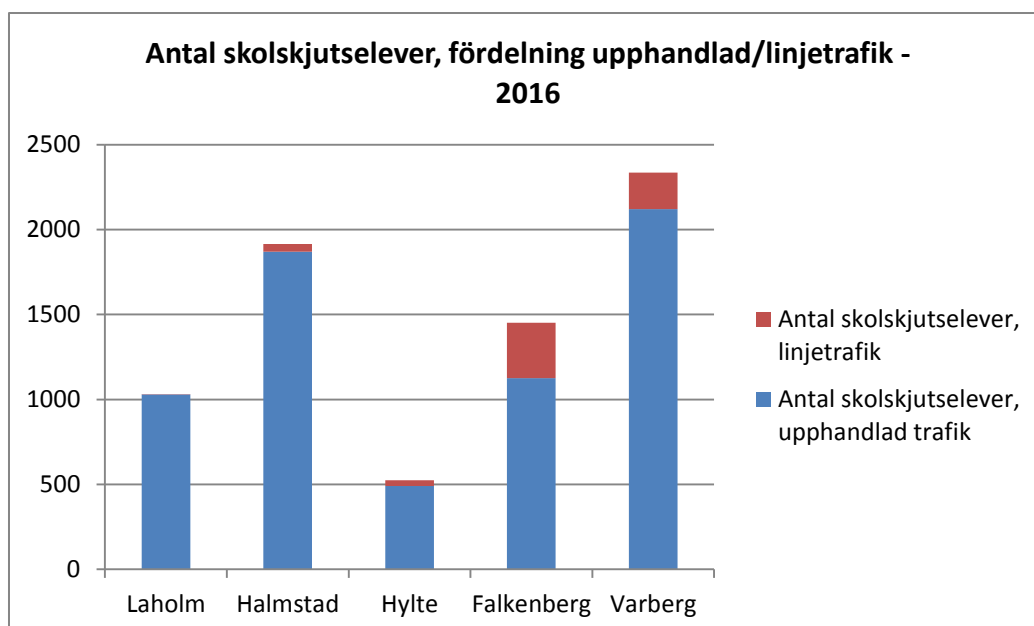
Skolskjuts

Enligt skollagen (2010:800) är Sveriges kommuner skyldiga att anordna kostnadsfri skolskjuts för grundskoleelever till den skola kommunen placerar eleven. Möjlighet till skolskjuts finns även om eleven väljer annan skola, såväl offentlig som privat, om detta kan ske utan ekonomiska eller organisatoriska svårigheter för kommunen. Rätten till skolskjuts bedöms utifrån färdvägens längd, trafikförhållanden, funktionsnedsättning hos elev eller någon annan särskild omständighet. Alla dessa förutsättningar ska prövas individuellt. Myndighetsutövningen, d.v.s. beslut om vem som har rätt till skolskjuts och hur, får inte överlåtas till någon annan organisation. I kollektivtrafiklagen finns dock stöd för kommunen att överlåta upphandling och samordning till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

I Halland upphandlar och samordnar Hallandstrafiken skolskjutstrafiken i samtliga kommuner. Hallandstrafikens mål är att använda befintliga resurser på bästa sätt och därmed hålla nere kostnaderna för skoltrafiken. Genom att samla kompetens och resurser under ett tak skapas unika samordningsmöjligheter mellan skolskjutstrafik och allmän trafik för att uppnå störst nytta av samhällets samlade resurser. Hallandstrafiken planerar för de större skolbussfordonen med 8-60 platser medan mindre taxifordon med 4-8 platser hanteras direkt mellan kommun och operatör. De mindre taxifordonen används framförallt till särskola och elever med växelvist boende.

I upphandlingsarbetet av busstrafiken med trafikstart 2020 kommer stort fokus att ligga på att uppnå nya integreringsmöjligheter mellan linje- och skolskjutstrafik. Utifrån strategin i den allmänna kollektivtrafiken att satsa resurser i utpekade kollektivtrafikstråk kan skolskjutstrafiken bli en viktig kugge för att skapa tillgång till kollektivtrafik utanför stråken. Hallandstrafiken ser därför en fortsatt potential i att samordna och hantera de olika trafikslagen för att uppnå större nytta och ökad effektivitet.

Totalt var det 7257 skolskjutsberättigade elever i Laholms, Halmstads, Hylte, Falkenbergs och Varbergs kommun under 2016. Detta är en ökning med 470 elever jämfört 2015. Nedan diagram visar antalet skolskjutsberättigade elever per kommun samt fördelning vilka som reser i upphandlad skoltrafik eller i linjetrafik. Falkenberg och Varberg har en högre andel elever som reser i linjetrafiken jämfört med kommunerna i söder. Den största förklaringen till detta är att kollektivtrafikstråken till stor del sammanfaller med skolornas placering vilket gör det möjligt att planera fler elever i linjetrafiken. Flest antal skolskjutselever finns i Varberg följt av Halmstad och Falkenberg. Bortsett kommunernas befolkningsstorlek vilket genererar fler elever, har framförallt Varberg och Falkenberg en stor landsbygd med spridd befolkning som innebär fler skolskjutsberättigade.



Figur 13; Antal skolskjuts elever, fördelning upphandlad/linjetrafik - 2016

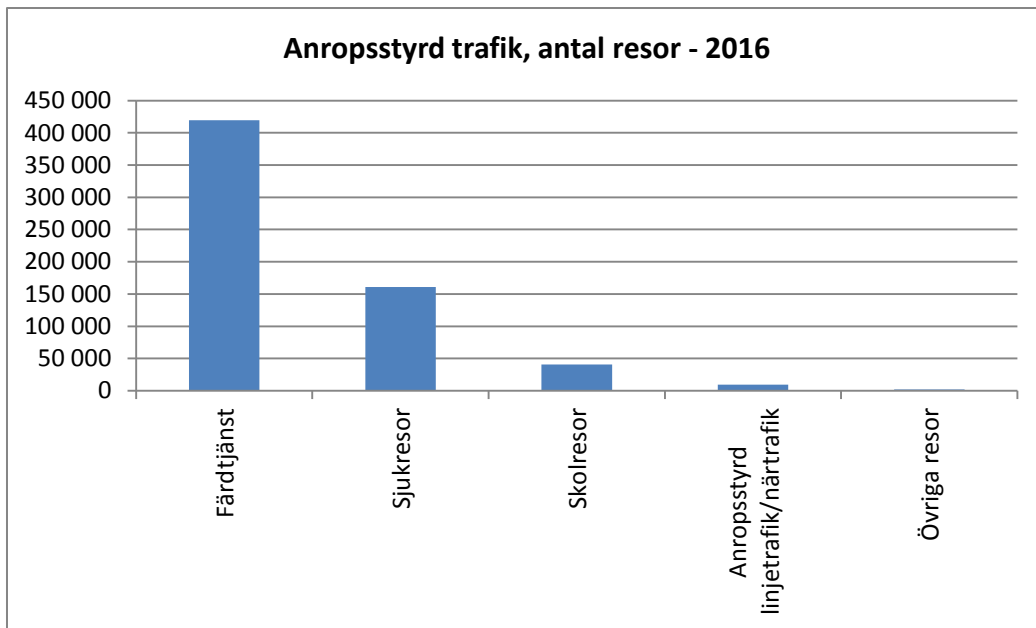
Anropsstyrd trafik

Den anropsstyrda trafiken kan delas upp i två delar, en allmän del och en särskild del. Den allmänna delen är öppen för alla och omfattar närtrafik och anropsstyrd linjetrafik. Den särskilda delen omfattar färdtjänst och sjukresor och är öppen för kunder först efter att ett beslut fattats om kundens rättighet till trafikslaget. Gemensamt för samtliga resor är att dessa samplaneras med övrig anropsstyrd trafik för att uppnå den mest kostnadseffektiva resan.

Närtrafik finns i alla halländska kommuner och kan användas av kunder som bor eller mer än tillfälligt vistas på en plats i Halland som har längre än två kilometer till en hållplats. Närtrafik är även tillgängligt om det från den närmaste hållplatsen inte går någon linjetrafik inom en timme från önskad avresetid. Den anropsstyrda linjetrafiken utförs på linjer och turer där underlaget för busstrafik är litet och trafiken kan utföras med småfordon. Det kan gälla vissa tider på dygnet eller vissa veckodagar eller enskilda turer som ersatts med anropsstyrd trafik. Trafiken utförs enligt tidtabell men först efter att kunden beställt sin resa.

Färdtjänst är till för personer som har en funktionsnedsättning som inte är tillfällig, som har svårigheter att förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationsmedel. För att kunden ska kunna använda färdtjänst krävs ett individuellt beslut och dessa beslut fattas av Region Halland för alla kommuner utom Kungsbacka. Som sjukresa räknas resor till och från läkarvård, sjukvårdande behandling eller tandläkare. Utgångspunkten för en sjukresa är att den ska utföras med det för samhället billigaste färdssättet.

Antalet resor med anropsstyrd trafik har ökat med nästan 13 000 resor jämfört 2015. Framförallt är det resorna med färdtjänst som ökat med ca 15 700 resor. Anropsstyrd linjetrafik/närtrafik har också ökat med omkring 1900 resor. Ökningen för den allmänna delen, d.v.s. närtrafik/anropsstyrd linjetrafik, kan delvis förklaras med det ökade antalet asylboenden till följd av den stora flyktinginvandring som skedde under hösten 2015. Asylboendena placerades till hög grad på landsbygden där tillgången till linjelagd kollektivtrafik är låg vilket fick till konsekvens att närtrafik/anropsstyrd linjetrafik nyttjas i högre grad. Sjukresor, skolresor och övriga resor har minskat något.



Figur 14; Anropsstyrd trafik, antal resor - 2016

Bilaga 2: Nyckeltal för kollektivtrafiken i Halland 2016

Nummer Linje	Km produktion	% av tot produkt		Tim	% av tot produkt		Medel-hastighet	Resenärer 2016	Resenärer med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	Ej anropsstyrt		
		km	av		tim	av						Antal dt en vardag	Antal dt en lördag	Antal dt en sönda
145	Halmstad - Växjö	100679	1%	1897	0,6%	74%	53,07	28680	3058	11%	0,5%	5	2	2
223	Laholm - Knäred	85582	1%	1806	0,6%	35%	47,40	28432	13654	48%	0,5%	9		
224	Laholm Buss stn. - Jvg stn.	7688	0%	282	0,1%	0%	27,25	2200	337	15%	0,0%	5	3	
225	Laholm - Mellbystrand - Båstad Strator	116935	0,9%	3238	1,0%	3%	36,11	27011	10050	37%	0,5%	12		
226	Laholm - Skottorp - Båstad	57594	0,5%	1712	0,5%	2%	33,65	19296	9959	52%	0,4%	5		
227	Laholm - Råmeslövs - Våxtorp	90644	0,7%	2461	0,8%	4%	36,83	27270	13402	49%	0,5%	9		
228	Laholm - Ysby - Hishult	20648	0,2%	100%	0,1%	100%	45,05	4458	2664	60%	0,1%	2		
307	Kvibille / Oskarström - Gräsås	13201	0,1%	346	0,1%	27%	38,18	245	17	7%	0,0%	2		
309	Mahult - Bygget	4135	0,0%	131	0,0%	10%	31,65	572	572	100%	0,0%	1		
310	Simlångsdalen - Sävsäter	4351	0,0%	132	0,0%	10%	32,97	520	520	100%	0,0%	1		
314	Halmstad - Gullbranna - Eldsberga	248274	1,9%	8278	2,6%	8%	29,99	92164	25517	28%	1,7%	22	11	5
316	Halmstad - Åled - Oskarström	364477	2,9%	11462	3,6%	10%	31,80	190374	38835	20%	3,6%	25	12	8
318	Halmstad - Simlångsdalen - Lidhult	129103	1,0%	3412	1,1%	3%	37,83	28892	6300	22%	0,5%	8	8	2
319	Halmstad - Tönnersjö	23240	0,2%	661	0,2%	52%	35,17	5322	3947	74%	0,1%	3		
320	Halmstad - Laholm (Snabbuss)	311463	2,4%	8475	2,7%	8%	36,75	115472	41539	36%	2,2%	7	23	
323	Halmstad - Veinge by - Laholm	29908	0,2%	878	0,3%	17%	34,08	8622	3740	43%	0,2%	2		
324	Halmstad - Veinge by - Laholm	413719	3,2%	12674	4,0%	12%	32,64	206124	50820	25%	3,9%	20	15	8
325	Halmstad - Markaryd	34888	0,3%	659	0,2%	26%	52,94	6710	3054	46%	0,1%	1		
330	Halmstad - Harplinge	122088	1,0%	3743	1,2%	3%	32,62	51362	20518	40%	1,0%	3	11	
331	Harplinge - Getinge	2024	0,0%	59	0,0%	24%	34,31	200	200	100%	0,0%	1		
340	Halmstad - Oskarström - Spenshult	41725	0,3%	1049	0,3%	1%	39,77	6063	1165	19%	0,1%	8		
350	Halmstad - Haverdal - Falkenberg	527483	4,1%	14691	4,6%	13%	35,91	165861	38168	23%	3,1%	29	13	5
351	Halmstad - Getinge - Falkenberg	680547	5,3%	18329	5,8%	17%	37,13	298767	71060	24%	5,6%	26	13	7
362	Ullared - Svenljunga	21586	0,2%	417	0,1%	1%	51,76	1622	223	14%	0,0%	1		
400	Halmstad - Oskarström - Hyltebruk	1016013	8,0%	21482	6,8%	20%	47,30	345299	86341	25%	6,5%	33	10	7
401	Hyltebruk - Oskarström - Halmstad	22619	0,2%	547	0,2%	1%	41,34	13770	10770	78%	0,3%	1		
431	Hyltebruk - Unnaröd	126000	1,0%	2251	0,7%	100%	55,99	29633	20390	69%	0,6%	10		1
432	Hyltebruk - Gislaved	65425	0,5%	1224	0,4%	100%	53,45	6963	4310	62%	0,1%	8		
509	Falkenberg - Bobergsudde - Efra	23800	0,2%	852	0,3%	21%	27,94	7321	5492	75%	0,1%	3		
517	Falkenberg - Årstad - Bjärnared	63408	0,5%	1335	0,4%	100%	47,49	16050	10193	64%	0,3%	6,5		
553	Falkenberg - Långås - Morup	117739	0,9%	3191	1,0%	79%	36,90	33646	18641	55%	0,6%	13	4	
555	Falkenberg - Ullared - Älvsäter	450895	3,5%	9839	3,1%	15%	45,83	243282	74634	31%	4,6%	19	9,5	4,5
556	Falkenberg - Vessigebro - Ullared	347598	2,7%	7453	2,4%	12%	46,64	143254	34042	24%	2,7%	17	7	7,5
557	Falkenberg - Vessigebro - Ullared	38789	0,3%	914	0,3%	1%	42,42	19736	11154	57%	0,4%	2	1	1
558	Ullared - Åtran - Fegen	128700	1,0%	2535	0,8%	100%	50,78	65960	36084	55%	1,2%	10	2	1
559	Ullared - Okome	8801	0,1%	182	0,1%	76%	48,35	400	400	100%	0,0%	1,5		

Nummer	Linje	% av tot										Ej anropsstyrt				
		Km produktion	% av produkt km	% av avtal km	Tim	% av tot produkt tim	% av tot avtal timme	Medel- hastighet	Resenäer 2016	Resenäer med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	Antal den vardag	Antal den förlagd sönda		
615	Varberg - Bua - Frillesås	769017	6,0%	27%	16596	5,2%	26%	46,34	263440	70154	27%	4,9%	22%	28	12	6
616	Varberg - Veddice	135200	1,1%	5%	3993	1,3%	6%	33,86	41501	11444	28%	0,8%	3%	11	6	
620	Varberg - Kärradal - Veddice	9540	0,1%	0%	313	0,1%	0%	30,50	8081	6476	80%	0,2%	1%	2		
651	Varberg - Ullared	398691	3,1%	14%	8075	2,6%	13%	49,37	154937	28433	18%	2,9%	13%	22	15	11
652	Varberg - Tvååker - Falkenberg	435594	3,4%	15%	10451	3,3%	16%	41,68	199605	63188	32%	3,7%	17%	14	15	12
653	Varberg - Tvååker - Falkenberg	37742	0,3%	1%	879	0,3%	1%	42,93	16847	6081	36%	0,3%	1%	7	1	1
660	Varberg - Himle - Dagsås	20636	0,2%	100%	514	0,2%	100%	40,19	2516	1728	69%	0,0%	100%	1		
661	Varberg - Rolfstorp - Karl-Gustav	122327	1,0%	46%	2851	0,9%	44%	42,91	45123	13559	30%	0,8%	45%	6	1,5	
662	Varberg - Trönninge - Valinge	48164	0,4%	18%	1391	0,4%	21%	34,63	22897	15170	66%	0,4%	23%	12	3,5	2
664	Varberg - Stackenäs	81390	0,6%	31%	1879	0,6%	29%	43,31	29602	21059	71%	0,6%	29%	5		
666	Varberg - Träsövsjö - Skällinge	13021	0,1%	0%	267	0,1%	0%	48,81	2188	1	0%	0,0%	0%	1		1
668	Varberg - Sällstorp - Istorp	14724	0,1%	6%	363	0,1%	6%	40,60	3636	2347	65%	0,1%	4%	1		
690	Breared - Värö Bruk - Ringhals	37070	0,3%	1%	906	0,3%	1%	40,93	12444	174	1%	0,2%	1%	2		
691	Träsövsjö - Ringhals	16677	0,1%	1%	413	0,1%	1%	40,36	8596	104	1%	0,2%	1%	1		
692	Varberg - Ringhals	29193	0,2%	1%	700	0,2%	1%	41,71	19910	450	2%	0,4%	2%	2		
693	Träsövsjö - Ringhals	17665	0,1%	1%	464	0,1%	1%	38,10	8453	139	2%	0,2%	1%	1		
694	Varberg - Ringhals	13089	0,1%	0%	299	0,1%	0%	43,72	11549	252	2%	0,2%	1%	1		
695	Trönninge - Ringhals	31263	0,2%	1%	670	0,2%	1%	46,63	14162	244	2%	0,3%	1%	2		
697	Varberg - Ringhals	14231	0,1%	0%	270	0,1%	0%	52,73	8176	95	1%	0,2%	1%	1		
717	Röshult - Kungsbacka	69918	0,5%	5%	1919	0,6%	5%	36,44	31233	19360	62%	0,6%	6%	9		
720	Kungsbacka - Särögården	398117	3,1%	30%	12890	4,1%	37%	30,89	168465	52123	31%	3,2%	30%	44	21	21
730	Ålskogsbr-Iserås-KBA stn	6107	0,0%	0%	205	0,1%	0%	29,83	18222	6184	34%	0,3%	2%	6		
731	Kba stn. - Ålskogsbräcka	458066	3,6%	29%	14733	4,7%	34%	31,09	456257	139789	31%	8,5%	41%	41	27	17
732	Frillesås-Fjärås-KBA stn	544009	4,3%	35%	13167	4,2%	31%	41,31	364753	97755	27%	6,8%	33%	28	30	16
733	Ålskogsbr-Stenugan-KBA stn	201223	1,6%	13%	5621	1,8%	13%	35,80	88085	41174	47%	1,6%	8%	19	14	7
734	Ålskogsbr-Tröskeberg-KBA stn	346434	2,7%	22%	9358	3,0%	22%	37,02	191639	69605	36%	3,6%	17%	39	29	17
735	Kungsbacka stn. - Lindome stn.	44608	0,3%	3%	1476	0,5%	4%	30,23	23542	17568	75%	0,4%	4%	6		
740	Hällingsjö - Fjärås	123326	1,0%	9%	2751	0,9%	8%	44,83	16122	11983	74%	0,3%	3%	8		
741	Kba stn.-Nåkälla-Sättila	114662	0,9%	9%	2806	0,9%	8%	40,87	48430	27574	57%	0,9%	9%	9		
742	Kungsbacka station-Förlanda	169905	1,3%	13%	4008	1,3%	11%	42,39	109584	41955	38%	2,1%	20%	25	8	
743	Litserhult-Fjärås	77720	0,6%	6%	1745	0,6%	5%	44,53	20521	17929	87%	0,4%	4%	7		7
744	Kungsbacka stn.-Idala-Horred	139699	1,1%	11%	2878	0,9%	8%	48,55	47836	23822	50%	0,9%	9%	8		
745	Fjärås-Åsa-Idala	57390	0,4%	4%	1160	0,4%	3%	49,47	12485	10629	85%	0,2%	2%	6		
746	Kba stn-Frilesås-Stättaredsv	52529	0,4%	4%	1068	0,3%	3%	49,20	14568	10761	74%	0,3%	3%	4		
747	Kungsbacka station-Ölmanäs	39512	0,3%	3%	1232	0,4%	4%	32,08	40630	29391	72%	0,8%	7%	6		
748	Kyrkobyn-Landa-Åsa	38974	0,3%	3%	1029	0,3%	3%	37,89	20381	16416	81%	0,4%	4%	5		
767	Snipen - Lindome	20805	0,2%	1%	481	0,2%	1%	43,25	5367	2152	40%	0,1%	1%	10		
777	Varberg - Åsa	83718	0,7%	3%	1735	0,5%	3%	48,25	23912	5453	23%	0,4%	2%	12		
Blå	Särö/Kullavik - Göteborg	1684169	13,2%	98%	35832	11,3%	98%	47,00	527106	130865	25%	9,9%	99%	94	43	43
Summa		12777894			316439			40,38	5344339	1685356						

Nummer Linje	Km produktion	% av tot produkt km	% av avtal km	Tim produktion	% av tot produkt tim	% av tot avtal timme	Medel- hastighet	Resenärer 2016	Resenärer med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	% av avtal	Antal en vardag	Antal en lördag	Antal en sönda
86	210 901	5,9%	100%	2896	7,4%	72,82	56 052	11 221	20,0%	0,8%	5	3	4		
67	159 923	4,5%	100%	2348	6,0%	68,11	74 469	19 684	26,4%	1,1%	10	4,5	4,5		
100	2 829 174	79,4%	100%	28546	73,2%	99,11	4 568 683		0,0%	67,4%	27	18	14		
101	1 541	0,0%	100%	16	0,0%	96,31	2 205	118	5,4%	0,0%	1				
104	107 556	3,0%	100%	1119	2,9%	96,12	153 250		0,0%	2,3%	7				
132	254 966	7,2%	100%	4079	10,5%	62,51	1 924 624	216 376	11,2%	28,4%	56	38	34		
Summa	3 564 061			39 004		82,50	6 779 282	247 399							

Nummer Linje	Km produktion	% av tot produkt km	% av avtal km	Tim produktion	% av tot produkt tim	% av tot avtal timme	Medel- hastighet	Resenärer 2016	Resenärer med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	% av avtal	Antal turer en lördag	Antal turer en sönda
10-77	2 842 430	55,0%		135729	54,8%	20,94	4 085 357	431 925	10,6%	72,6%	927	662	429	
1-10	568 503	11,0%		26613	10,7%	21,36	561 920	75 552	13,4%	10,0%	330	164	104	
1-80	1 315 493	25,4%		63639	25,7%	20,67	565 544	83 731	14,8%	10,1%	292	147	143	
1-4	444 785	8,6%		21919	8,8%	20,29	412 157	108 071	26,2%	7,3%	238	105	91	
Summa	5 171 211			247 900		20,82	5 624 977	699 279						

Bilaga 3: Budget 2018

ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK

BUDGET 2017	429 200 000
Intäktsökning pga ökat resande 1,5%	-6 085 200
Trafikförändringar enl Kollektivtrafikplan <i>netto</i>	7 600 000
Index 3% på trafikknaster	22 000 000
Kostnadsökningar Ö-tåg utöver 3% (underhåll etc)	9 500 000
Ökade avskrivningar upprustning tåg	700 000
Upphandlingskostnader 2020	1 000 000
Underskott att täckas av bolagets balanserade vinstmedel	-5 914 800
DRIFTBIDRAG 2018	458 000 000

Bilaga 4: Infrastruktur

Under 2016 byggdes ett antal hållplatser om i länet. Nedan presenteras utvalda exempel på ombyggda hållplatser. Ombyggnationer har gjorts i säkerhets- och tillgänglighetssyfte men även genom satsningar för att snabba upp och synliggöra kollektivtrafiken och därmed skapa en ökad konkurrenskraft ställt mot bil.

