

Plats och tid Sammanträdesrum Ginsten, kl. 13.00-15.50

Beslutande Gösta Bergenheim (M), ordförande
Christina Heikel (M)
Lovisa Ljungberg (C)
Niclas Erlandsson (L)
Lars Gustafsson (KD)
Catharina Berghorn (S)
Lars Björk (SD)

Övriga deltagare Andreas Almquist, VD
Karin Bernhardt Engström, ekonomichef
Daniel Modiggård, trafikchef
Kerstin Andersson, sekreterare
Cecilia Häagg, arbetstagarrepresentant

Utses att justera Catharina Berghorn

Sekreterare



Kerstin Andersson

Paragraf 44–63

Justerande



Gösta Bergenheim



Catharina Berghorn

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum
------------------	--------------------	-------

§ 44

Mötets öppnande

Ordföranden hälsar deltagarna välkomna och förklarar mötet öppnat.

§ 45

Val av justerare

Catharina Berghorn (S) utses att justera dagens protokoll jämte ordförande Gösta Bergenheim (M).

§ 46

Godkännande av dagordning

Styrelsen godkänner utsänd dagordning.

§ 47

Anmälan om eventuellt jäv

Ingen anmälan om jäv görs bland ledamöterna i Hallandstrafikens styrelse.

Justerandes sign		Utdragsbestyrkande	Datum
------------------	---	--------------------	-------

§ 48

VD-rapport

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen.

Ärendet

Bolagets VD informerar om förslaget Enhetligt erbjudande för seniorer. Efter presentation i Kommun- och Regionledningsforum i maj gavs Hallandstrafiken AB nytt uppdrag att räkna på, återkoppling sker efter semestern.

Bolagets VD informerar om den organisationsöversyn som pågår i företaget för att säkerställa att kundernas behov av att kunna köpa och hantera biljetter tillgodoses.

Ny tobakslag träder i kraft 1 juli 2019 och bolagets VD informerar om vad det innebär för Hallandstrafiken AB och ansvaret kopplat till det. Följande informationstext kommer att finnas uppsatt i Hallandstrafikens väderskydd: "I våra