Basunen, Kungsbacka kommun

I Kungsbacka lades i december 2015 linjenätet om och då passade man på att förbättra standarden på en del hållplatser, som den här ovan som försågs med ordentlig bussficka samt nytt väderskydd med belysning och bänk på perrongen.



Kolla Kungsbacka kommun

I samband med att kommunen etablerar ett nytt bostadsområde i Kolla, planerades det samtidigt in ett antal busshållplatser i området. Dessa tillgänglighetsanpassades, samt försattes med väderskydd, bänkar och belysning.

Hållplats Kolla



Hållplats Kolla äldreboende



Hållplats Kollaskolan



Fjärås Station, Kungsbacka kommun

Trafikverket byggde under året om hållplats Fjärås station. Hållplatsen försågs med bussficka, tillgänglighetsanpassades samt utrustades med väderskydd med solcellsbelysning.



Erlandsgården Varberg

I samband med linjenätsändringen togs ovan två hållplatser bort (Erlandsgård och Nygrannes) och ersattes med en ny vändslinga som fick namnet Erlandsgården. Den nya hållplatsen tillgänglighetsanpassades och utrustades med väderskydd, belysning, papperskorg och cykelpollare.



Ullared, Falkenbergs kommun

Linje 555, 556, 558, 559 och 651 samsas på hållplatsen och då bussarna anländer ungefär samtidigt, blir det väldigt trångt. Busstrafiken till och från Ullared har under åren utökats efterhand och ingen tillgänglighetsanpassning fanns på något av lägena. Under 2016 byggdes hållplatsen om till en mer terminalliknande hållplats med 6 lägen. Alla lägena är tillgänglighetsanpassade och 4 lägen försågs med väderskydd. Det har även satts upp en realtidsmonitor på hållplatsen närmast Gekås samt stora cykelparkeringar vid två platser kring terminalen.



Ullared Skinnarlyngenvägen, Falkenbergs kommun

I samband med rondellbyggnation till Gekås parkering passades det på att bygga om denna hållplats. Båda lägena har tillgänglighetsanpassats med hög kansten och taktila plattor samt cykelpollare och belysning på perrongen. Det har också byggts en hållplatsficka på vardera sida så att bussen helt kommer av vägen för både på- och avstigande resenärer.



Bengtsgård (f.d. Vägkassan Vinberg), Falkenbergs kommun

Trafikverket byggde under 2016 om en hållplats i Vinbergs samhälle. För att få ner hastigheten av trafiken i samhället anlades i samband med hållplatserna en refug vilket ska innebära att när bussen stannar ska även bakomliggande trafik stanna. Båda lägena tillgänglighetsanpassades med hög kantsten och taktilt stråk och läge A som har mest påstigande, utrustades med väderskydd.



Vallås väg 25, Halmstads kommun

På väg 25, byggde Trafikverket en ny hållplats vid Vallås i Halmstad. Det är linje 145 och 316 som trafikerar hållplatsen. Hållplatsen ligger relativt högt över omgivningen och har därför både trappor och ramp på båda sidor, likasom väderskydd med särskild belysning av hållplatsområdet. Cykelparkering finns i anslutning till tunneln under vägen.



Eldsberga Gullbrannavägen, Halmstads kommun

På väg 15 i Eldsberga har Trafikverket byggt om och tillgänglighetsanpassat Gullbrannavägens hållplats. Säkerheten på hållplatserna har förbättrats genom uppsättning av staket utmot riksvägen. Båda sidor har försetts med väderskydd och belysning.



Maratonvägen, Halmstads kommun

På Gustavsfält är det linje 30 som trafikerar och då den har mycket resenärer byggdes fyra hållplatser om och tillgänglighetsanpassades under 2016.



Staffansbo, Hylte kommun

I Hylte byggde Trafikverket om och tillgänglighetsanpassade Staffansbo hållplats. Den försågs med nytt väderskydd och papperskorg. Cykelparkering finns vid den gamla hållplatsens placering.



Trumgatan, Laholms kommun

På Västerleden i Laholm har Trumgatans A-läget byggts om samt tillgänglighetsanpassats. Hållplatsen har flyttats in så att en ficka till bussen har kunnat anläggas samt att hållplatsen har försetts med väderskydd och belysning.



Kristianstadsvägen, Laholms kommun

På industriområdet har läge B på hållplats Kristianstadsvägen tillgänglighetsanpassats med hög kantsten och taktila plattor.



Samrådsredovisning

Kollektivtrafikplan 2018

Följande dokument redovisar inkomna remissvar från de halländska kommunerna på Kollektivtrafikplan 2018. Remissvaren är uppdelade per kommun, med vidare uppdelning i punktform. Varje punkt efterföljs av Hallandstrafikens kommentar i kursivt.

Innehåll

Kungsbacka kommun	2
Varbergs kommun	5
Falkenbergs kommun	8
Halmstads kommun	10
Laholms kommun.....	13
Hylte kommun.....	15

Kungsbacka kommun

- ”Resandeutvecklingen för stadstrafiken i Kungsbacka är mycket positiv och förväntas fortsätta öka med en ökad bostadsbebyggelse. Kommunen ser därför ett behov av att utveckla stadstrafiken ytterligare med utökad turtäthet. Kommunen vill också utreda möjligheten för att enbart ha el-fordon i stadstrafiken. Kungsbackas struktur och storlek borde vara optimal för denna typ av fordon.”

Kommentar:

Hallandstrafiken är nöjda med utfallet av den justering av linjenätet som genomfördes sommaren 2015 i stadsbusstrafiken i Kungsbacka. Resandeutvecklingen har varit positiv från start och fortsätter att hålla i sig. Utökning av turutbud sker efter identifierat resbehov inom årlig process för Kollektivtrafikplan.

Eldrift är på flera sätt ett intressant alternativ inom stadsbusstrafik. Frågan kring eldrift kommer att behandlas inom upphandlingsarbetet för busstrafiken med start 2020. Återkoppling till kommuner kommer att ske framöver ju längre arbetet fortskrider inom upphandlingen.

- ”Åsa station ger ett stort tillskott på sträckan Varberg- Göteborg med resenärer inte bara från kommunen utan även från norra Varberg. Det ökade resandet har medfört trängsel som hindrar en vidare god resandeutveckling. Att säkerställa att tågen på morgonen alltid är dubbelkopplade är en åtgärd som leder till bättre kapacitet vid högrafik. Kommunen ser självklart mycket positivt på det nya tågssystem som trafikerar Varberg-Göteborg och som möjliggör fler stopp vid Åsa station. De nya avgångar som föreslås i planen kommer därför som en efterlängtd åtgärd och kommunen ser gärna att det utökas ytterligare då det finns potential för ökad kapacitet. Kungsbacka kommun vill därför att Hallandstrafiken tillsammans med övriga berörda parter undersöker möjligheten till ännu fler tågstopp i Åsa.”

Kommentar:

Hallandstrafiken ser mycket positivt på den goda resandeutvecklingen i Åsa. Som ett led i detta har utbudet förstärks genom satsningen på tillkommande turer med Västtåg från december 2016. Hallandstrafikens förslag i Kollektivtrafikplan 2018 är att förstärka med ytterligare en dubbeltur med Västtåg vilket skapar kvartstrafik en timme under morgon respektive eftermiddag. Hallandstrafiken kommer fortlöpande att följa resandeutvecklingen kopplat till kapacitet.

- ”Under de senaste åren har kommunen upprustat och tillgänglighetsanpassat nära samtliga hållplatser i Kungsbacka stad. Upprustningstakten av hållplatser längs det regionala vägnätet har dock stagnerat och pågående projekt kommer inte framåt. Kommunen ser att dessa projekt måste prioriteras högre hos Trafikverket och önskar att Hallandstrafiken trycker på för att detta skall ske.”

Kommentar:

Hallandstrafiken är helt enig med Kungsbacka kommun att upprustning och ombyggnation av hållplatser är ett viktigt område i skapandet av en attraktiv kollektivtrafik. Att utbyggnadstakten är långsam på det regionala vägnätet är känt sedan

länge vilket också framförs till Trafikverket återkommande. Hallandstrafikens förhoppning är att arbetet ska komma igång så skyndsamt som möjligt.

- ”Kollektivtrafiknämnden i Västra Götaland tog den 28 april beslut om att resenärer i mån av plats och med giltigt färdbevis ska kunna ta med sig cykeln på Västtrafiks tåg och bussar utan kostnad. Detta ser kommunen som mycket positivt och vill nu se att även Hallandstrafiken gör samma satsning. Kommunen ser gärna också att möjligheten för ett regionalt lånecykelsystem utreds. Cykelparkering bör byggas ut vid större hållplatser i enlighet med Hallandstrafikens hållplatshandbok. Vid stationer bör cykelboxar eller cykelgarage erbjudas för att höja attraktiviteten vid dessa bytespunkter ytterligare.”

Kommentar:

Hallandstrafiken har inga planer i nuläget att göra cykel i kollektivtrafiken gratis. En bidragande orsak till detta är att kapaciteten är ansträngd på våra fordon, speciellt under morgon och eftermiddag. Cyklar är utrymmeskrävande och detta ska ställas mot ett ökat behov av sittplatser ombord. Att möjliggöra för cykel genom utbyggnad av cykelfaciliteter vid hållplatser är mycket positivt, denna typ av åtgärd minskar även behovet av cykel på fordon. Detta tydliggörs även i Trafikförsörjningsprogrammet, inte minst gällande bytespunkter med utökad resenärsservice. Ett framtida lånecykelsystem är i högsta grad intressant, som en del i ”hela resan”, oavsett vem som är drivande part. Av stor vikt är att lånecykelsystemet är kompatibelt med kollektivtrafiken.

- Tillgängligheten för resande till Göteborg begränsas av administrativa gränser och av taxereglering vid gränsen mellan Kungälv och Göteborg. Den stora skillnaden i pris leder till fullbelagda pendelparkeringar som inte går att bygga ut mer inom Kungälv kommun. Kommunen ser gärna att Hallandstrafiken tar ett större ansvar i frågan.

Kommentar:

Hallandstrafiken är medveten om problembild. Diskussion kring taxsystem och prissättning sker inom upprättat samverkansavtal med Västtrafik.

- ”I och med de stora infrastrukturprojekten i Göteborg påverkas trafiken på Väst kustbanan och på E6. Kommunen ser därför ett ökat behov av att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet och komfort både på Väst kustbanan och på väg 158.”

Kommentar:

Hallandstrafiken är väl införstådd med att pågående och framtida projekt i Göteborg med omnejd kommer innebära negativa konsekvenser gällande framkomlighet för specifikt Kungälv kommun och i förlängningen hela Halland. Hallandstrafiken bevakar frågan gemensamt med Västtrafik med målet att skapa goda förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik.

- ”Trafikverket skall under 2018 påbörja vägarbeten på Onsalavägen (väg 940). Byggtiden för projektet E6-Forsbäck uppskattas till 6-8 månader. Det är viktigt att det finns bra resalternativ till den egna bilen under ombyggnadstiden för att minska påfrestningarna. Därför bör det finnas beredskap för att fler kan välja att åka buss under byggtiden. Trafikverket har initierat ett projekt om ”mobility management” för att på olika sätt få de som brukar välja bilen för sin resa att under byggtiden välja andra transportslag eller att välja andra tidpunkter för sin resa. Detta kan innebära att nya kollektivtrafiklösningar kan komma att behövas.

Längs den nya Onsalavägen byggs fem nya hållplatser samtidigt som kommunen bygger om den gamla Onsalavägen till ett kollektivtrafikstråk där kollektivtrafiken prioriteras.

Kollektivtrafiken på den nya och gamla vägen ska komplettera varandra och det finns här en unik möjlighet att skapa en kollektivtrafik som drar nytta av två olika vägar. Den nedlagda Onsalaexpressen kan återuppstå som direktbuss mellan Onsala/Vallda och Hede station. Hallandstrafikens koncept med komfortbuss skulle passa utmärkt för direktbusstrafiken, då det blir restider som motiverar en hög bekvämlighet ombord. Kungsbacka önskar att Hallandstrafiken snarast tar initiativ till att utreda förutsättningarna för en ny direktbuss och att den finns med i budgetplanering på ett par års sikt. En expressbuss från Onsala och Vallda utmed väg 158 bör utredas.”

Kommentar:

Hallandstrafiken deltar i det gemensamma arbetet med mobilitetsåtgärder inom vägprojektet. Olika lösningar med kompletterande busstrafik ska utredas och återkoppling sker inom projektet, målet är att hitta den mest kostnadseffektiva lösning med störst potential att avlasta trafiksituationen under byggtid. När den nya Onsalavägen finns på plats skapas möjlighet till andra trafikeringlösningar vilket finns med i det långsiktiga planeringsarbetet hos Hallandstrafiken. Kungsbackas inspel kring framtida trafikering tas med i det fortsatta arbetet.

- ”Vid tidtabellsskiftet 2015 drogs busstrafik till hållplatsen Gottskär (före detta Klaraplan) in stora delar av dagen samt sommartid. Kungsbacka vill återigen påtala vikten av att trafiken till hållplatsen Gottskär återställs till det tidigare utbudet och att det framöver måste finnas en tydlighet och ett beslutsunderlag i ärenden som gäller indragningar.”

Kommentar:

Nytt trafikavtal med start sommaren 2018 möjliggör för trafikering inom Gottskär. Hallandstrafiken beklagar hanteringen av ärendet, synpunkter tas med i det fortsatta förbättringsarbetet.

Varbergs kommun

- ”Varbergs kommun ser positivt på den planerade utökningen av tågavgångar både norrut och söderut på Väst kustbanan under högtrafiktimmor samt kompletterande heltrafik, det skapar bra förutsättningar för fler att pendla med kollektivtrafik. I Kollektivtrafikplan 2018 gör Hallandstrafiken bedömning att efter den utökning av avgångar som tillkommer december 2017 löser resbehovet på längre sikt, åtminstone till 2026. Varbergs kommun menar att Hallandstrafiken även under perioden fram till 2026, måste fortsätta att se över möjligheterna till utökad turtäthet eller på annat sätt möta en eventuell ökad resandeutveckling på Väst kustbanan.”

Kommentar:

Hallandstrafiken ser mycket positivt på den goda resandeutvecklingen från Varberg och norrut. Som ett led i detta har utbudet förstärks genom satsningen på tillkommande turer med Västtåg från december 2016. Hallandstrafikens förslag i Kollektivtrafikplan 2018 är att förstärka med ytterligare en dubbeltur med Västtåg vilket skapar kvartstrafik en timme under morgon respektive eftermiddag. Hallandstrafiken kommer fortlöpande att följa resandeutvecklingen kopplat till kapacitet.

- ”Varberg är en växande kommun med ökande befolkning och därmed också ökat behov av transporter. För att behålla och locka nya resenärer är infrastrukturen en viktig framgångsfaktor. Att hållplatserna i hela kommunen har väderskydd, belysning och är väl underhållna signalerar att resenärerna är viktiga. Det är positivt att Hallandstrafiken har en ökad budget för hållplatsåtgärder kommande period. Varbergs kommun deltar gärna i arbetet med att prioritera vilka hållplatser på statligt vägnät som behöver åtgärdas. Det är angeläget att det sker under kommande år utifrån de medel som finns i Regional infrastrukturplan och Hallandstrafikens budget.”

Kommentar:

Hallandstrafiken håller med om infrastrukturens betydelse för kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft. Varbergs kommun i form av ansvarig väghållare och planansvarig utgör en viktig part, samplanering mellan kollektivtrafik och övrig samhällsplanering är av största betydelse.

- ”I angivna riktlinjer för taxor i Trafikförsörjningsprogrammet fastslås att det skall vara enkelt, hela-resan perspektivet ska råda. Över en längre tidsperiod kan intäkterna från resenärerna överstiga 60 procent av kostnaderna. Varbergs kommun anser att Hallandstrafiken behöver vara återhållsam med höjning av biljettpriserna så att inte resandeutvecklingen vänder åt fel håll. För att få acceptans för ytterligare höjning av biljettpriset måste resenären uppleva en tydlig förbättring av exempelvis ökad komfort, en ytterligare utökad tidtabell eller andra åtgärder som resenären upplever som positiv.”

Kommentar:

Hallandstrafiken noterar synpunkten med tillägget att biljettintäkter utgör en viktig del för att kunna utveckla kollektivtrafiken, att eftersträva en hög täckningsgrad är därmed prioriterat. Dock är det viktigt att göra en samlad bedömning vilket årligen görs inom arbetet för prisjustering.

- Varbergs kommun är positiva till planerna på utveckling av busslinjen till Ullared för att möta den ökade arbetspendlingen. Det främjar ett hållbart resande och avlastar biltrafiken på väg 153.

Kommentar:

Hallandstrafiken noterar synpunkten.

- ”Viskadalsbanan är ett av Varbergs högst prioriterade stråk. Viskadalsbanan nämns inte i Kollektivtrafikplan 2018, för planerad trafik eller under Utblick 2019-2020. Viskadalsbanan har under året haft nedsatt hastighet på grund av bristande underhåll, vilket påverkat restiden. Två nya turer har satts in tidig morgon och sen eftermiddag. Varbergs kommun menar att ökat underhåll på Viskadalsbanan är nödvändigt för att bibehålla den trafik som finns idag. Trafikverket ansvarar för allt underhåll på banan, tillsammans (Region Halland, Hallandstrafiken och Varbergs kommun) måste vi fortsätta att påtala att Viskadalsbanan är i stort behov av underhåll och hur viktig den är för nationellt (omledningsbana för gods och under byggtid för Västlänken), regionalt och kommunalt resande.”

Kommentar:

Viskadalsbanan ingår i stråket Varberg-Borås enligt Trafikförsörjningsprogrammet. Att sänka restiden på Viskadalsbanan identifieras som en kritisk faktor för att öka resandeutbytet längs banan och inte minst mellan ändpunkterna Varberg och Borås. Underhållsskulden på Viskadalsbanan är ett stort problem och utgör på sikt ett hinder för att kunna bedriva en robust och pålitlig tågtrafik. Hallandstrafiken tillsammans med Region Halland är därmed enig om att problembilden måste beskrivas och förmedlas för att minska underhållsskulden.

- ”Någon ytterligare satsning för Varbergs kommun kopplat till regionbussarna finns inte med i Kollektivtrafikplan 2018, förutom att julafton trafikeras som söndag med anledning av ökat resbehov. Varbergs kommun vill tillsammans med Hallandstrafiken se över möjligheterna för pendling till bland annat arbete i andra kommuner och regioner i närområdet. Detta gäller framförallt för boende i kommunens ytterområden i den nordöstra delen.”

Kommentar:

Hallandstrafiken är kommunen behjälplig att beskriva de resalternativ som finns att tillgå inom kommunen, i Halland och till angränsade län.

- ”Enligt skollagen är Sveriges kommuner skyldiga att anordna kostnadsfri skolskjuts för grundskolelever till den skola kommunen placerar eleven. I upphandlingsarbetet av busstrafiken med trafikstart 2020 kommer stort fokus att ligga på att uppnå nya integreringsmöjligheter mellan linje- och skolskjutstrafik. I utpekade kollektivtrafikstråk kan skolskjutstrafiken bli en viktig kugge för att skapa tillgång till kollektivtrafik utanför stråken.

Varbergs kommun ser positivt på arbetet med att hitta nya integreringsmöjligheter. Varbergs kommun vill bland annat se mer flexibilitet vad gäller kopplingar mellan linjetrafik och skolturer, idag kan grundskolelever åka med linjetrafik men en gymnasieelev kan inte åka med skolskjuts. Varbergs kommun vill tillsammans med Hallandstrafiken se över möjligheterna att hitta alternativa lösningar för en av vår största pendlargrupp.”

Kommentar:

Vid tidtabellsskiftet i december 2017 har Hallandstrafiken som mål att öppna upp lämpliga skolturer för allmänhet. Detta är en aktivitet för att uppnå större nytta av samhällets samlade resurser, vilket skulle kunna gynna exempelvis gymnasieelever bosatta där annan kollektivtrafik saknas. Hallandstrafiken noterar synpunkt i övrigt och tar med sig detta i det fortsatta planeringsarbetet.

Falkenbergs kommun

- ”Hallandstrafiken redovisar ett ökat resande med Öresundstågen från Falkenbergs station. Falkenbergs kommun ser denna trafikutveckling som mycket positiv. Utökade pendlingsmöjligheten till och från Göteborg är viktig för Falkenbergs kommun och Region Halland som helhet. För att en satsning på utökade turer inte ska försämra förutsättningarna för Falkenbergs kommun, vill vi dock understryka vikten av att föreslagna åtgärder inte påverkar restider med tåg mellan Göteborg och Falkenberg. Vidare har vi vissa farhågor avseende Hallandstrafikens målsättning att driftsätta ett tredje tågssystem till och från Göteborg. Där vi ser att det är ytterst angeläget för kommunens framtida utveckling att ett nytt tredje tågssystem inte kommer på plats förrän tillräcklig kapacitet kan säkerställas.”

Kommentar:

Hallandstrafiken ser robusthet och punktlighet som ett mycket prioriterat område för att skapa en attraktiv kollektivtrafik. Ingångsvärdet är att inga förändringar ska bidra till försämringar i befintligt system.

- ”I Hallandstrafikens kommande trafikplaner för 2019 och framåt förutsätter vi att Falkenbergs station kommer att omfattas i Hallandstrafikens satsning på utökade tågturer till och från Göteborg.”

Kommentar:

Resbehov ligger till grund för samtliga utökningar och behandlas inom processen för Kollektivtrafikplan.

- ”Landsbygdstrafiken är viktig för möjligheten att bo och leva på landsbygden. Vi ställer oss bakom principen att trafiken ska utvecklas i starka stråk och att resurser främst bör satsas där förutsättning för ökad trafik är som störst. För Falkenbergs kommun är Ullaredsstråket ett sådant prioriterat stråk. Vi ser därför mycket positivt på Hallandstrafikens analys avseende behovet av ökad turtäthet för att möta den växande arbetspendlingen mellan Falkenberg och Ullared. I Ullaredsstråket Falkenberg-Ullared delar vi Hallandstrafikens syn på busslinje 555 men ser det som önskvärt att även busslinje 556 ingår i Hallandstrafikens framtida satsningar på utökat turtäthet.”

Kommentar:

Hallandstrafiken noterar synpunkt och tar med sig denna i det fortsatta planeringsarbetet.

- ”Idag finns ingen möjlig till att resa med buss mellan Falkenbergs och Hylte kommun. En bussförbindelse mellan Falkenberg och Hylte kommun skulle skapa nya möjligheter till utbyte och samarbete kring studier och arbetstillfällen. Vi ser fram emot vidare samarbete och dialog med Hallandstrafiken för att kunna erbjuda våra kommuninvånare en kollektivtrafikförbindelse mellan Falkenberg och Hylte kommun.”

Kommentar:

Utgångspunkten för Hallandstrafikens prioriteringar är resbehov. Hallandstrafiken bedömer resbehovet i relationen Falkenberg-Hylte som lågt utifrån fastställda principer i Trafikförsörjningsprogrammet. Då motsvarande inspel även finns från Hylte kommun kommer Hallandstrafiken att bjuda in parter för vidare diskussion/dialog.

Halmstads kommun

- ”Halmstads kommun är angelägen om att säkerställa principen med ett stopp per kommun för Öresundstågssystemet. Det viktigt att hålla isär de olika tågsystemen, att det är inte Öresundståget som trafikerar de mindre stationerna. Resor med Öresundståget behöver vara snabba, utan stopp på alla stationer. De nuvarande och kommande mindre stationerna bör trafikeras med ett annat tågssystem.”

Kommentar:

Nytt regionalstågssystem planeras att införas som tidigast 2026 vilket medger annan stoppbild. Det nya systemet ska i ett första skede trafikera sträckan Varberg-Göteborg, med möjlig förlängning söderut när resbehov finns. I befintligt Öresundstågssystem prioriteras bibehållen restid samt en god robusthet.

- ”Region Halland och Trafikverket har i arbetet med Nationell Infrastrukturplan påtalat vikten av ett förbigångsspår mellan Halmstad och Falkenberg, i närheten av Getinge. I Framtidsplan 2030 (Halmstads kommuns översiktsplan) föreslås ett pendelstationsläge i Getinge. På så vis har Getinge på sikt stora möjligheter att utvecklas till ett stationssamhälle. Halmstads kommun förutsätter därför att Hallandstrafiken tillsammans med Trafikverket utreder var ett förbigångsspår bäst kan placeras i framtiden och vilka samordningsvinster som kan göras genom att slå ihop förbigångsspår med station. Halmstads kommun är medveten om att detta är aktuellt först när Hallandspendeln införs och att det därför inte finns någon konkurrens med långväga tåg.”

Kommentar:

Nya stationer på Västkustbanan behandlas inom fastslagen process i Trafikförsörjningsprogrammet.

- ”I arbetet med testperioden på HNJ-banan har det visats sig att berörda parter inte har samma målbild, exempelvis har tjänstemännen i Halmstads och i Nässjö kommuner tolkat att de utökade turerna ska vara direkturer mellan Halmstad och Nässjö. Den utökade trafiken som Hallandstrafiken redovisas kommer inte att gå direkt mellan Halmstad och Nässjö, byte krävs i Värnamo eller Vaggeryd. Denna fråga borde ha tydliggjorts i det inledande arbetet.

Det framkommer genom planen att det varit svårt med trafikeringen på HNJ-banan. En fråga har ställts till Hallandstrafiken om upphandling av drift av Krösatågstrafiken kan leda till att fler tåg blir tillgängliga och att det då är möjligt att få fler turer på HNJ-banan. Svaret är att det finns tillräckligt stor frivolyt för att hantera utökad tågtrafik. Det är kommunens bestämda uppfattning att alla turer mellan Halmstad och Nässjö bör gå direkt, utan byte i Värnamo eller Vaggeryd. Den positiva förändringen av turutbudet på HNJ-banan är att kopplingen till Jönköping stärks.

Hallandstrafiken har för avsikt att dra in ”tågstationen” på Sannarp, detta för att korta ner restiden något. Kommunen eftersträvar att Sannarps station ska vara kvar, i synnerhet att tåget stannar vid stationen på morgon och kväll i samband med skolstart och skolslut.

Linje 400 till Hylte via Oskarström är en viktig linje för Oskarströmsborna. Det är av stor vikt att testperioden på HNJ-banan inte medför försämrad möjlighet att resa med linje 400.

I samband med att beslut togs om testprojektet beslutades även att berörda kommuner ska medverka i marknadsföring av banan. Ett gemensamt marknadsföringsmaterial behöver tas fram under ledning av Hallandstrafiken.”

Kommentar:

Hallandstrafiken beklagar att kommunikationen brustit gällande förslag till trafikupplägg.

Hallandstrafiken står fast vid att dra in uppehållet i Sannarp. Förändringen är härledd till att uppnå ökad robusthet och snabbare restid. Genom att säkerställa bytestiden förbättras de interregionala kopplingarna mot Västkustbanan och Södra stambanan vilket är en viktig förutsättning för projektets framgång. Ytterst få reser idag från Sannarp (1,5 påstigande/var dag), den sammanvägda bedömningen är därför att nyttan är större av att inte stanna i Sannarp.

Hallandstrafikens ingång är att turutbudet av busstrafik mellan Oskarström och Halmstad inte ska påverkas av HNJ-projektet.

Marknadsföringsmaterial kommer att tas fram inom delprojektgrupp Marknad/information i vilken berörda kommuner deltar.

- ”I ”Handlingsprogram för hållbara transporter”, antagen av kommunfullmäktige 2012-03-27, tydliggörs att kollektivtrafik är en förutsättning för ett hållbart samhälle. Täta turer är därtill en förutsättning att resenärerna ska resa med kollektivtrafik. Utdrag ut Handlingsprogrammet: Kollektivtrafiken behöver utvecklas för att ta resenärerna tillräckligt fort och ofta dit de vill. För att bli konkurrenskraftig behöver kollektivtrafiken prioriteras både lokalt, regionalt och nationellt. Kollektivtrafiken har en nyckelroll för ett hållbart transportsystem.

Kommunen önskar utökade turer med linje 62 Österskans – Söder – Kattegattsgymnasiet och tillbaka. Bostadsområdet Söder har på senare år bebyggts med många bostäder. Denna utveckling kommer att fortsätta. Därtill ska Kulturskolan flytta sin verksamhet till Hallandspostens tidigare lokaler på Fiskaregatan/Amiralsgatan. För att skapa goda förutsättningar för de boende, elever och personal på kulturskolan kan ta sig till Söder behöver turtätheten utökas och linjen trafikeras även under kvällstid.

Kommunen önskar även tätare turer med linje 65 Stenhuggeriet – Österskans. I samband med planläggning av Ranagård har det framkommit att de boende intill cirkulationsplatsen Bäckagårdsvägen/Gamla Tylösandsvägen har längre avstånd än 400 meter till busshållplatser med tät trafik. Genom att ha tätare turer med linje 65 som idag endast går en gång i timmen under dagtid, möjliggörs kollektivtrafikresandet till såväl Flygstaden som centrum.

Halmstads kommun anser att Hallandstrafiken bör se över möjligheter att etablera ”sommarturer” till vissa badplatser bl.a. för att öka tillgängligheten till våra stränder, exempelvis Östra stranden”

Kommentar:

Hallandstrafiken noterar synpunkten. Linje 62 kommer att få fler turer under kvällstid till hösten, främst härlett till öppningen av kulturskolan. En översyn av turutbudet ingår i framtagandet av PM om Halmstads stadsbusstrafik. Hallandstrafiken är kommunen behjälplig i utredning om sommarturer till badplatser. Då trafiken frångår fastställda principer för Hallandstrafiken är tillköp ett gångbart alternativ för Halmstads kommun.

- ”I samband med upphandling av buss 2020 måste en ingående dialog föras med Halmstads kommun, detta inte minst med anledning av de kostnadsökningar som Hallandstrafiken anger kan uppstå.

Kommunen eftersträvar ökad turtäthet och avser inte att bygga om relativt nya 12 meter långa hållplatser till 15 meter långa hållplatser. Väljer Hallandstrafiken att köpa in 15 meter långa bussar blir resultatet att dessa bussar kan trafikera en linje först när samtliga hållplatser längs linjen är 15 meter långa. När så finns, blir resultatet att de 15 meter långa bussarna ”läses” till någon enstaka linje.

Enligt Halmstads kommuns planeringsdirektiv med budget 2017-2019 ska kommunens verksamheter vara fossilbränslefria år 2025. Kommun har framfört att detta beslut finns till Hallandstrafiken i samband med upphandlingen av taxi till år 2018. Därtill är frågan viktig att ta med sig i upphandling av bussar till år 2020.

Halmstads kommun genomgår en förtätning, vilket har många fördelar med sig. Bland annat blir boendetätheten inom kollektivtrafikens upptagningsområde högre, något som gynnar kollektivtrafikresandet. Förtätning medför också nackdelar, det tillkommande trafikbuller skapar problem att bygga nya bostäder. Ljudet från bussar har stort genomslag i bullerberäkningar och behöver således minskas. Kommunen önskar att Hallandstrafiken prioriterar tystgående bussar vid upphandling av nya bussar. Halmstads kommun ser gärna att en eller flera befintliga busslinjer i Halmstads stadstrafik blir elbussar”

Kommentar:

Hallandstrafikens inriktning är att inte trafikera med annan busslängd än 12-meters bussar. Drivmedelsfrågan kommer att behandlas inom upphandlingsarbetet för busstrafiken med start 2020. Återkoppling till kommuner kommer att ske framöver ju längre arbetet fortskrider inom upphandlingen.

- ”Hallandstrafiken har tidigare påbörjat ett PM med syfte att tydliggöra en gemensam målbild för utvecklingen av stadstrafiken i Halmstad. Kommunens förhoppning är bland annat att Hallandstrafiken och kommunen kommer fram till en gemensam målbild om bussars storlek, turtäthet, bränsle och bullernivåer.”

Kommentar:

Hallandstrafiken är av samma åsikt som Halmstads kommun. PM utgör ett gemensamt dokument där målbild ska definieras.

Laholms kommun

- ”Laholms kommun framhåller att färdigställande Väst kustbanans utbyggnad med dubbelspår, stationspendel till och från Laholms tågstation samt persontrafik på Markarydsbanan är tre mycket angelägna projekt. Väst kustbanans utbyggnad med dubbelspår ska prioriteras före fler stopp längs sträckan.”

Kommentar:

Hallandstrafiken noterar synpunkten.

- ”Linjer med lågfrekvent resande har en kostnadstäckningsgrad under 30 procent eller ett resande som understiger fyra personer per tur. De nedskärningar som gjordes 2016, med dessa argument, är ett bekymmer för gymnasieskolan vars elever är beroende av fungerande kollektivtrafik. En beredskap för hur kollektivtrafik ska kunna återuppstå, beroende på elevantal, bör finnas. Möjligheten till resa mellan hem och skola är viktigt i valet av studieort.”

Kommentar:

Det är varken samhällsekonomiskt eller miljömässigt försvarbart att trafikera där få reser. Hallandstrafiken har ett tydligt uppdrag att förvalta tillgängliga resurser på bästa möjliga sätt. Att detta innebär bekymmer för enskilda individer har Hallandstrafiken full förståelse för. Som ett led i att nyttja samhällets samlade resurser på bästa sätt, och därmed erbjuda fler resmöjligheter, har Hallandstrafiken beslutat att öppna upp skolskjutsar för allmänhet med start december 2017. En förutsättning för att kunna göra detta är att skolturen har ledig sittplatskapacitet.

- ”Utpekade starka/medelstarka kollektivtrafiklinjer är i Laholm stråket från Halmstad via Laholm och vidare till Båstad, i nord sydlig riktning genom kommunen. Övriga delar av linjenätet har ett svagare underlag och vissa delar oroväckande nära ett lågfrekvent resande. En fungerande kollektivtrafik även i väst östlig riktning är viktig för att upprätthålla service och ge möjlighet till arbetsmarknadsförstoring och studier med ett hållbart resande.”

Kommentar:

Hallandstrafiken noterar synpunkten.

- ”Det är viktigt att projektet med öppna skolskjutsar, som var med i kollektivtrafikplan 2017, fortgår och utvecklas. Denna typ av samutnyttjande av samhällsbetalda resor är nödvändig i framtidens kollektivtrafik för en glesare befolkad landsbygd. Det handlar om en utvecklad närtrafik där skolskjutsar, anropsstyrd linjetrafik, färdtjänst, samåkningstjänster hittar gemensamma former med största möjliga samhällsnytta.”

Kommentar:

Hallandstrafiken planerar att erbjuda öppna skolturer i december 2017. Viktigt att poängtera är att endast skolturer där det bedöms finnas tillräcklig kapacitet kommer att öppnas och synliggöras i reseplanerare.

- ”Utöver konkreta tidtabellförändringar är ett fortsatt arbete med funktion, service och miljö vid bytespunkter och hållplatser av största vikt. Resan skall ses i sin helhet, från dörr till dörr.”

Kommentar:

Hallandstrafiken är av samma uppfattning att ”hela resan”-perspektivet har stor betydelse för kollektivtrafikens attraktivitet utifrån att kedjan aldrig är starkare än dess svagaste länk.

- ”Vidare är en taxestruktur, biljettsystem och zonindelning, som upplevs som rättvis även över länsgräns en förutsättning för att locka pendlare.”

Kommentar:

Översyn pågår inom arbetet med nytt betalsystem. I detta arbete kommer frågan kring länsöverskridande resor att inkluderas. Återkoppling kommer att ske löpande ju längre arbetet fortskrider.

Hylte kommun

- ”Hallandstrafikens mål är enligt remissens sida 6 att ”Resandet med kollektivtrafik ska öka och vara attraktivt” samt att ”den övergripande strategin för att nå ett ökat resande är att koncentrera kollektivtrafikutbudet till utpekade kollektivtrafikstråk där förutsättningarna för ett ökat resande är goda. Det vill säga att utnyttja tillgängliga resurser där de gör mest nytta för flest hallänningar.”

För Hylte kommun är detta mål dubbeltydigt och leder för oss, som övriga hallandsinland till ojämlika förutsättningar för kollektivtrafik. På kartan på sidan 35 i remissen visas kollektivtrafikens linjekarta över Halland. Ett finmaskigt system vid kusten som blir allt mer grovmaskigt inåt landet och längs länsgränserna. För att uppfylla målet om ett ökat resande behöver turtäthet, tillgänglighet till kollektivtrafik, jämlika taxor över länsgränser och en helhetssyn på arbetsmarknadsstråk finnas. Att utnyttja tillgängliga resurser där de gör mest nytta för flest hallänningar skulle kunna vara att stärka där det redan är starkt, men det skulle också kunna vara att stärka de svagaste länkarna och skapa nya möjligheter att länka ihop Halland med andra arbetsmarknadsregioner. Arbetspendlare håller sig inte inom administrativa gränser utan åker dit arbete finns. Vi vill att fler ska kunna ha möjlighet att nyttja kollektivtrafik för sina arbets- och fritidsresor i vår kommun.”

Kommentar:

Hallandstrafiken följer prioriteringar och utpekade stråk enligt fastslaget Trafikförsörjningsprogram. Synpunkter på kollektivtrafikens uppdrag och målbild föreslås framföras inom processen för nästa revidering av programmet.

- ”Invånarantalet i Hylte kommun har senaste åren ökat mest procentuellt av kommunerna inom Region Halland. Det är något som Hylte kommun ser mycket positivt på, men det ställer även krav på den kommunala service som t.ex. skola och barnomsorg. Det ställer även krav på att kollektivtrafiken planeras för att möta behov i samband med befolkningsökningen.”

Kommentar:

Hallandstrafiken bedömer att det finns tillräcklig kapacitet för att möta resbehovet i Hylte kommun. Vid ökat resbehov förstärker Hallandstrafiken turutbudet och därmed kapaciteten.

- Det är viktigt att pendlingstrafiken, det vill säga både buss- och tågtrafiken, samverkar och att tiderna är anpassade för de pendlare och att trafikslagen inte konkurrerar med varandra, utan snarare kompletterar varandra. Det är också viktigt att så långt möjligt undvika samtidiga avgångar med buss och tåg från samma ort i samma riktning, något som i dag sker flera gånger om dagen i Torup (mot Halmstad). Med samordning mellan trafikslagen borde fler resmöjligheter kunna åstadkommas till samma kostnad.

Kommentar:

Hylte kommun har i dialogen kring HNJ-projektet samt i yttrandet på Kollektivtrafikplanen, framfört att inga inskränkningar ska göras på linje 400. Hallandstrafikens uppfattning är att linje 400 tillser resbehov sträcka Hyltebruk-

Halmstad. Viktigt att notera i sammanhanget är att en stor del av tyngdpunkten i resandet ligger i delen Oskarström-Halmstad. Då busstrafiken är tät under morgon och eftermiddag på linje 400, är samtidiga avgångar oundvikliga vid vissa tillfällen.

- ”Hylte kommun ser positivt på ”Testprojekt HNJ” inklusive den nya planerade matarlinjen mellan Hyltebruk och Landeryd och samtliga tågavgångar där. Antalet bussurer på linje 432 Hyltebruk-Smålandsstenar-Gislaved och linje 400 måste dock även fortsättningsvis på ett funktionellt sätt avspegla deras stora roll i trafikförsörjningen. I dag pendlar många till arbete och skola med dessa linjer. För Hylte kommuns del är det mycket viktigt att möjliggöra för arbets- och studiependling genom kollektivtrafik både inom och utom regionen. HNJ-banan kan och bör ges en mer markant roll för dessa vardagsresor. ”Testprojekt HNJ” är därför ett viktigt steg i denna riktning. Även ett utvecklande av den lokala persontrafiken på HNJ-banan – vars tidtabeller under många år haft ett upplägg mest ägnat att tillfredsställa långväga resenärer – är en av förutsättningarna för att järnvägen även framöver ska utgöra en resurs i regionens infrastruktur.”

Kommentar:

Enligt sammanställd resandestatistik på linje 432 från våren 2017 är resandet mycket lågt på flertalet av turerna. Nedan tabell visar antal påstigande vardag inom Halland med avgång från Hyltebruk riktning mot Smålandsstenar/Gislaved. Resandet är tillsynes lågt med undantag för turen med avgång 07:00 från Hyltebruk med ca 10 påstigande. Övriga turer faller till största del inom principen för lågfrekvent resande, dvs understigande 4 resenärer/tur. Projektets ingång är att reducera turutbudet till 3-4 dubbelturer per vardag, därmed kvarstår resalternativ vilket i sammanhanget är att betrakta som ett bra turutbud utifrån identifierat resande.

avgång från Hyltebruk	06:05	07:00	08:35	14:30	15:40	16:45	17:40
påstigande inom Halland	3,4	10,3	1,7	2	4,4	0,9	0,8

Linje 400 kommer att kvarstå med nuvarande turutbud. En översyn kommer dock att ske gällande trafikering via Kinnared då antalet tågturer ökar. Visst resbehov finns från Brännögård mellan Kinnared och Torup, därmed måste trafik tillses för att lösa resbehov under morgon/eftermiddag.

- ”HNJ-banan knyter ihop Västkustbanan med andra viktiga svenska järnvägar som Kust till kust-banan, Södra stambanan, Jönköpingsbanan och i en framtid möjligen även en ny höghastighetsjärnväg genom Sydsverige. Detta faktum utgör redan i dag och i ännu högre grad för framtiden (tågresandet ökar stadigt i Sverige) en potential också för ökat långväga resande på HNJ-banan, i synnerhet om förbindelserna förbättras och marknadsförs. Mot den bakgrunden är det angeläget att Hallandstrafiken i samverkan med övriga berörda regionala trafikmyndigheter inom Krösatågssystemet skaffar sig tillförlitlig statistik över det tågresande som sker med andra färdbevis än Hallandstrafikens. Kollektivtrafikplanen ger vid handen att detta resande nu ”beräknas”. Det kan alltså vara mer omfattande än de redovisade siffrorna indikerar. Den utvärdering som ska göras av ”Testprojekt HNJ” bör i sin helhet bygga på fakta, inte på delvisa ”beräkningar” vars tillförlitlighet ingen kan garantera.”

Kommentar:

Inom testprojektet ingår att återkommande mäta resandet genom resanderäkningar i vilka samtliga resenärer räknas oavsett färdbevis. Två mätningar kommer att ske varje år under projektets gång. Nollmätningar genomförs under 2017. På detta sätt kan tillförlitlig statistik säkerställas. Samma förfarande sker inom Öresundståg för att beräkna resandet.

- ”Hylte kommun vill uppmärksamma att det har skett en kraftig befolkningsökning i Hylte kommun som gör att Hallandstrafiken kan se över sitt utbud och se om det motsvarar det behov som finns. För kollektivresandets attraktivitet är det exempelvis angeläget att lokaltrafiken i Halmstad utformas på sådant sätt att resenärer snabbt och lätt – helst utan ytterligare byten – kan nå sin destination i staden efter bytet från regionbuss och tåg till stadsbuss vid nya resecentrum. Detsamma gäller såklart för resor i omvänd riktning.”

Kommentar:

Hallandstrafiken bedömer att det finns tillräcklig kapacitet för att möta resbehovet i Hylte kommun. Vid ökat resbehov förstärker Hallandstrafiken turutbudet och därmed kapaciteten. Stadsbusstrafiken i Halmstad bedöms erbjuda goda resmöjligheter, även för resenärer från Hylte kommun.

- ”Hylte kommun efterfrågar en linje mellan Hyltebruk och Falkenberg längs väg 150. Bussarna bör angöra järnvägsstationerna i Torup och Falkenberg i båda riktningarna. Bussarnas tidtabell bör i båda riktningarna anpassas till tågtiderna på såväl Västkustbanan som HNJ-banan för att möjliggöra nya resvägar och mönster.”

Kommentar:

Utgångspunkten för Hallandstrafikens prioriteringar är resbehov. Hallandstrafiken bedömer resbehovet i relationen Falkenberg-Hylte som lågt utifrån fastställda principer i Trafikförsörjningsprogrammet. Då motsvarande inspel även finns från Falkenbergs kommun kommer Hallandstrafiken att bjuda in parter för vidare diskussion/dialog.

- ”Vi vill påtala betydelsen att kunna resa över länsgräns utan hinder och ekonomiska orättvisor. Vi uppmanar därför Region Halland att omedelbart lösa de taxeproblem som finns vid länsgränsen mot Jönköpings län. Det är av stor vikt för arbetspendlarna att kortet Period 20/60 gäller även resa över länsgränserna.”

Kommentar:

Hallandstrafiken ser inte länsgräns som något uppenbart hinder för resa. För att exemplifiera ovanstående kan en jämförelse göras vid resa från Hyltebruk till Halmstad respektive Gislaved på andra sidan länsgräns.

	Hyltebruk- Halmstad	Hyltebruk- Gislaved
Periodkort	1115 kr	1155 kr
Enkelbiljett kontant/-kreditkort	85 kr	68 kr
Reskassa	68 kr	54 kr
Mobilapp	77 kr	64 kr

Hallandstrafiken konstaterar att det billigare att resa till Gislaved vid köp med såväl kontant-/kreditkort, reskassa samt mobilapp. Periodkortet är dock något dyrare för resa till Gislaved (40kr). Gällande 20/60 så är det korrekt att kortet inte gäller utanför Halland. Hallandstrafiken tar med sig synpunkten i det fortsatta utvecklingsarbetet.

- ”Helhetsintrycket av resorna ska vara positivt och det är viktigt att hela resan fungerar från dörr till dörr för alla resenärer. Att alla hållplatser och stationer har bra väntytor som är tillgänglighetsanpassade är avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv och ett alternativ till bilen. Bussar och tåg ska vara fräscha och tillgängliga. Det är även viktigt att bussförare och tågpersonal har god servicekänsla och ser till ”kundens” bästa med ett gott bemötande mot alla. Åtskilliga busshållplatser och i ännu högre grad hållplats- och stationsmiljöerna längs HNJ-banan lockar knappast till kollektivresande och därför knyter Hylte kommun förhoppningar om tydliga förbättringar genom de infrastrukturåtgärder under 2017 som Kollektivtrafikplanen pekar på. Vi tror att dessa förbättringar är väsentliga för utfallet av ”Testprojekt HNJ”.”

Kommentar:

Hallandstrafiken håller med om hållplatsens betydelse för helhetsupplevelsen av kollektivtrafiken. Underhållet har varit eftersatt under flera års tid och standarden är generellt låg för hela länet. En succesiv förbättring väntas kommande år i takt med ökade insatser gällande hållplatsunderhåll.

- ”Hylte kommun vill peka på vikten av att såväl buss- som tågtrafik marknadsförs på ett genomarbetat och samlat sätt med hög igenkänningsfaktor. Vad gäller utökningen av antalet Krösatåg-förbindelser inom ”Testprojekt HNJ” och den nya matarlinjen Hyltebruk-Landeryd bör marknadsföringen utöver den i traditionella kanaler riktas direkt till hushållen i berörda kommuner. Eventuellt skulle berörda trafikmyndigheter kunna samverka kring en ”Krösatågets dag” eller liknande med fria eller billiga tågresor för hela familjen och med aktiva, informationsgivande värdar på stationer och i tåg. Vi ser gärna marknadsföringsinsatser likt de som beskrivs under rubrikerna ”Fria resor” och ”Marknadsföring Väst kustbanan”. Till marknadsföringen av tågtrafiken hör också att samtliga Krösatåg-förbindelser kommer upp vid sökning på till exempel sj.se, något som inte alltid varit fallet.”

Kommentar:

Marknadsföring utgör en mycket viktig del av projektet. Inom marknadsgruppen kommer ett samlat marknadsföringsmaterial tas fram som kommunerna får tillgång till. Kommunen behöver bistå med kontaktyvägar och lokalkännedom som kommer väl till pass i marknadsföringsarbetet. Hallandstrafiken hyser stora förhoppningar till Hylte kommun som en drivande part i projektet.

- ”I kollektivtrafikplanen konstateras att resandet med Krösatågen påverkats negativt av den fordonsbrist som rått inom systemet under 2016. Dock sägs ingenting om huruvida och på vilket sätt denna brist har eller kommer att åtgärdas. Från Hylte kommuns sida vill vi framhålla vikten av att Hallandstrafiken övervakar fordonssituationen så att ”Testprojekt HNJ” inte varaktigt hamnar i en liknande situation. Ett större antal inställda tågturer skulle göra projektutvärderingen svårare.”

Kommentar:

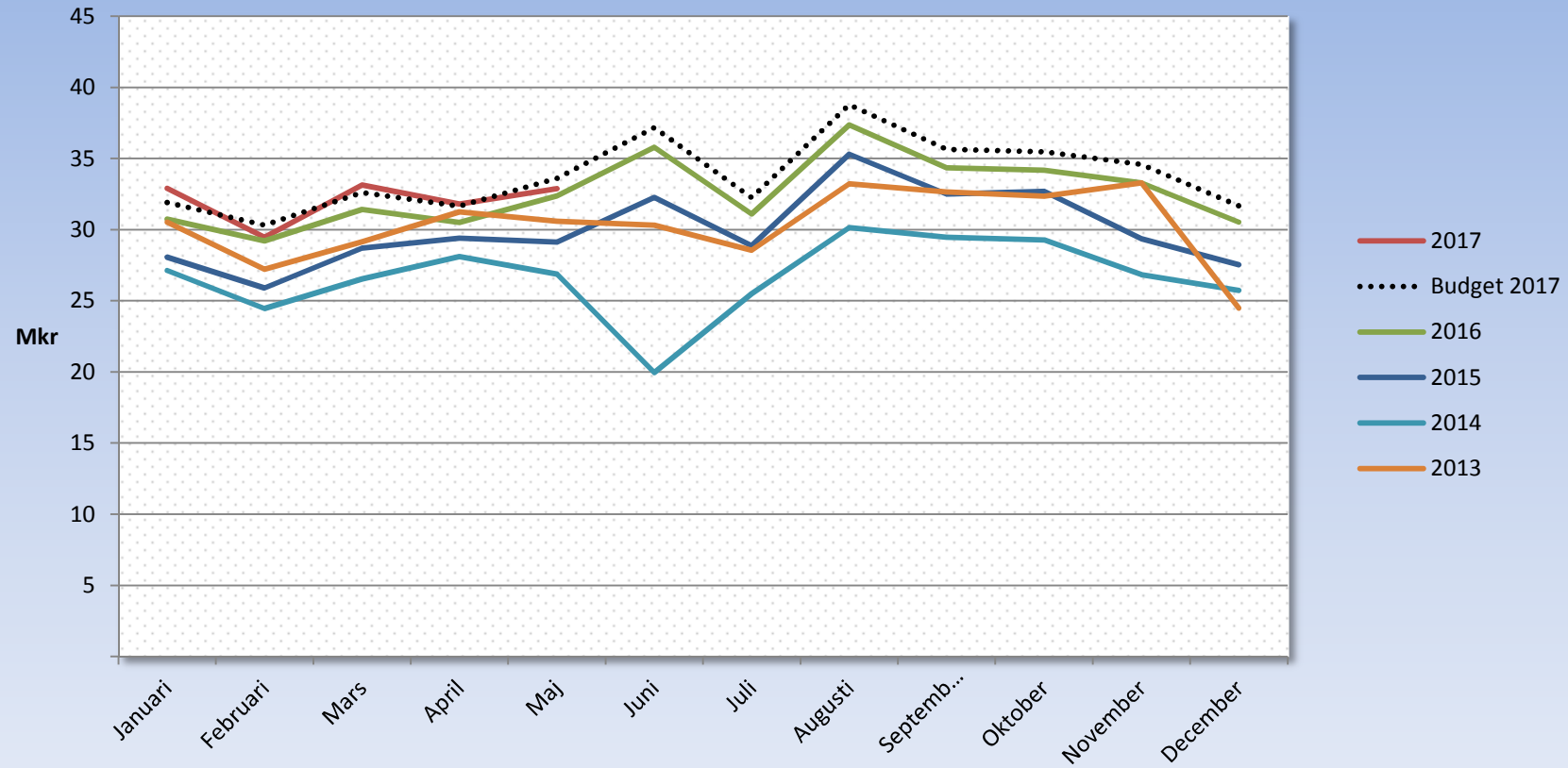
Hallandstrafiken arbetar gemensamt med övriga parter i Krösatågssystemet om att säkerställa en så god leverans som möjligt, såväl på kort och lång sikt.

- ”Slutligen vill vi framhålla kollektivtrafikens unika möjlighet att bidra till ett hållbart samhälle, då kollektivt resande bidrar till ekonomisk hållbarhet för så väl invånarna som samhället i stort. Ekologisk hållbarhet är en av grundstenarna i kollektivtrafiktanken, att resa tillsammans är bättre för naturen. Kollektivtrafiken har fortfarande utvecklingspotential när det gäller den sociala hållbarheten, att minska ojämlikhet, att verka för jämlika villkor och bättre uppväxt villkor samt att stärka en hållbar tillväxt i hela Halland.”

Kommentar:

Hallandstrafiken noterar synpunkten.

Försäljningsstatistik Hallandstrafiken 2013-2017





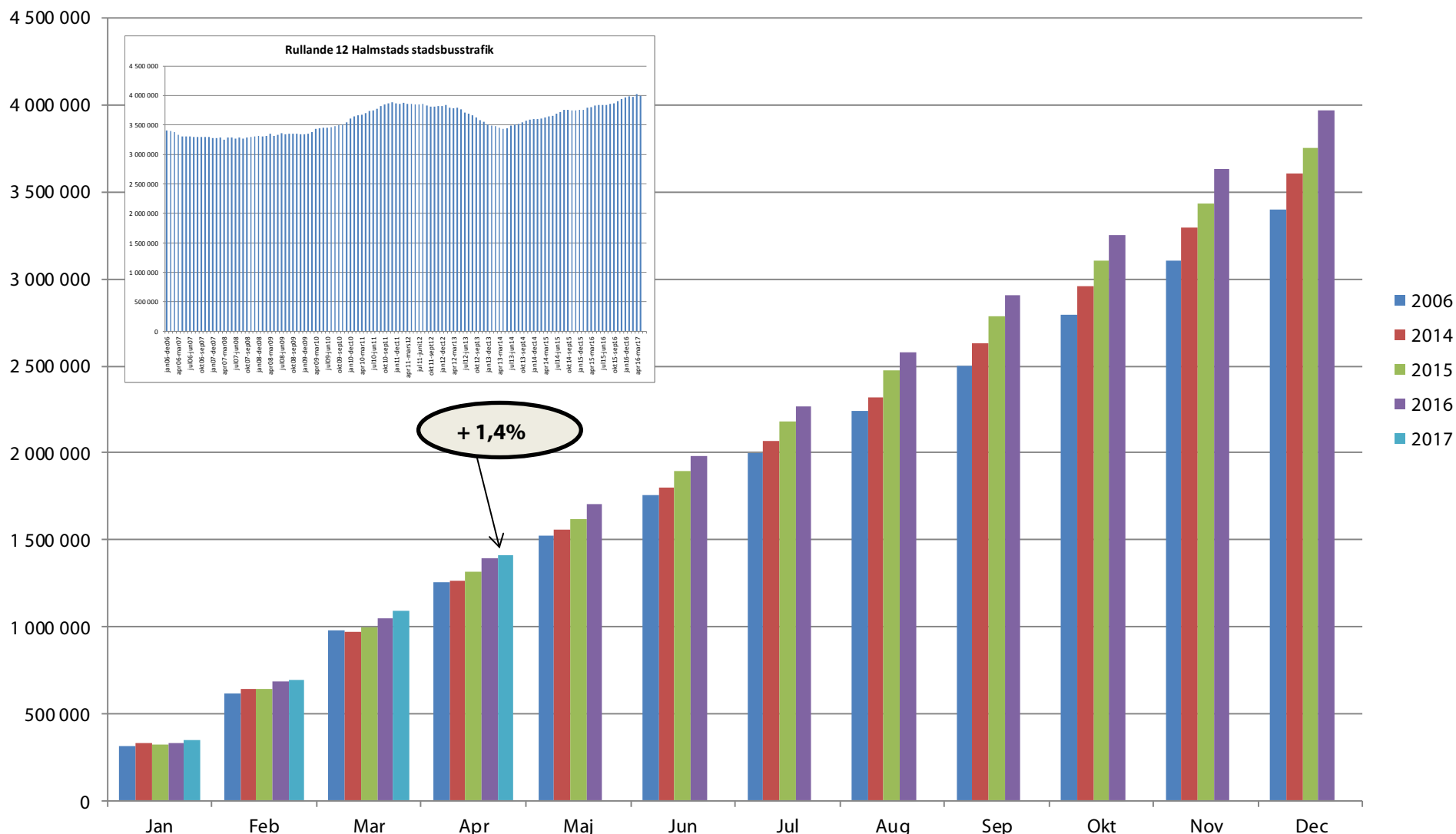
Resandeutveckling

April 2017

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

Akkumulerat resande i Halmstads stadsbusstrafik



UTVECKLING

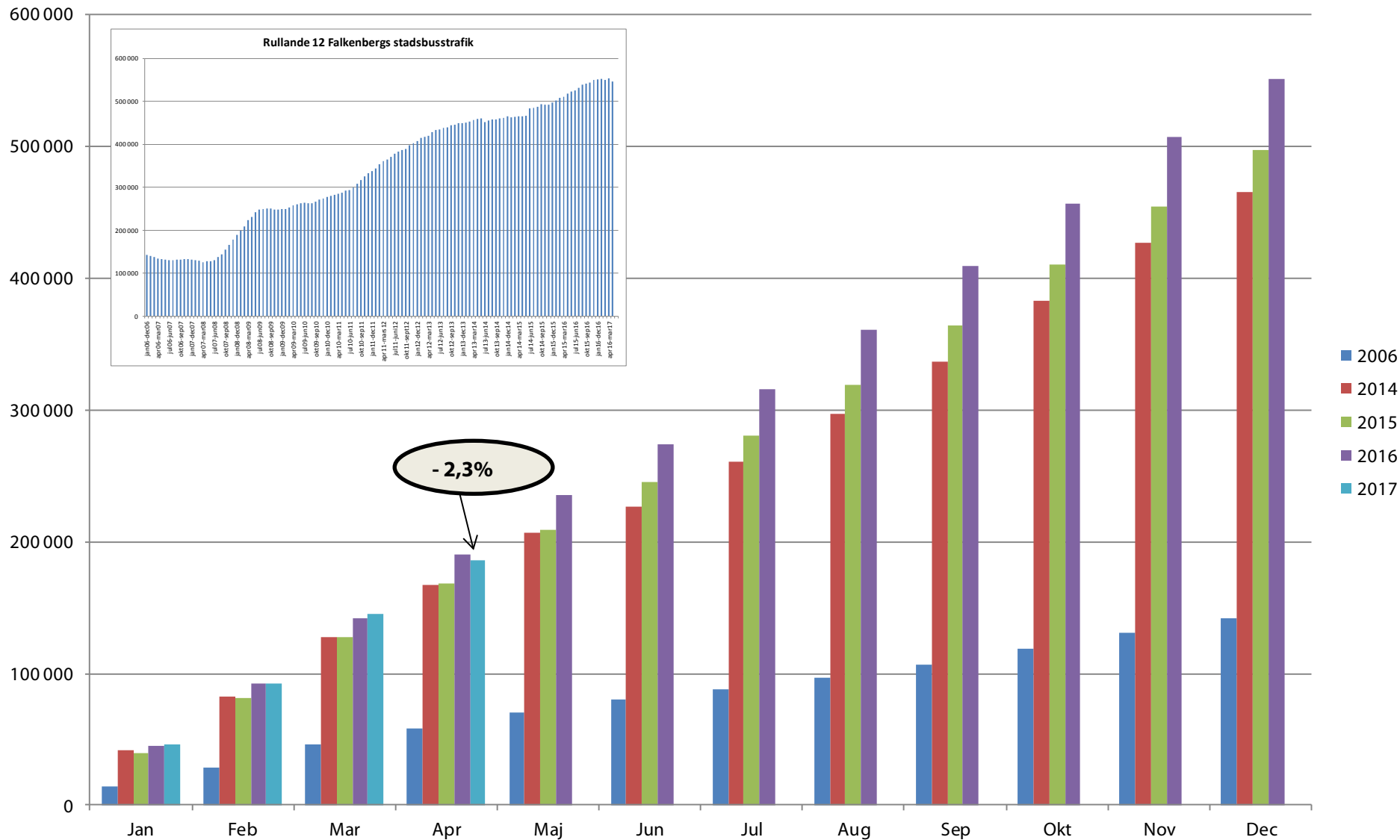
KOMMENTAR

- Ackumulerat= +1,4%
- Jämfört föregående april= -8,1%
- Jmf motsvarande period R12= +4,2%



Något svagare utveckling i Halmstad. En betydande faktor till den negativa resandeutvecklingen vid jämförelse månad/månad är att påsken inföll i april (mars 2016). Ackumulerat visar på fortsatt resandeökning om än svagare vid motsvarande period föregående år. Ombyggnad Stora torg påverkar starkt.

Akkumulerat resande i Falkenbergs stadsbusstrafik



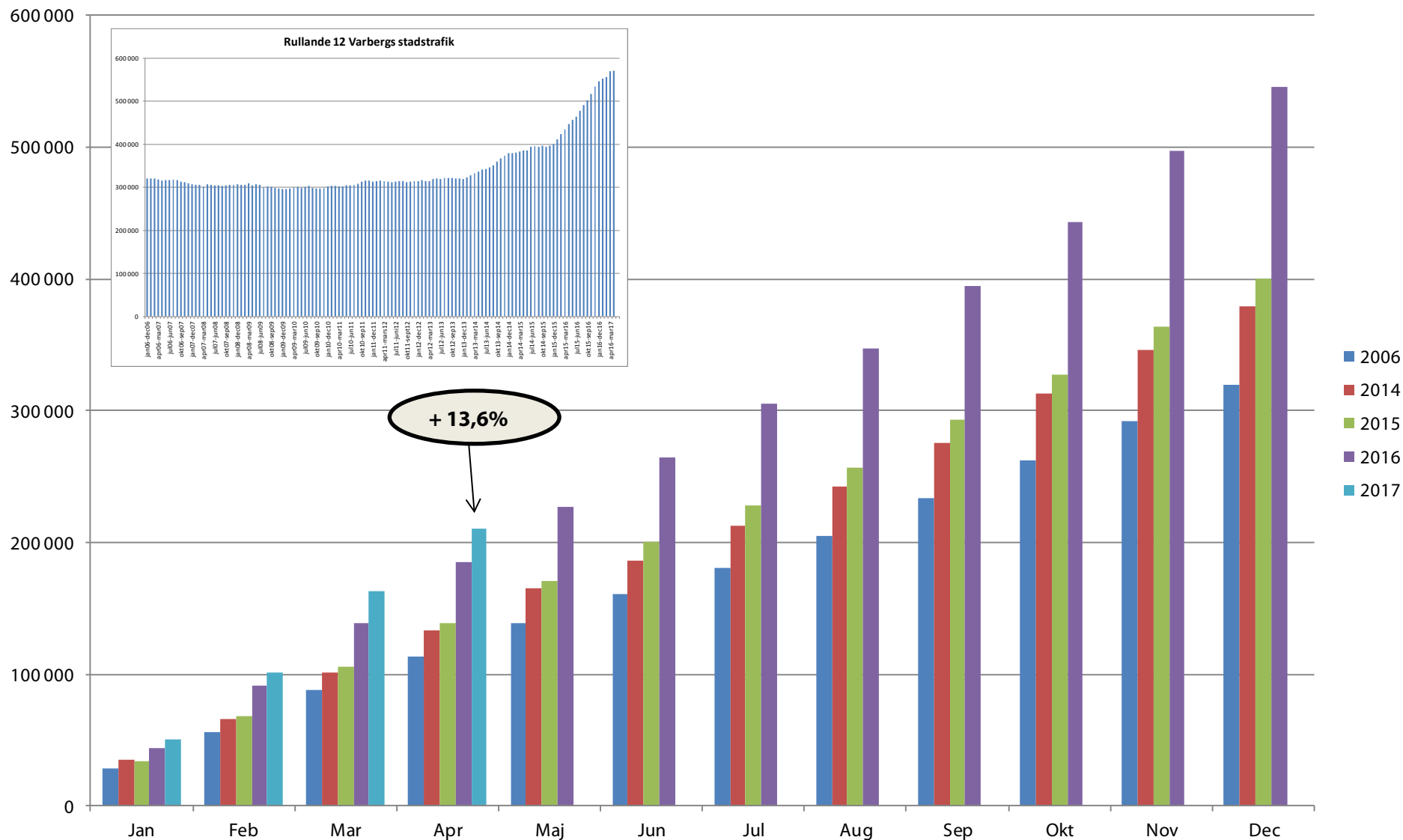
UTVECKLING

- Ackumulerat: -2,3%
- Jämfört föregående april: -15,4%
- Jmf motsvarande period R12= +5,5%

KOMMENTAR

Falkenberg har en negativ resandeutveckling sett till ackumulerat resande. Detta syns också när man tittar på rullande 12 där en utplaning har skett. Dock sker det fortsatt en ökning om man jämför rullande 12 med motsvarande period föregående år. Sen påsk ger utslag vid jämförelse med april förra året.

Akkumulerat resande i Varbergs stadsbusstrafik



UTVECKLING

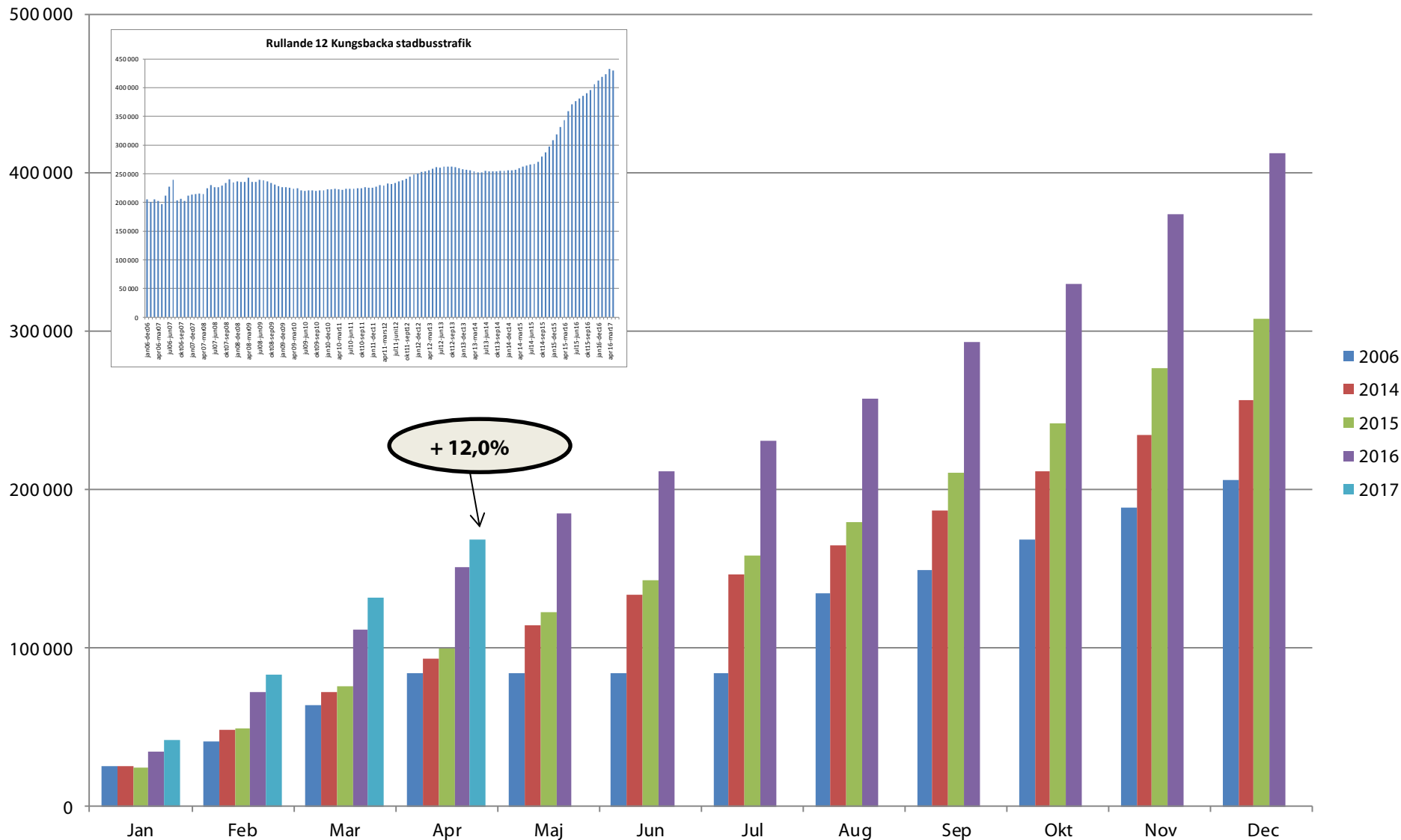
- Ackumulerat= +13,6%
- Jämfört föregående april= +3,0%
- Jmf motsvarande period R12= +27,7%



KOMMENTAR

Varberg rullar på fint med fortsatt stark resandeutveckling. Trots sen påsk ökar resandet även vid jämförelse april föregående år. "All time high" nås även denna månad, sakta men säkert närmar sig 600 000 resor sett till 12 månader.

Ackumulerat resande i Kungsbacka stadsbusstrafik



UTVECKLING

- Ackumulerat= +12,0%
- Jämfört föregående april= -6,6%
- Jmf motsvarande period R12= +19,8%

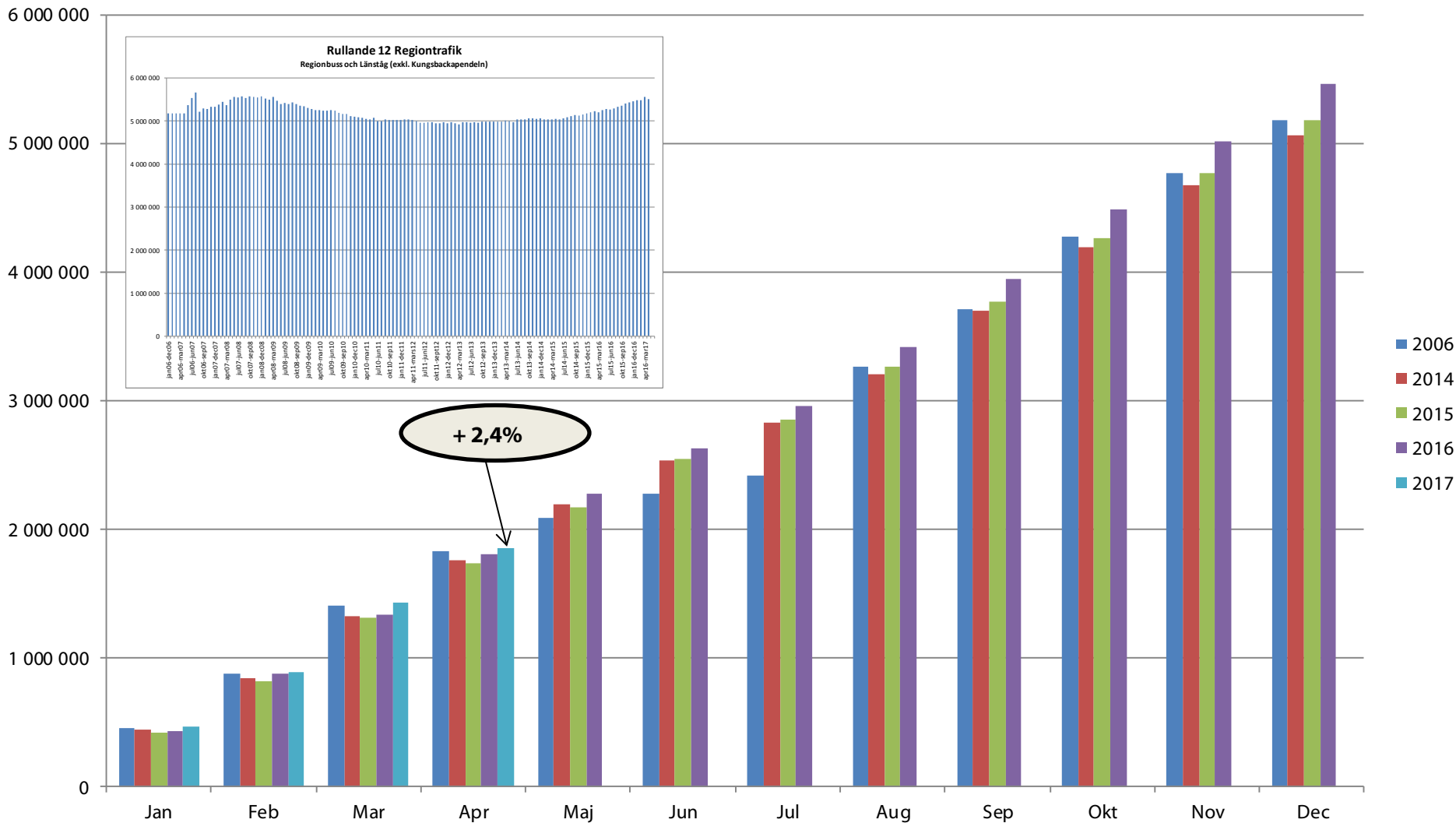


KOMMENTAR

Kungsbacka fortsätter att öka sedan det nya linjenätet infördes sommaren 2015. Fortsatt stabil ackumulerad resandeökning kring 15%. Sen påsk i april påverkar resandet negativt vid jämförelse månad/månad.

Akkumulerat resande i Regiontrafiken

Regionbuss och Länståg (exkl. Kungsbackapendeln)



+ 2,4%

UTVECKLING

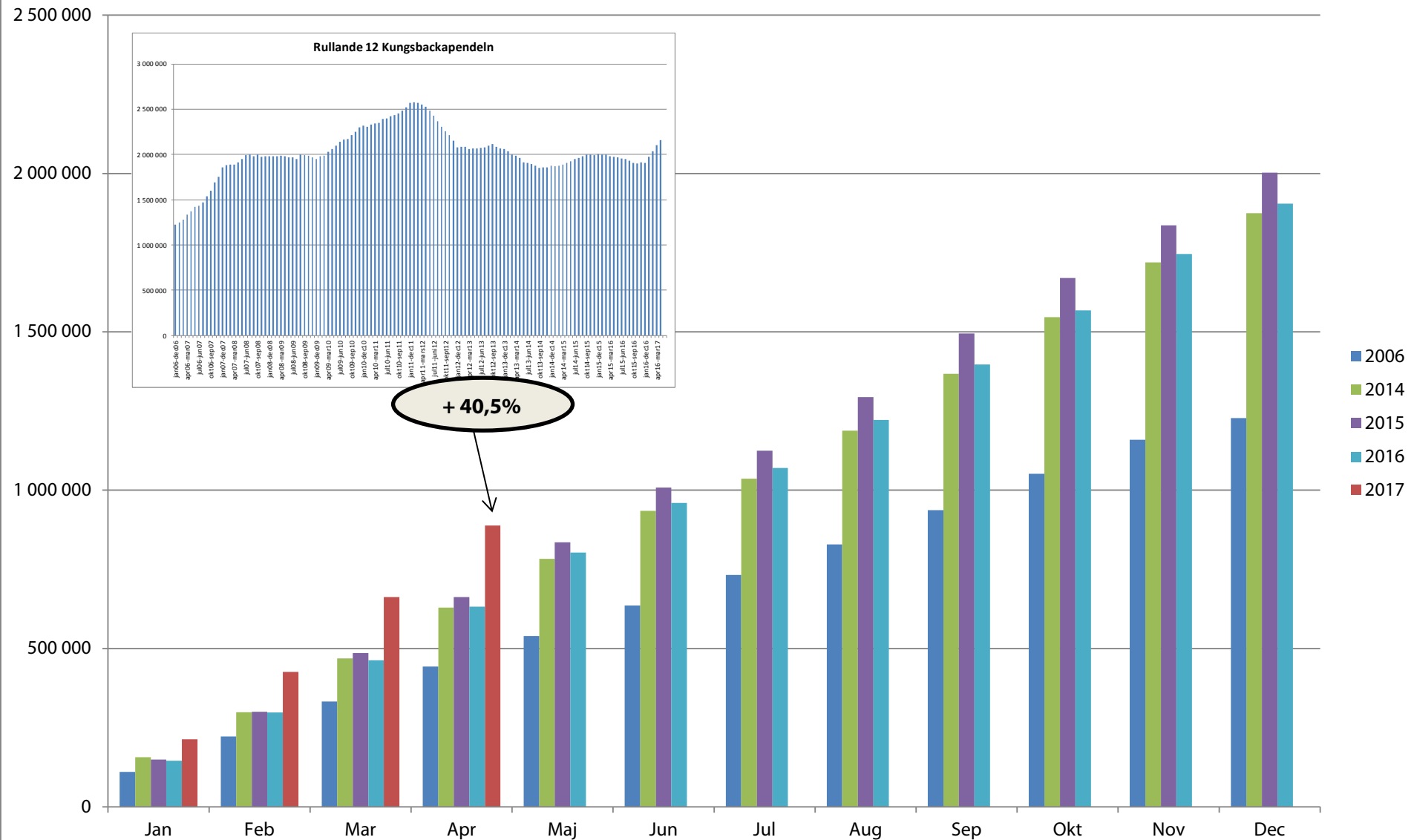
- Ackumulerat= +2,4%
- Jämfört föregående april= -12,0%



KOMMENTAR

Fortsatt ökning sett till ackumulerat, dock ger april ett lägre resande jmf föregående år då påsken inföll sent. Allt tyder på att resandeökningen kommer att fortsätta när maj månad summeras.

Akkumulerat resande med Kungsbackapendeln



UTVECKLING

- Ackumulerat= +40,5%
- Jämfört föregående april:= +33,7%

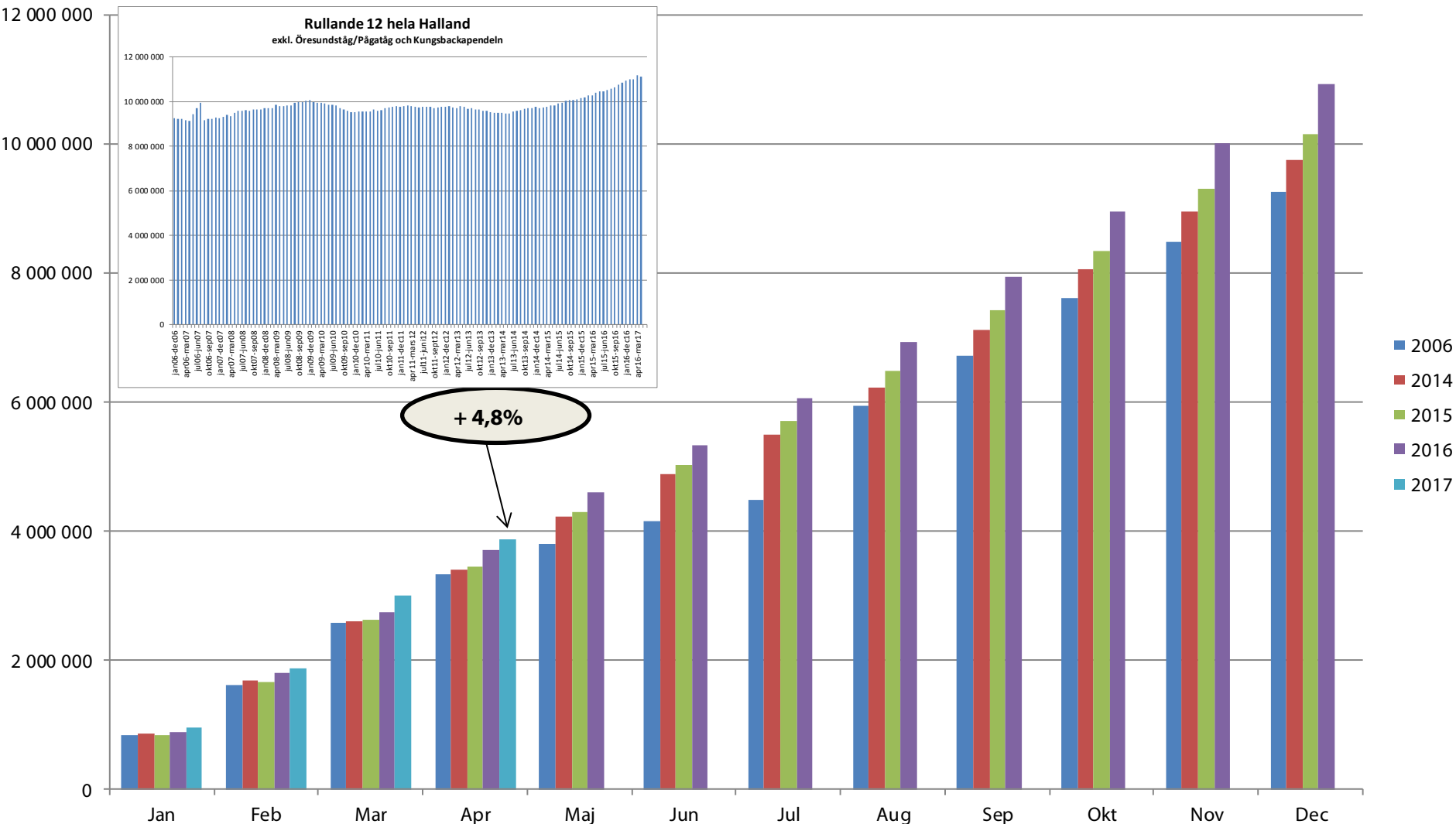


KOMMENTAR

Mycket stark resandeutveckling som beror på att resandet numera mäts med kundräkningssystem. Tidigare mätmetod har inneburit ett stort mörkertal vilket nu påvisas av KRS.

Akkumulerat resande i Halland

exkl Öresundståg/Pågatåg och Kungsbackapendeln



UTVECKLING

KOMMENTAR

- Ackumulerat= +4,8%
- Jämfört föregående april= -8,5%
- Jmf motsvarande period R12= +6,9%



Exl Kba-pendeln redovisas ett fortsatt ökat resande. Visst avbräck sker i april härlett till påsken som inföll under månaden, 2016 låg påsken i mars. Den långsiktiga trenden är dock positiv, vid jämförelse R12 med motsvarande period föregående år, ökar resandet med nära 7%.

BILAGA 1 till IT-Plan för Hallandstrafiken AB

Namn-och kontaktinformationslista

Beredskapsorganisation

Namn	Tjänst	Tfn Arbete	Tfn Mobil	Tfn Hem
Andreas Almquist	VD	0346-712 550	076-770 78 17	
Karin B Engström	Ek-chef	0346-712 560	076-770 78 35	0346-17674
Daniel Modiggård	Plan-chef	0346-712 578	076-770 78 38	0340-677769
Yasmine Möllerström Henstam	Komm-chef	0346-712 540	076-770 78 20	035-156629
Jarl arne Leek	IT-chef	0346-712 580	076-770 78 00	0340-679998
Catherine Borg	IT-tekniker	0346-712 582	076-770 78 02	
Kjell Gillberg	Teknikansv.	0346-712 581	076-770 78 01	035-31390
Johan Fälth	Utv.tekniker	0346-712 584	076-770 78 06	
Åsa Karlsson	KC-chef	0346-712 545	076-770 78 25	0346-84592
Jesper Andersson	Förs-ansv.	0346-712 541	076-770 78 21	035-211249

För en bred informationsspridning kontaktas nedanstående.

HLT Informationsenhet

Telefon

0346-712 791

Radio Halland

Telefon

Vardagar 05.30 – 18.30

035-172 700

Övrig tid

036-999 444

036-100 100

036-305 080

Fungerar inte förbindelsen med Radio Halland direkt finns alltid möjlighet att nå dem via SOS Alarm på telefon 035-109 166.



IT – Plan
för
Hallandstrafiken AB

Rev. 2017-05-31

Innehållsförteckning

<u>IT-Plan för Hallandstrafiken AB</u>	<u>3</u>
<u>IT-Säkerhetspolicy för Hallandstrafiken AB</u>	<u>6</u>
<u>IT-Systemplan för Hallandstrafiken AB</u>	<u>11</u>
<u>IT-Beredskapsplan för Hallandstrafiken AB</u>	<u>15</u>
<u>Namn- och kontaktinformationslista</u>	<u>Bilaga 1</u>

IT-Plan för Hallandstrafiken AB

1 Inledning

Den digitala informationen ökar ständigt och det är av stor vikt att denna information finns att tillgå på ett enkelt och smidigt sätt oavsett om det gäller information till kunder eller internt inom Hallandstrafiken. Vidare tenderar utvecklingen inom IT-området att accelerera alltmer och en avvägning över en för Hallandstrafiken rimlig utvecklingsnivå är högst väsentlig.

Hallandstrafikens IT-investeringar skall vara effektiva och så långt möjligt framtidssäkrade, standardiserade, moduluppbyggda samt kunna underhållas på ett kostnadseffektivt sätt.

Fokusering skall ske på hur IT bäst kan nyttjas i strävan att stödja verksamheten och skapa nya förutsättningar och möjligheter för organisationens sätt att arbeta effektivt.

IT-kunskapen skall hos samtliga medarbetare med utgångspunkt från respektive medarbetares arbetsuppgifter kontinuerligt hållas på en hög nivå.

En klar och tydlig ansvarsfördelning vad gäller ägare av Hallandstrafikens olika system, systemansvarig respektive driftansvarig skall finnas. IT-säkerheten skall ges högsta prioritet och beredskapsplan för eventuella driftsstörningar finnas.

2 Mål och riktlinjer

Målet med planen är att stödja satsningar på IT som bidrar till att utveckla Hallandstrafikens verksamhet på ett effektivt sätt, förbättra information såväl externt som internt samt syfta till att klargöra ansvar och styrning av IT-användningen.

3 Verksamheten

Hallandstrafikens IT-stöd kan huvudsakligen indelas i följande områden.

- Allmänna system
- Branschspecifika system
- Fordon och hållplatser/terminaler
- Information via Internet/Intranet/Telefoni
- Hårdvara

Allmänna system

För att säkerställa en god kompatibilitet mot verksamhetens vanligaste förekommande kontakter skall så långt möjligt standardprogramvaror användas och versionsuppgraderingar ske i sådan takt att denna kompatibilitet uppnås. Vidare skall strävan vara att uppnå en så integrerad miljö som möjligt för att underlätta informationsflödet mellan olika programvaror och system.

Branschspecifika system

Strävan skall vara att använda system med bästa möjliga funktionalitet och med ett så stort antal användare som möjligt för att säkerställa systemens fortlevnad. Liksom för allmänna system är det även för branschspecifika system av största vikt att uppnå största möjliga integration så att information enkelt kan utbytas mellan de olika systemen.

Fordon och hållplatser/terminaler

Biljettförsäljningssystemet skall om möjligt vara kompatibelt med angränsande läns biljettsystem såtillvida att Hallandstrafikens olika biljetter och kort skall kunna användas i angränsande län och vise versa samt att ekonomiska transaktioner enkelt skall kunna utbytas. Kunder skall kunna erbjudas biljett- och kortköp via Internet, abonnemang etc.

Fordonsdatorer skall finnas i alla bussar för att säkerställa realtidsinformation till kunder på hållplatser/terminaler via Internet etc respektive information för att underlätta för kunder med nedsatt syn- eller hörsel förmåga.

Fordonsutrustningarna skall så långt möjligt integreras för att uppnå kostnadseffektiva lösningar och medge en enkel förarhantering.

Vidare skall strävan vara att hitta lösningar för kommunikation och informationsutbyte mellan olika trafikslag såsom Buss, Taxi och Tåg.

Information via Internet/Intranet/Telefoni

Hallandstrafikens information på Internet/Intranet skall utformas på ett sätt som kännetecknas av användarvänlighet, enkelhet och funktionalitet. Via telefon skall information ges med minsta möjliga väntetider för kunden och ett väl fungerande kösystem skall finnas. Information via mobil telefoni och mobila tjänster skall utvecklas i takt som följer efterfrågan.

Hårdvara

Vid inköp av hårdvara skall strävan vara att minimera antalet produktmärken för att underlätta administration och minska behovet av speciell reservdelshållning etc. För att säkerställa en stabil driftmiljö och minimera driftstörningar skall kända och stabila produktmärken i första hand användas. Vidare skall en väl fungerande backup för strömförsörjning samt för kylning finnas så att kortare strömbortfall ej påverkar systemdriften.

4 IT Planeringsprocess

Planeringsprocessen pågår fortlöpande under året och samordnas med Hallandstrafikens budgetprocess. Hallandstrafikens IT-plan skall följas upp och ses över årligen.

5 IT Säkerhetspolicy

Hallandstrafikens IT-säkerhetspolicy innehåller policy för bl a tillgång, användning, lösenordshantering, säkerhetskopiering mm (sidan 6).

6 Utbildning

Utbildning är en mycket viktig del för att optimera användandet av IT. Respektive avdelningschef ansvarar för att anställda får den utbildning som krävs. IT-avdelningen ansvarar för att anställda får grundläggande utbildning i PC-användning vad gäller operativsystem, e-post hantering, nätverkets struktur samt ansvarar för information gällande Hallandstrafikens IT-säkerhetspolicy.

7 Systemansvar

För att tydliggöra ansvarsfördelningen har varje system förutom användarna av systemet en systemägare, verksamhetsansvarig, systemansvarig respektive en driftansvarig. Denna indelning är specificerad i "Systemplan" (sidan 11).

8 Beredskapsplan

För att minimera konsekvenser av ett eventuellt driftstopp skall en beredskapsplan finnas. Planen skall innehålla en handlingsberedskap och rutiner vid ett oplanerat driftstopp i Hallandstrafikens nätverk och system (sidan 15).

IT-säkerhetspolicy för Hallandstrafiken AB

Denna policy syftar till att säkerheten hos Hallandstrafiken AB motsvarar såväl företagets som användarnas behov och intentioner.

Det åligger varje användare av Hallandstrafiken ABs datorsystem att ta del av och sätta sig in i denna policy.

Tillgång

Denna del behandlar frågor som rör tillgången till Hallandstrafiken ABs IT-system.

Begränsningar

Tillgång till Hallandstrafiken ABs IT-system är begränsad till de användare som har sökt och fått godkänd tillgång till systemen.

Nytt konto

I god tid innan nyanställd, konsult eller praktikant börjar skall ansökan göras på därför avsedd blankett. Ansökan görs tillsammans med användarens närmaste chef.

Delade konton

Det är förbjudet att dela konton mellan användare. Detta gäller alla anställda, konsulter, praktikanter etc. Alla som har behov av att komma åt Hallandstrafiken ABs IT-system för sitt arbete kommer att få tillgång till dem. Om användare behöver dela på filer skall de kontakta Hallandstrafiken ABs IT-avdelning som skapar speciella grupper eller mappar där de kan dela på filer.

Avsluta konton

När anställning upphör skall närmaste chef anmäla detta till IT-avdelningen på därför avsedd blankett.

Användning

Hallandstrafiken ABs IT-system delas av ett stort antal användare. För att säkerställa att allt fungerar har följande regler fastlagts.

Tillåten användning

Hallandstrafiken ABs IT-system är avsedda för att stödja verksamheten. Användningen av dem är begränsad till sådana aktiviteter som är direkt relaterade till verksamheten. Det innebär att dessa inte får användas för:

- Att spela spel
- Koppla upp sig mot andra datorer för att spela spel
- Antisocial eller oetisk verksamhet.
- Aktiviteter som sannolikt negativt kommer att påverka andra användares arbete.

E-post

Hallandstrafiken ABs e-post får i huvudsak enbart användas för att skicka e-post som har samband med verksamheten. Privat e-post accepteras i samma utsträckning som privata telefonsamtal, det vill säga i begränsad omfattning. Alla handlingar som inkommer till, upprättas eller förvaras hos Hallandstrafiken via e-post är allmän handling (undantag är minnesanteckningar, arbetsmaterial, privat e-post samt handling som är avsedd att offentliggöras i en periodisk skrift som ges ut av Hallandstrafiken) En handling är upprättad när den expedierats, det vill säga när den utsänts, verkställts eller skrivits under. Därmed gäller principerna för offentlighet enligt 2 kap. 3 § i Tryckfrihetsförordningen. Kopia på offentlig e-post läggs i respektive in- och utmapp.

E-posten får ej användas för:

- Skicka eller vidarebefordra kedjebrev.

Internet

Hallandstrafiken ABs policy är att endast de som har behov av Internet för att sköta sitt arbete skall ha tillgång till Internet. Internet får bara användas för arbetsrelaterad verksamhet. Användarna får inte ladda ner program eller tilläggsprogram till WEB-läsaren och installera dessa på företagets datorer.

Datorprogram

Hallandstrafiken AB har beslutat vilka program och system som skall användas. Behövs andra specialprogram skall detta beslutas av avdelningschef tillsammans med Hallandstrafiken ABs IT-avdelning.

Licens

För alla program och system som används inom Hallandstrafiken AB skall det finnas giltiga licenser.

Originalmedia och licenshandlingar skall förvaras av Hallandstrafikens IT-avdelning.

Installation av program

Installation av program får endast göras av Hallandstrafiken ABs IT-avdelning eller speciellt utsedda personer inom Hallandstrafiken AB. Det innebär att det är förbjudet för användaren:

- Att installera program på sin bärbara eller stationära dator eller på någon server.
- Att installera skärmläckare, bakgrundsbilder eller andra tillägg till operativsystemet.
- Att göra förändringar i datorns inställningar, register eller inställningsfiler.
- Att göra kopior av program för användning på andra datorer.

Inköp av utrustning

Vid all nyanskaffning av IT-utrustning skall Hallandstrafiken ABs IT-avdelning konsulteras för att få en enhetlig och väl fungerande IT-miljö.

Virussydd

Hallandstrafiken AB har installerat ett centralt skydd mot spam, datavirus och liknande program. Detta skydd uppdateras kontinuerligt men nya varianter dyker ständigt upp. Det är därför i både Hallandstrafiken ABs och användarnas intresse att stor vaksamhet iakttages. Kontakta Hallandstrafiken ABs IT-avdelning om ni upptäcker något som verkar onormalt. Tänk speciellt på följande:

- Öppna inte bifogade filer om ni inte känner igen avsändaren.
- Öppna inte bifogade filer om brevet verkar konstigt även om det är en känd avsändare (till exempel om någon som brukar skriva på svenska har skickat ett brev på engelska).
- Vidarebefordra inte virusvarningar som ni får annat än till Hallandstrafiken ABs IT-avdelning.
- Viruskontrollera all extern lagringsmedia innan de används i Hallandstrafiken ABs datorer.

Virussydd på bärbara datorer

Virusprogrammen på bärbara datorer uppdateras normalt automatiskt när dessa ansluts i Hallandstrafiken ABs nätverk.

Säkerhetskopiering

All information som skapas inom Hallandstrafiken AB skall lagras på därför avsedda servrar, vanligtvis M:\user\xx. Undantag kan göras då information av praktiska skäl tillfälligt måste lagras lokalt. Hallandstrafiken ABs IT-avdelning ansvarar för att det görs regelbundna säkerhetskopior av informationen på alla servrar.

Bärbara datorer

Användare med bärbara datorer som tillfälligt lagrar filer lokalt ansvarar själva för att säkerhetskopiering görs regelbundet genom att kopiera till USB-minne eller CD.

När bärbara datorer ansluts till Hallandstrafikens nätverk synkroniseras normalt användarens användarkataloger.

Integritet

Hallandstrafiken AB respekterar användarnas rätt till integritet men förbehåller sig rätten att vidta nödvändiga åtgärder för att kontrollera systemets säkerhet. Detta kan innebära genomsökning av användarnas filer och program. Hallandstrafiken ABs rätt till kontroll regleras i Datainspektionens skrift "Personuppgifter i arbetslivet".

Det är förbjudet att delge person/företag, som inte direkt i tjänsten inom Hallandstrafiken AB, eller på uppdrag av Hallandstrafiken AB eller dess ägare har behov därav, datafiler eller program.

Skulle en användare upptäcka att hon/han eller någon annan har fått tillgång till information som man inte har rätt till skall omedelbart Hallandstrafiken ABs IT-avdelning meddelas.

Lösenord

Lösenordet är nyckeln till alla IT-system. Hallandstrafiken AB anser att lösenordet är en mycket viktig del i säkerhetssystemet. Följande policy gäller för att säkerställa att lösenorden blir en effektiv metod att förhindra obehöriga tillträden till Hallandstrafiken ABs IT-system.

Lösenordets utseende

Ett lösenord måste vara minst 10 tecken långt och skall innehålla tecken från tre av fyra teckengrupper (versaler, gemener, siffror och specialtecken). Lösenorden får inte innehålla användarnamn, för eller efternamn.

Vid val av lösenord skall användaren undvika att använda lätt gissade ord. Idealet är ett nonsensord. Exempel på bra lösenord är "tiger%bur32".

Regelbundna byten av lösenord

Lösenordsbyte skall ske en gång per år och är tvingande.

Avslöjande av lösenord

Användarna är förbjudna att avslöja sitt lösenord för någon annan person än personal på Hallandstrafiken ABs IT-avdelning. Användare får inte skriva ner sina lösenord och förvara desamma så att det möjliggör åtkomst till Hallandstrafikens ABs system. Lösenord får inte heller antecknas elektroniskt i Hallandstrafiken ABs system.

Användarens skyldigheter

Användarna av Hallandstrafiken ABs IT-system skall vara medvetna om att de har lika stor del i ansvaret för säkerheten som Hallandstrafiken AB. Användarna skall ta del av denna policy och arbeta för att system- och informationssäkerheten bevaras.

Användaren skall också vara uppmärksam eftersom hon/han ofta är först att observera brister i säkerheten. Användaren skall meddela Hallandstrafiken ABs IT-avdelning omedelbart om något misstänkt observeras.

Disciplinåtgärd vid missbruk

Hallandstrafiken AB bevakar aktivt att säkerhetspolicyn följs. Hallandstrafiken AB är realistiskt och är beredd att ge användaren rätt om det finns några tvivel om hur reglerna skall tolkas. Åtgärden beror på vilken typ av händelse det handlar om. Normalt ger ett brott mot policyn en tillrättavisning. I allvarigare fall som kan anses som kriminella kan polisanmälan komma att ske.

IT organisation

Hallandstrafiken AB

IT-Chef
Teknikansvarig
Utvecklingstekniker
IT-Tekniker

Systemplan för IT-system inom Hallandstrafiken AB

1 Inledning

Det övergripande ansvaret för Hallandstrafikens IT-system åvilar ledningen medan det operativa ansvaret för varje enskilt system struktureras enligt detta dokument.

2 Ansvarsstruktur

Det operativa ansvaret för Hallandstrafikens IT-system indelas i följande fem nivåer.

- Systemägare
- Verksamhetsansvarig
- Systemansvarig
- Driftansvarig
- Användare

Systemägare

Systemägaren utses av ledningen och har det övergripande ansvaret inför ledningen för att IT-systemet förvaltas på för verksamheten bästa sätt. Systemägaren fattar de avgörande besluten om systemets ny- och vidareutveckling alternativt avveckling inom ramen för sin verksamhet.

Verksamhetsansvarig

Den verksamhetsansvarige ansvarar för själva informationen i systemet och att denna hanteras på ett tillfredställande sätt.

Systemansvarig

Systemansvarig utses av systemägaren eller verksamhetsansvarig och är den person i verksamheten som har ansvaret för den dagliga användningen av systemet. Systemansvarig samverkar med Driftansvarig för att säkerställa en säker och rationell daglig drift av systemet.

Driftansvarig

Driftansvarig har det övergripande ansvaret för att de olika systemens tekniska delar fungerar samt ansvarar för de olika systemens dagliga drift. Driftansvarig samverkar med systemägare vad avser drift och resursfördelning för de olika systemen.

Användare

Varje användare ansvarar för att gällande regler för IT-säkerheten följs. I detta ansvar ingår även att till Verksamhetsansvarig, Systemansvarig, eller Driftansvarig rapportera olika former av incidenter och felaktigheter som upptäcks i systemen.

Ansvarsstruktur för Hallandstrafikens IT-system

Systemtyp	Avdelning	IT-System	Systemägare	Verksamhetsansv.	Systemansvarig	Driftansvarig	Användare
Infrastruktur	IT	Nätverk Int/Ext	IT-chef	IT-chef	IT-avdelningen	IT- avdelningen	Alla
Kontorssystem	Alla	MS Office	IT-chef	IT-chef	IT-avdelningen	IT- avdelningen	Alla
Kontorssystem	Alla	Tfn-växel inkl CC	IT-chef	IT-chef	IT-avdelningen	IT- avdelningen	Alla
Kontorssystem	Kommunikation	Adobe	Komm-chef	Kom-chef	Marknads-komm	IT- avdelningen	Komm
Verksamhetssystem	Personal	Kontek	Personalchef	Personalchef	Personalchef	IT- avdelningen	Pers.adm
Verksamhetssystem	Ekonomi	Visma	Ek-chef	Ek-chef	Ek-chef	IT- avdelningen	Ekonomi
Verksamhetssystem	Ekonomi	NB Access	Ek-chef	Ek-chef	Ek-chef	IT- avdelningen	Ekonomi
Verksamhetssystem	Ekonomi	Cubic	Ek-chef	Ek-chef	Teknikansvarig	IT- avdelningen	Ek/Plan/ Försäljning
Verksamhetssystem	Kommunikation	TimeCare	KC-chef	KC-chef	KC-chef	IT- avdelningen	Kundcenter/ Försäljning
Verksamhetssystem	Kommunikation	Webbsida Intranet	Komm-chef	Komm-chef	Marknads-komm	IT- avdelningen	Alla
Verksamhetssystem	Kommunikation	Webbsida Internet	Komm-chef	Komm-chef	Marknads-komm	IT- avdelningen	Alla/Externa
Verksamhetssystem	Kommunikation	Respons	Komm-chef	Komm-chef	Marknads-komm	IT- avdelningen	Alla
Verksamhetssystem	Planering	Rebus	Plan-chef	Trafikutvecklare	Trafikutvecklare	IT- avdelningen	Planering

Systemtyp	Avdelning	IT-System	Systemägare	Verksamhetsansv.	Systemansvarig	Driftansvarig	Användare
Verksamhetssystem	Planering	Elmer/ Reseplan.	Plan-chef	Trafikutvecklare	Trafikutvecklare	IT- avdelningen	Plan/Komm/ Kundcenter
Verksamhetssystem	Planering	Skjutsplus	Plan-chef	Skolskjutsplanerare	Skolskjutsplanerare	IT- avdelningen	Plan
Verksamhetssystem	Planering	Planet inkl stödsystem	Plan-chef	Planerare anropstrafik	IT-tekniker	IT- avdelningen	Plan/ Kundcenter
Verksamhetssystem	Planering	Solen	Plan-chef	Verksamhetsansv Ftj	IT-tekniker	IT- avdelningen	Plan
Verksamhetssystem	Planering	Pluto	Ek-chef	Ek-chef	IT-tekniker	IT- avdelningen	Plan/Ek
Verksamhetssystem	Planering	IT-radio inkl kringsystem	Plan-chef	Teknikansvarig	Teknikansvarig	IT- avdelningen	Alla/Entrep/ Externa
Verksamhetssystem	Planering	Talradio	Plan-chef	Teknikansvarig	Teknikansvarig	IT- avdelningen	Entrep
Verksamhetssystem	Ekonomi	Mobilbiljett	Ek-chef	Ek-chef	IT-avdelningen	IT- avdelningen	Ek/Förs

IT-Beredskapsplan för Hallandstrafiken AB

1 Inledning

För att minimera störningar och eventuella följder i samband med ett oplanerat driftstopp i nätverk eller något av Hallandstrafikens system och för att skapa en handlingsberedskap har denna beredskapsplan upprättats.

2 Planen

- När är det beredskapsläge
- Vilka skall larmas
- Vilka skall informeras
- Beredskapsorganisation
- Vilka resurser krävs
- Vilka reservrutiner finns
- Vilka aktiviteter skall utföras
- Känslighetsgradering av systemen

När är det beredskapsläge

Exempel på beredskapslägen kan vara brand i Hallandstrafikens lokaler eller i lokaler som direkt påverkar driften av Hallandstrafikens system, en längre tids utebliven elleverans , serverhaveri utöver uppbyggd redundans, utebliven bredbandsförbindelse utöver uppbyggd redundans, utebliven telefonitjänst.

Vilka skall larmas

Vid ett beredskapsläge skall alltid Hallandstrafikens IT-chef och IT-tekniker larmas. Hallandstrafikens IT-chef beslutar sedan om Hallandstrafikens beredskapsorganisation skall inkallas, vilka åtgärder som skall vidtas och vilka resurser som skall sättas in. Har Hallandstrafikens beredskapsorganisation inkallats sker dessa beslut där.

Vilka skall informeras

(Se Beredskapsorganisationen namn- och kontaktinformationslista i bilaga 1.)

Beredskapsorganisation

Tjänst	Prio
VD	2
Ekonomi-chef	2
Planerings-chef	2
Kommunikations-chef	1
IT-chef	1
IT-tekniker	1
Teknikansvarig	3
Utv.tekniker	1
Kundcenter-chef	4
Försäljningsansvarig	2

(Se Beredskapsorganisationen namn- och kontaktinformationslista i bilaga 1.)

Vilka resurser krävs

Utöver de befintliga serviceavtal som finns tecknade såväl för mjuk- som hårdvara kan resurser i form av internt personella, externt personella samt resurser i form av hårdvara krävas.

Vilka reservrutiner finns

De system som är mest känsliga för störningar är planeringssystemet för den anropsstyrda kollektivtrafiken med avseende på bokning av resor, planeringen av bokade resor och utförandet av bokade resor samt nätverk och telefonväxel.

Följande reservrutiner finns för dessa system

- Koppla över bokning till extern bokningscentral
- Koppla över kontroll av utförandet till Taxi

Vilka aktiviteter skall utföras

- Bedömning av beredskapsläget
- Bedömning av om beredskapsorganisationen skall inkallas
- Bedömning av om reservrutiner skall aktiveras
- Aktivera reservrutiner
- Bedömning av informationsbehovet
- Aktivera informationsåtgärder
- Aktivera serviceavtal om detta är tillämpligt
- Inkalla eventuella personella resurser
- Beställning av hårdvara om detta är tillämpligt
- Definiera åtgärder för att minimera konsekvenserna av katastrofläget
- Aktivera åtgärder för att minimera konsekvenserna av katastrofläget

Känslighetsgradering av systemen

1 Hög > 5 Låg

IT-System	Känslighetsgrad	Systemägare	Driftansvarig
Nätverk internt/externt	1	IT-chef	IT-avdelningen
MS Office	4	IT-chef	IT-avdelningen
Tfn-växel	1	IT-chef	IT-avdelningen
Adobe	4	Komm-chef	IT-avdelningen
Kontek	4	Personal-chef	IT-avdelningen
Visma	3	Ek-chef	IT-avdelningen
NB Access	4	Ek-chef	IT-avdelningen
Cubic	2	Ek-chef	IT-avdelningen
TimeCare	3	KC-chef	IT-avdelningen
Webbsida Intranät	5	Komm-chef	IT-avdelningen
Webbsida Internet	2	Komm-chef	IT-avdelningen
Respons	5	Komm-chef	IT-avdelningen
Rebus	4	Plan-chef	IT-avdelningen
Elmer/Reseplanerare	2	Plan-chef	IT-avdelningen
SkjutsPlus	4	Plan-chef	IT-avdelningen
Planet inkl stödsystem	1	Plan-chef	IT-avdelningen
Solen	2	Plan-chef	IT-avdelningen
Pluto	2	Ek-chef	IT-avdelningen
IT-radio inkl kringssystem	2	Plan-chef	IT-avdelningen
Talradio	3	Plan-chef	IT-avdelningen
Mobilbiljett	2	Ek-chef	IT-avdelningen

Likabehandlingsplan

Gemensamma ambitioner ska aktivt bidra till en verksamhet där jämställdhet och jämlikhet är en styrka.

Planen beskriver Hallandstrafikens ståndpunkter och mål samt vilka utvärderingar som ska genomföras under året.

Till Likabehandlingsplanen finns en guide med tips och vägledning i arbetet med att ta fram aktiviteter för att på så sätt konkretisera planen.

Olikheter är en styrka

Vi har alla olika bakgrund, erfarenheter och sätt att tänka. Genom att ta tillvara varandras olikheter ökar vi förmågan att utveckla kvaliteten i verksamheten.

På Hallandstrafiken ska vi därför medvetet arbeta för jämlikhet.

På Hallandstrafiken ska alla medarbetare ses som unika individer som behandlas lika efter sina förutsättningar.

Vår arbetsplats ska kännetecknas av:

- ❖ nollvision – inga trakasserier och ingen diskriminering
- ❖ en gemensam värdegrund
- ❖ en arbetsmiljö som passar alla
- ❖ lyhördhet och respekt för varandras olikheter

Hallandstrafiken har valt att ha en likabehandlingsplan som innefattar värdegrunds-, jämställdhets- och mångfaldsaspekter.

Hallandstrafikens jämställdhetsplan ersätts alltså av denna.

I likabehandlingsplanen anges Hallandstrafikens ståndpunkter och mål, samt vilka utvärderingar som ska genomföras under åren.

Likabehandlingsplanen gäller från och med juni 2013 och revideras därefter årligen efter behov.

Definitioner

Likabehandling

Likabehandling syftar till en jämställd och jämlik verksamhet.

Jämställdhet

Jämställdhet betecknar ett rättvist förhållande mellan kvinnor och män.

Jämlikhet

Jämlikhet är ett vidare begrepp som omfattar förhållandet mellan alla individer och grupper i samhället.

Det innebär att alla människor ska ha lika rättigheter, möjligheter och skyldigheter inom alla väsentliga områden i livet.

Bakgrund

En ny diskrimineringslag trädde i kraft den 1 januari 2009. Det innebar att sju lagar blev till en. Den nya diskrimineringslagen ska motverka diskriminering på grund av:

- ❖ kön
- ❖ könsöverskridande identitet eller uttryck
- ❖ etnisk tillhörighet
- ❖ religion eller annan trosuppfattning
- ❖ funktionshinder
- ❖ sexuell läggning
- ❖ ålder

Föreskriften Organisatorisk och social arbetsmiljö (AFS 2015:4)

En ny föreskrift har tagits fram och träder i kraft mars 2016. Syftet med föreskriften är att främja en god arbetsmiljö och förebygga risk för ohälsa på grund av organisatoriska och sociala förhållanden.

Föreskrifterna om organisatorisk och social arbetsmiljö gäller från och med den 31 mars 2016 reglerar kunskapskrav, mål, arbetsbelastning, arbetstid och kränkande särbehandling.

Reglerna ställer bland annat krav på att chefer.

- 1... ska ha tillräcklig kunskap i ämnet.
- 2... ska säkerställa att arbetsbelastningen är rimlig.
- 3... ska förebygga ohälsa kopplad till att medarbetare ständigt är nåbara.
- 4... ska motverka kränkande särbehandling.

Ansvar

Diskrimineringslagen ger arbetsgivaren huvudansvaret för likabehandlingsarbetet i arbetslivet.

VD är ansvarig för att arbetet med att främja likabehandling blir ett naturligt inslag i arbetsplatsens vardag. Dessutom ska samtliga chefer inom Hallandstrafiken se till att likabehandlingsarbetet får genomslag inom deras ansvarsområden och att medarbetarna känner till planen.

Alla medarbetare har ett ansvar att följa likabehandlingsplanen och att bidra till en mer jämlik verksamhet.

Rättigheter och skyldigheter

Alla medarbetare på alla nivåer har samma rättigheter och skyldigheter när det gäller jämställdhet och mångfald. Diskrimineringslagen omfattar även praktikanter, inhyrd eller inlånad arbetskraft och arbetssökande.

Samverkan

Likabehandlingsplanen på Hallandstrafiken har tagits fram i samverkan med de fackliga organisationerna

Gemensamma mål

1. Arbetsförhållanden

*"Arbetsgivaren ska genomföra sådana åtgärder som med hänsyn till arbetsgivarens resurser och omständigheterna i övrigt kan krävas för att arbetsförhållandena ska lämpa sig för alla arbetstagare oavsett kön, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning."
Diskrimineringslagen 4 §*

Mål – Arbetsförhållanden

Såväl fysiska som psykosociala arbetsförhållanden på Hallandstrafiken ska lämpa sig för samtliga medarbetare och baseras på en gemensam värdegrund.

2. Rekrytering

*"Arbetsgivaren ska verka för att personer oavsett kön, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning ges möjlighet att söka lediga anställningar."
Diskrimineringslagen 7 §*
*"Arbetsgivaren ska genom utbildning, kompetensutveckling och andra lämpliga åtgärder främja en jämn fördelning mellan kvinnor och män i skilda typer av arbete och inom olika kategorier av arbetstagare."
Diskrimineringslag 8 §*

Mål – Rekrytering

Vid rekrytering ska alla sökande behandlas lika. Hallandstrafiken ska verka för en jämnare könsfördelning och större mångfald på Hallandstrafikens olika avdelningar.

3. Lön

"I syfte att upptäcka, åtgärda och förhindra osakliga skillnader i lön och andra anställningsvillkor mellan kvinnor och män ska arbetsgivaren vart tredje år kartlägga och analysera bestämmelser och praxis om löner och andra anställningsvillkor som tillämpas hos arbetsgivaren, och löneskillnader mellan kvinnor och män som utför arbete som är att betrakta som lika eller likvärdigt.

Arbetsgivaren ska bedöma om förekommande löneskillnader har direkt eller indirekt samband med kön."

Diskrimineringslag 10 §

Mål – Lön

Inga osakliga löneskillnader ska förekomma på Hallandstrafiken.

4. Föräldraskap/föräldraledighet

"Arbetsgivaren ska underlätta för både kvinnliga och manliga arbetstagare att förena förvärvsarbete och föräldraskap."

Diskrimineringslag 5 §

Mål – Föräldraskap

Hallandstrafiken ska underlätta för män och kvinnor att förena ett aktivt arbete med föräldraskap.

5. Kränkande särbehandling

"Arbetsgivaren ska vidta åtgärder för att förebygga och förhindra att någon arbetstagare utsätts för trakasserier eller repressalier som har samband med kön, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning eller för sexuella trakasserier."

Diskrimineringslag 6 §

Mål - Trakasserier och kränkande särbehandling

På Hallandstrafiken ska det vara nolltolerans mot trakasserier, sexuella trakasserier och kränkande särbehandling.

Definitioner:

Trakasserier

Ett uppträdande som kränker någons värdighet och som har samband med någon av diskrimineringsgrunderna, till exempel kön, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning.

Sexuella trakasserier

Ett uppträdande av sexuell natur som kränker någons värdighet.

Kränkande särbehandling

Återkommande klandervärda eller negativt präglade handlingar vilka under en längre tid riktas mot utpekade enskilda arbetstagare och på ett personligt kränkande sätt ställer dem utanför arbetsgemenskapen. Det gemensamma för trakasserier och kränkande särbehandling är att en person förolämpas, hotas, kränks eller blir illa behandlad. Trakasserier, till skillnad från kränkande särbehandling, kan röra sig om en enstaka händelse.

Trakasserier och Kränkande särbehandling regleras i föreskrift från Arbetsmiljöverket (AFS 2015:4)

Uppföljning och utvärdering

Att utvärdera likabehandlingsarbetet inom Hallandstrafiken är mycket viktigt. Därför ska mål och åtgärder vara konkreta, mätbara och jämförbara. De ska också ha en tydlig tidsplan med datum för uppföljning. Hallandstrafikens likabehandlingsarbete ska följas upp årligen.

Senast den 30 november 2015 ska Hallandstrafiken redovisa de aktiviteter som genomförts för att nå de gemensamma målen i likabehandlingsplanen.

Redovisningen tas upp i samverkan i december månad.

Avslutande kommentarer

Att arbeta med likabehandling är en viktig fråga för Hallandstrafiken och kräver både mod och kraft från oss alla, såväl VD som chefer och medarbetare.

För att nå framgång med arbetet behöver var och en reflektera över sina attityder och värderingar och över vilket sätt dessa påverkar omgivningen.

Med ett aktivt likabehandlingsarbete vill Hallandstrafiken uppnå ett klimat som tillåter olikheter och som ser sådana som en tillgång i verksamheten.

I detta arbete är varje individs medverkan avgörande och det som gör skillnad.

Representationspolicy

Vad är representation

Enligt Riksskatteverkets (RSV) tolkning kan utgifter för representation avse kostnad för mat, dryck och betjäning i samband med t.ex. restaurangbesök samt även utgifter för biljetter till teaterföreställning, museum och idrottsanläggning.

Representationen kan rikta sig utåt mot intressenter (extern representation) eller inåt mot medarbetare (intern representation).

Representation medges endast i direkt samband med **ordinarie** verksamhet vid Hallandstrafiken AB. All representation bör utövas återhållsamt.

Återkommande representation mot en och samma person eller grupp av personer skall undvikas. Representation får inte vara lyxbetonad. Kostnader föranledda av sällskapsliv av mer personlig natur, eller kostnader i samband med personliga högtidsdagar, är inte att betrakta som representation.

Representation och alkohol

Hallandstrafiken AB:s alkohol- och drogpolicy syftar till att skapa helt alkohol- och drogfria arbetsplatser. Hallandstrafiken AB förutsätter att anställda som företräder förvaltningen i olika sammanhang uppvisar ett föredömligt uppträdande i alla avseenden. Hallandstrafiken AB:s representation med alkohol ska alltid präglas av måttlighet. Starköl och vin är tillåtet vid särskilda tillfällen i samband med måltid till exempel vid besök från utlandet och vid utdelning av minnesgåvor, men ska utnyttjas med restriktivitet. Starksprit får endast förekomma i undantagsfall och vid extern representation.

Extern representation

Med extern representation avses sådan gästfrihet på Hallandstrafiken AB:s vägnar, som visas vid planerade möten med externa intressenter. Exempel på tillfällen då extern representation kan förekomma kan nämnas förhandling i samband med köp och försäljning, förhandlingar med konsulter och experter av olika slag. Hit räknas också förhandlingar angående upprättande av avtal och liknande. Exempel på representation med PR-syfte kan nämnas jubileum och invigning av betydande anläggning och studiebesök.

Hallandstrafiken AB:s hållning vid extern representation är att representationskostnaderna bör hanteras restriktivt. I kostnaderna ska rymmas samtliga kostnader för lunch, middag eller supé inklusive drycker, serveringsavgift, entréavgifter till restaurang och liknande kostnader. Eventuellt överskjutande "dricks" betraktas som en privat kostnad för den som svarar för representationen.

Representation får inte vara lyxbetonad. Antalet gäster får normalt inte vara färre än antalet företrädare för Hallandstrafiken AB. Ofta återkommande representation mot en och samma person eller grupp av personer ska undvikas.

Intern representation

I begreppet intern representation ingår bland annat personalfester och informationsmöten för anställda. Hit räknas också utgifter för måltider i samband med interna kurser och planeringskonferenser.

Måltidsarrangemangen ska vara gemensamma för alla berörda deltagare. Måltider i samband med möten som regelbundet äger rum med kort mellanrum (varje/varannan vecka), exempelvis informationsmöten med Hallandstrafiken AB:s personal, kan inte betraktas som intern representation. Intern representation som sker i form av till exempel gemensam jullunch eller annan personalfest får högst äga rum två gånger per anställd och år.

Hallandstrafiken AB:s hållning vid intern representation är att representationskostnaderna bör hanteras restriktivt. I kostnaderna ska rymmas samtliga kostnader för lunch, middag eller supé inklusive drycker, serveringsavgift, entréavgifter till restaurang och liknande kostnader. Eventuellt överskjutande "dricks" betraktas som en privat kostnad för den som svarar för representationen.

Arbetsordning för styrelsen i Hallandstrafiken AB

Dessa regler för styrelsearbetet har antagits av styrelsen i Hallandstrafiken AB 2015-06-08 att tillämpas tills vidare. För omprövning gäller vad som sägs nedan under punkt 9.

1. Grundläggande förutsättningar

Bolaget som ägs till 100 procent av Region Halland är underordnat sin ägare i den omfattning och på det sätt som framgår av bolagsordningen och ägardirektivet.

2. Styrelsens uppgifter enligt aktiebolagslagen

Styrelsen svarar för bolagets förvaltning varvid dock gäller att den löpande förvaltningen handhas av verkställande direktören enligt riktlinjer och anvisningar som styrelsen meddelar och enligt skriftlig VD-instruktion.

Styrelsen utövar erforderlig kontroll över hur verkställande direktören handhar den löpande förvaltningen.

Styrelsen svarar för bolagets organisation och fastställer årligen arbetsordning för sitt arbete.

Styrelsen skall tillse att organisationen av bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska förhållanden i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt (internkontroll).

Styrelsen skall fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och skall meddelas sådana skriftliga instruktioner att den har förutsättning att fullgöra dessa skyldigheter.

3. Styrelsens beslutskompetens

Ärenden som med hänsyn till omfattningen och arten av bolagets verksamhet är av ovanlig beskaffenhet eller stor betydelse utgör styrelseärenden enligt ABL. Resterande förvaltningsuppgifter ryms inom begreppet löpande förvaltning och ankommer på verkställande direktören att handha.

För gränsdragning mellan styrelsen och verkställande direktörens beslutskompetens i ovan angivet avseende gäller intill styrelsen beslutat annat vad som kommit till uttryck i instruktion för verkställande direktören. VD-instruktionen skall omprövas årligen

4. Styrelsens ordförande

Enligt aktiebolagslagen leder styrelsens ordförande styrelsens arbete och har ålagts följande uppgifter och skyldigheter.

A. att bevaka att styrelsen fullgör sina skyldigheter enligt punkt 2 ovan.

B. att tillse att styrelsesammanträde hålls när det behövs. Sammanträde skall således hållas när ärende som enligt punkt 3 ovan utgör styrelseärende aktualiseras och inte kan uppskjutas till sammanträde som bestäms enligt punkt 6 A.

C. att sammankalla sammanträde om styrelseledamot eller verkställande direktören begär det.

Rätten att få styrelsesammanträde sammankallat för behandling av särskild fråga bör endast utnyttjas i akuta situationer. Kan frågan anstå till sammanträde som bestäms enligt punkt 6 A bör särskilt sammanträde ej påkallas.

D. att tillse att beslutsunderlaget för styrelsens ärenden är tillfredsställande.

E. att tillse att samtliga ledamöter såvitt möjligt bereds tillfälle att delta i ärendenas handläggning

Styrelseledamot skall erhålla rimlig tid för inläsning och bedömning av beslutsunderlag.

Det skall vidare ankomma på styrelsens ordförande att övergripande svara för att styrelsearbetet såväl i materiell som formell bemärkelse bedrivs i ordnade, rationella och effektiva former.

5. Arbetsfördelning inom styrelsen

Inom styrelsen förekommer följande arbetsfördelning:

Inom styrelsen skall finnas ett presidie, vilket utses av styrelsen. Presidiet består av ordföranden och vice ordföranden. Ytterligare en styrelseledamot kan inbjudas delta vid beredning inför styrelsesammanträde. Ägaren, Region Halland, äger rätt att utse tjänstemän inom Region Halland, att delta i presidiesammanträden och styrelsesammanträden.

Presidiet skall delta i beredningen av de ärenden som skall behandlas av styrelsen samt utgöra ett allmänt forum och rådgivande organ till verkställande direktören.

Presidiet beslutar på styrelsens vägnar i frågor vilka delegerats av styrelsen. För närvarande har styrelsen delegerat till presidiet att fatta beslut beträffande styrelseledamöters deltagande i Svensk Kollektivtrafiks och andra branschspecifika arrangemang liksom att enligt upprättat anställningsavtal föra förhandlingar och teckna avtal med verkställande direktören beträffande dennes löneförmåner.

Presidiet sammanträder på dag och tid som presidiet bestämmer. Sammanträde skall också hållas när ordföranden anser att det behövs eller när minst en ledamot begär det. Presidiet får handlägga ärenden bara när minst två av ledamöterna är närvarande.

Vid presidiets möten skall föras protokoll. Presidiets protokoll skall anmälas till styrelsen.

6. Styrelsesammanträdet

Styrelsen skall fungera som ett arbetskollektiv. Det är angeläget att bästa tänkbara förutsättningar för ett effektivt styrelsearbete etableras såvitt avser sammanträden som därutöver förekommande arbete. Styrelsesammanträden skall därför vara välplanerade och väl förberedda.

A. Program för styrelsesammanträdena

Vid det sista ordinarie sammanträdet för året fastställer styrelsen preliminär tidpunkt och plats för det närmast följande årets sammanträden. Sammanträden skall förekomma i huvudsaklig överenskommelse med vad som sägs under punkt 7. Fastlagt program fråntar ej styrelseledamot och verkställande direktör rätten att på begäran få till stånd ytterligare sammanträden.

B. Nya ärenden

Styrelseledamot som vill väcka ärende till styrelsemöte, ska senast två veckor före kallelse ska utsändas enligt p. C, skriftligen underrätta styrelsens ordförande härom, för att ärendet ska kunna beredas på lagstadgat sätt.

C. Kallelse

Kallelse skall genom ordförandens försorg tillställas ledamöterna senast en vecka före sammanträde. Till kallelse skall fogas dagordning och beslutsunderlag.

Ledamot som ej kan närvara vid sammanträde skall så snart som möjligt underrätta styrelsens ordförande eller verkställande direktör om detta.

D. Dagordning

Dagordningen skall ha följande huvudrubriker:

- a) Val av justeringsman
- b) Godkännande av dagordning
- c) VD-rapport
- d) Beslutsärenden
- e) Anmälningar/information
- f) Rapporter

E. Beredning och beslutsunderlag

Styrelsens ärenden bereds av styrelsens presidie och verkställande direktören i samråd. Beredningen skall genomföras så att det beslutsunderlag som erfordras för ställningstagande kan delges ledamöterna senast samtidigt med kallelsen.

F. Närvarorätt för företagsledningen

Vid styrelsens och presidiets sammanträden äger, i den mån ej styrelsen eller presidiet för särskilt fall beslutar, företagsledningen vara närvarande med rätt att delta i överläggningarna.

G. Protokoll

Vid styrelsens sammanträden skall föras beslutsprotokoll.

Protokollet skall justeras av styrelsens ordförande och en utsedd justeringsman.

Protokollet skall delges ordföranden och justeringsmannen inom två veckor från sammanträdet.

Protokollen skall föras i nummerföljd och med löpande paragrafnumrering och förvaras brandsäkert och under lås.

H. Sekretess

P g a bestämmelse i 1 kap 9 § sekretesslagen omfattas bolaget av offentlighetsprincipen varför bolagets handlingar skall vara tillgängliga för allmänheten i samma omfattning som om fråga varit om kommunal förvaltning.

Oberoende av det föregående bör styrelseledamöterna och verkställande direktören underlåta att lämna ut uppgifter om risk föreligger att detta kan skada eller misskreditera bolaget eller person som är verksam inom det. Bolagets skyldigheter att tillhandahålla handlingar begränsas ej härigenom.

Anställda som i sitt arbete tar del av uppgifter för vilka råder sekretess skall underteckna särskild sekretessförbindelse.

Beslutar styrelsen att information i ärende endast skall lämnas på särskilt sätt skall detta respekteras. För massmediakontakt svarar styrelsens ordförande och/eller verkställande direktören eller den han eller styrelsen därtill utser.

7. Årligen återkommande möten

Utöver VD-rapport angående aktuella ärenden respektive verksamhetens utveckling, skall följande ärenden behandlas vid nedan angivna sammanträdestidpunkter.

A. Februarsammanträdet

Genomgång av viktigare avtal.
Kollektivtrafikplan – budget.

B. Marssammanträdet

Årsredovisning för föregående räkenskapsår.
Beslut – remiss Kollektivtrafikplan.

C. Junisammanträdet

Omprövning av styrelsens arbetsordning, VD-instruktion, inköps- och upphandlingspolicy, representationspolicy, IT-policy och likabehandlingsplan.

Genomgång av eventuella stämmodirektiv.

Beslut Kollektivtrafikplan.

Ekonomisk rapport.

D. Septembersammanträdet

Taxejustering.

Intern kontroll.

E. Oktobersammanträdet

Styrelsesammanträde, eventuellt kombinerat med studiebesök.

Strategi- och inriktningsfrågor.

Ekonomisk rapport.

F. Decembersammanträdet

Kollektivtrafikplan.

Fastställande av sammanträdestider för kommande år.

Budget för kommande kalenderår.

Intern kontroll.

Ekonomisk rapport.

8. Introduktion av nya ledamöter

Styrelseordföranden och verkställande direktören svarar för att ny styrelseledamot introduceras i bolagets verksamhet och förhållanden.

9. Omprövning

Innehållet i ovanstående arbetsordning skall årligen och när styrelseledamot så begär omprövas.

VD-instruktion

Instruktion för verkställande direktören, nedan kallad VD, i Hallandstrafiken AB, nedan kallat bolaget, antagen av styrelsen 2012-12-14, att tillämpas tills vidare. För omprövning gäller vad som sägs nedan under punkt 13.

1. Grundläggande förutsättningar

Bolagets styrelse skall enligt 8 kap 7 § tredje stycket aktiebolagslagen (ABL) ange arbetsfördelningen mellan styrelsen och VD. Genom denna instruktion läggs VD:s uppgifter i bolaget fast och därmed arbetsfördelningen mellan styrelse och VD. Vid osäkerhet om tolkningen skall samråd ske med styrelsens ordförande, vilken har tolkningsföreträde.

VD har enligt 8 kap 29 § ABL att handha bolagets löpande förvaltning enligt riktlinjer och anvisningar som styrelsen meddelar. För VD i Hallandstrafiken AB skall följande på grund av ABL:s regler och styrelsens beslut gälla för hans verksamhet. Härutöver gäller av styrelsen meddelade särskilda anvisningar för del av VD:s verksamhetsområde eller konkret ärende.

VD:s ansvar för bolagets verksamhet enligt ABL begränsas ej genom denna konstruktion.

2. VD:s arbetsuppgifter

1. VD handhar bolagets löpande förvaltning. Med vilket avses att i alla operativa avseenden leda bolagets verksamhet i enlighet med de riktlinjer och anvisningar som meddelats av styrelsen. Inom de ramar styrelsen uppställt för bolagets organisation skall VD tillse att verksamheten blir optimalt effektiv och ändamålsenlig. I formellt konkreta avseenden innebär detta:
 - a) att verkställa styrelsens beslut;
 - b) att ingå för den löpande driften erforderliga avtal där bolagets åtagande ej överstiger 3 mnkr per år eller i övrigt är av större betydelse;
 - c) att upprätta periodrapporter och årsbokslut;
 - d) att anställa personal;
 - e) att anställa vikarier om arbetssituationen så kräver;
 - f) att förhandla och besluta om personalens löner, reseersättningar, tjänstledigheter, semester samt vidare- och fortbildning;

- g) att fullgöra arbetsgivarens förhandlings- och informationsskyldighet enligt MBL;
 - h) att besluta om uppsägning och omplacering av personal;
 - i) att tillse att anställd som i sitt arbete får del av uppgifter för vilka sekretess skall råda undertecknar särskild sekretessförbindelse;
 - j) att upprätta förslag till budget och marknadsplan;
 - k) att upprätta förslag till Kollektivtrafikplan för länet, taxebestämmelser och länstrafiktaxa i samråd med Region Halland;
 - l) att placera bolagets likvida medel i enlighet med av styrelsen och Region Halland fastställd placeringspolicy;
 - m) att då så är påkallat avskriva fordringsbelopp upp till 100 kkr;
 - n) att försälja utrangerade tillgångar;
 - o) att besluta om investeringar upp till 3 mnkr;
 - p) att besluta om rättsliga åtgärder i händelse av tvist vari bolaget utgör part;
 - q) att ombesörja bolagets skyldigheter enligt tryckfrihetsförordningen och sekretesslagen och att själv eller genom därtill skriftligen förordnad person avgöra huruvida handling kan utlämnas eller inte samt;
 - r) att i övrigt vidta de åtgärder och fatta de beslut som erfordras för den löpande verksamhetens behöriga gång.
2. VD skall fatta beslut i förvaltningsfråga som annars ankommer på styrelsen om styrelsens beslut ej kan avvaktas utan väsentlig olägenhet för bolaget. Om det är möjligt skall beslutet föregås av samråd med styrelsens ordförande. Styrelsen skall så snart som möjligt underrättas om åtgärden.
 3. VD skall sörja för att bolaget bokföring fullgörs i överensstämmelse med lag, att medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska förhållanden i övrigt sköts på ett betryggande sätt.
 4. VD skall så snart anledning föreligger underrätta styrelsen om behov av ändringar i bolagets organisation och i denna instruktion.
 5. VD skall omedelbart underrätta styrelsens ordförande när anledning förekommer att styrelsen tar ställning till viss uppkommen fråga.
 6. VD skall fortlöpande informera styrelsen om bolagets förhållanden. Informationen skall lämnas vid varje styrelsesammanträde.
 7. VD är föredragande vid styrelsens sammanträden.

8. VD skall utöva erforderlig kontroll och tillsyn av bolagets övriga befattningshavare. Det åligger VD att utfärda arbetsbeskrivningar i enlighet med bolaget organisationsplan för personal enligt styrelsens bestämmande samt att tillse att goda samarbetsformer därigenom etableras.
9. VD äger rätt att inom ramen för sin behörighet delegera beslutanderätt till annan tjänsteman inom bolaget samt att utfärda fullmakt. VD skall utöva erforderlig kontroll över hur sådana överförda befogenheter utnyttjas. För beslut som fattats med stöd av delegation ansvarar VD.
10. VD får ej handlägga frågor rörande avtal mellan honom och bolaget. Detsamma gäller ifråga om avtal mellan bolaget och tredje man om han i frågan har ett väsentligt intresse som kan vara stridande mot bolagets. Därutöver får ej VD handlägga fråga om avtal mellan bolaget och en juridisk person som den verkställande direktören ensam eller tillsammans med någon annan får företräda.
11. VD skall förhandla och sluta avtal i enlighet med av styrelsen fastställd förhandlingsordning för entreprenadtrafik.
12. VD får inte utan styrelsens medgivande inneha sidouppdrag (exkl. uppdrag för Svensk Kollektivtrafik) eller arbeten. När det gäller åtaganden av rent tillfällig och mycket kortvarig art, får detta ske efter överenskommelse med presidiet.
13. Innehållet i denna instruktion skall årligen omprövas.

HALLANDSTRAFIKEN AB

Reglemente för intern kontroll

Syfte med reglementet

1 § Syfte

Detta reglemente syftar till att säkerställa att Hallandstrafiken AB, nedan nämnt Bolaget, upprätthåller en tillräcklig kontroll, d.v.s. Bolaget skall med rimlig grad av säkerhet fastställa att mål inom följande kategorier uppnås:

- Verksamhetsstyrning
- Tillförlitlig finansiell rapportering
- Efterlevnad av tillämpliga lagar och föreskrifter.

Organisation av intern kontroll

2 § Bolagsstyrelsen

Bolagsstyrelsen har det övergripande ansvaret för att tillse att det finns en god intern kontroll. I detta ligger ett ansvar för att en organisation kring intern kontroll med regler och anvisningar upprättas inom Bolaget

3 § VD

Inom Bolagets verksamhetsområde ansvarar VD för att konkreta regler och anvisningar är utformade så att en god intern kontroll kan upprätthållas. VD är skyldig att löpande rapportera till styrelsen om hur den interna kontrollen fungerar.

4 § Avdelningschefer

Ansvariga cheferna i Bolaget är skyldiga att följa antagna regler och anvisningar om intern kontroll samt att informera övriga anställda om reglernas och anvisningarnas innebörd. Vidare har de att verka för att de anställda arbetar mot uppställda mål och att de arbetsmetoder som används bidrar till en god intern kontroll.

Brister i den interna kontrollen ska omedelbart rapporteras till VD.

5 §

VD svarar för att minst årligen skriftligt rapportera till styrelsen en samlad bedömning om hur den interna kontrollen fungerar. Allvarliga brott mot den interna kontrollen rapporteras omedelbart till styrelsen.

§ 6

Meningen med den interna kontrollen är att eventuella tveksamheter eller direkta felaktigheter ska kunna undanröjas eller stoppas.

Syftet med den omedelbara rapporteringen är att man inom Bolaget omgående ska kunna vidta åtgärder för att komma tillrätta med de fel och brister som har uppmärksammats. Fel eller brister som noteras ska omedelbart bli föremål för utredning och dokumenteras.

§ 7

Bolaget ska inom sin organisation tydliggöra ansvaret för den interna kontrollen och innebörden av denna. Bolaget ska också planera och prioritera arbetet med utveckling av rutiner för att stärka den interna kontrollen.

§ 8

Styrelsen skall årligen upprätta en internkontrollplan för Bolaget och den skall antas senast under februari månad. I internkontrollplanen skall bland annat dokumenteras på vilket sätt Bolagsstyrelsen säkerställer följande:

- Att ändamålsenlig verksamhet bedrivs och ekonomiskt tillfredställande resultat uppnås i Bolaget.
- Att kvaliteten i rapporteringen om verksamhet, ekonomi och internkontroll upprätthålls.
- En bedömning och uppföljning av Bolagets risker

§ 9 Övriga anställda

Övriga anställda är skyldiga att följa antagna regler och anvisningar i sin arbetsutövning.

Uppföljning av intern kontroll

§ 10 Styrning och uppföljning av intern kontroll

Varje avdelning har en skyldighet att styra och löpande följa upp det interna kontrollsystemet inom avdelningens verksamhetsområde.

§ 11 Rapportering

VD skall årligen till styrelsens ordinarie styrelsemöte i december månad rapportera att den interna kontrollen utförts enligt detta reglemente.

§ 12 Beslut

Styrelsen skall årligen vid ordinarie styrelsemöte i december besluta om att internkontrollen i Bolaget utförts enligt detta reglemente.

§ 13 Övrigt

Övriga åtgärder, respektive ansvarig samt styrdokument redovisas på Bilaga 1.

Tillämpningsanvisningar - Reglemente för intern kontroll

Begreppet *med rimlig grad av säkerhet* innebär att Bolaget vid utformningen av rutiner ska göra en avvägning mellan kontrollkostnad och kontrollnytta. Vid bedömning av kontrollnytta ska inte endast ekonomiska faktorer vägas in utan även vikten av att upprätthålla förtroendet för verksamheten hos olika intressenter.

I begreppet *verksamhetsstyrning* ligger bland annat att ha kontroll över ekonomi, prestationer och kvalitet samt att säkerställa att fattade beslut verkställts och följs upp.

En tillförlitlig *finansiell rapportering* innebär att Bolagsstyrelsen, Region Halland samt andelningschefer skall ha tillgång till rättvisande räkenskaper som är aktuella med den periodicitet som verksamheten kräver.

Efterlevnad av *lagar och regler* innefattar Bolagets interna regelverk samt ingångna avtal med olika parter.

INTERNKONTROLL HALLANDSTRAFIKEN AB

Detta dokument berör internkontrollen i Hallandstrafiken AB.

ÅTGÄRD	ANSVARIG	DOKUMENT
VD hanterar den löpande förvaltningen.	Styrelsen	Arbetsordning för styrelsen
Svara för bolagets organisation	Styrelsen	Arbetsordning för styrelsen
Fastställa årligen arbetsordning för styrelsen	Styrelsen	Arbetsordning för styrelsen
Tillse att organisationen av bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska förhållanden sker på ett betryggande sätt.	Styrelsen	Arbetsordning för styrelsen
Protokoll skall förvaras brandsäkert och under lås	VD	Arbetsordning för styrelsen
VD skall utöva erforderlig kontroll och tillsyn av bolagets övriga befattningshavare.	VD	VD-Instruktion
VD skall utöva erforderlig kontroll över hur delegerade beslutanderätter till annan tjänsteman utnyttjas.	VD	VD-Instruktion
Årlig utvärdering av styrelsens eget arbete	Styrelsen	Ägardirektiv
Årlig utvärdering av VD:s insatser	Styrelsen	Ägardirektiv
Tillse att HLT:s organisation är ändamålsenlig.	Styrelsen	Ägardirektiv
Tillse att HLT har en god intern kontroll	Styrelsen	Ägardirektiv
Tillse att de av styrelsen fastställda policys efterlevs	VD	
Årligen upprätta en plan för internkontroll i bolaget. I denna plan skall bland annat dokumenteras på vilket sätt bolagsstyrelsen säkerställer följande:	Styrelsen	Ägardirektiv
1. Ändamålsenlig verksamhet bedrivs och ekonomiskt tillfredsställande resultat uppnås i bolaget.	Styrelsen	
2. Kvaliteten i rapporteringen om verksamhet och ekonomi och internkontroll upprättshålls.	Styrelsen	
3. En bedömning och uppföljning av bolagets risker	Styrelsen	

Falkenberg
2017-05-03

Falkenbergs kommun
Stadsbyggnadskontor
311 80 Falkenberg

Synpunkter på samrådshandlingar på detaljplan för Skrea 5:4 mfl Lyckan

Syftet med planförslaget är att pröva möjligheten till nya bostäder och en förskola. Avsikten är att säkra tillgängligheten till omgivande naturområden, värna grönstrukturen inom området samt att möjliggöra för flera olika bostadstyper; friliggande enbostadshus, radhus, kedjehus och flerfamiljshus. Denna blandning är önskvärd då intilliggande områden övervägande består av villor. Planförslaget omfattar ca 200 nya bostäder varav ca 60 villor, ca 30 lägenheter i rad-/kedjehus, 80-110 lägenheter i flerbostadshus samt en förskola med plats för 6 avdelningar. Inom planområdet finns 13 befintliga bostadsfastigheter.

Planområdet ligger i Skrea, drygt 4 km söder om Falkenbergs centrum. Området avgränsas av Strandvägen i söder, Skrea Stationsväg i väster och skogsområde i norr och öster.

Hallandstrafiken konstaterar att området har god koppling till stadsbusslinje 1 med ett väl utbyggt turutbud. Därtill trafikerar regionbusslinje 350 hållplats Sportvägen vilket kompletterar utbudet ytterligare.

Hallandstrafiken har inga synpunkter på detaljplanen.



Daniel Modiggård
Trafik-/Planeringschef



Björn Stenbäck
Trafikutredare

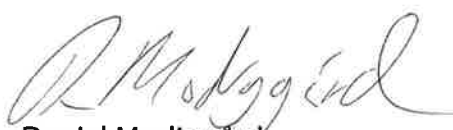
Falkenberg
2017-05-04

Laholms kommun
Samhällsbyggnadskontoret
312 80 Laholm

Synpunkter på samråd av detaljplan för Mellby 23:4

Detaljplan för fastigheten har ändrats och kompletterats vid flera tillfällen genom åren. Den nu föreslagna ändringen syftar till att kunna skapa en mer funktionell tomtindelning.

Hallandstrafiken noterar att det är över en kilometer till närmaste hållplats. Avståndet kan upplevas som långt av flertalet resenärer. Hallandstrafiken har inga andra synpunkter på förändringen.



Daniel Modiggård
Trafik- och planeringschef



Charlie Drab
Trafikutvecklare

Falkenberg
2017-05-29

Varbergs kommun
Stadsbyggnadskontoret
Planenheten
432 80 Varberg


Synpunkter på samrådshandlingar på detaljplan för Svärdfisken 33, 34 och 35

Planområdet ligger vid Birger Svenssons väg och gränsar till järnvägens spårområde söder om Delfingatan. Detaljplanens syfte är att möjliggöra för bostäder, kontor och centrumändamål i ett centrum- och kollektivtrafikhärläge. Syftet är också att skapa en tydligare och mer inbjudande entré till staden. Till följd av att järnvägen sänks i tunnel/tråg och ett nytt resecentrum planeras i närområdet ingår planområdet även i den pågående stadsutvecklingen av stadskärnan norrut, där tidigare industrimark förädlas till stadsmässiga kvarter för blandad bebyggelse.

Hallandstrafiken konstaterar att området är centrumnärl med goda kopplingar till framtida resecentrum. Hallandstrafiken har i övrigt inga synpunkter på detaljplanen.



Daniel Modiggård
Trafik-/Planeringschef



Björn Stenbäck
Trafikutredare

Falkenberg
2017-05-29

Varbergs kommun
Stadsbyggnadskontoret
Planenheten
432 80 Varberg

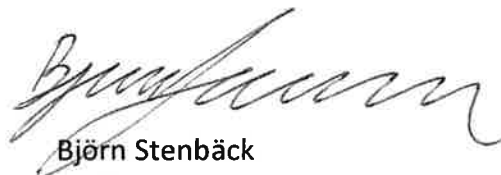
Synpunkter på granskningshandlingar på detaljplan för Träslöv s:9, Apelvikens strand

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en upprustning och utveckling av Apelvikens strandområde och att säkerställa området för bad, rekreation och friluftaktiviteter. Detaljplanen ska hantera behovet av framtida utveckling och reglera bygggrätter, bereda plats för gång- och cykelväg, utreda behovet av parkeringsplatser, samt möjliggöra parkeringsplatser för särskilda surffordon.

Hallandstrafiken har inga ytterligare synpunkter från yttrandet på samrådshandlingarna, daterat 160412.



Daniel Modiggård
Trafik-/Planeringschef



Björn Stenbäck
Trafikutredare

Falkenberg
2017-05-30

Falkenbergs kommun
Samhällsbyggnadsavdelningen,
Planenheten
311 80 Falkenberg

Synpunkter på granskningshandlingar, detaljplan Växthuset 9 mfl, Falkenbergs kommun

Planområdet är beläget ca 2 km sydöst om Falkenbergs centrum, utmed Halmstadvägen, vid Falkenbergs södra infart. Det huvudsakliga syftet med detaljplanen är att möjliggöra för ny bebyggelse inom kvarteret Växthuset 9 i form av verksamhetslokaler längs med Motellvägen och ett bostadshus i upp till 16 våningar ut mot Halmstadvägen.

Hallandstrafiken har inga synpunkter utöver de som framfördes i yttrandet på samrådshandlingarna, daterat 161128.



Daniel Modiggård
Trafik-/Planeringschef



Björn Stenbäck
Trafikutredare

Falkenberg
2017-05-30

Falkenbergs kommun
Stadsbyggnadskontor
311 80 Falkenberg

Synpunkter på samrådshandlingar på detaljplan för Boberg 8:27

Det aktuella planområdet ligger i Boberg, ca 8 km söder om centrala Falkenberg. Planområdet är cirka 4,5 ha stort. Detaljplanen syftar till att ge möjlighet att uppföra bostadsbebyggelse inom fastigheten som idag är obebyggd, ny cykel- och gångbana samt möjlighet till gemensamhetsytor inom området. Planområdet är ca 4,5 ha stort.

Hallandstrafiken konstaterar att samrådshandlingar på ett korrekt sätt beskriver kollektivtrafiken i området. Linje 509 tillser främst skolelevers resbehov, med det låga turutbudet är möjligheterna till arbetspendling begränsade. Inga planer finns att utöka turutbudet då linjen inte ingår i utpekade kollektivtrafikstråk. Hallandstrafiken håller med om beskrivning att tillkommande bebyggelse inte förväntas tillföra tillräckligt med potentiella resenärer för att motivera ett ökat turutbud. Goda kopplingar i form av utbyggda gång- och cykelvägar kan dock förbättra möjligheterna att resa kollektivt.

Hallandstrafiken har i övrigt inga synpunkter på detaljplanen.



Daniel Modiggård
Trafik-/Planeringschef



Björn Stenbäck
Trafikutredare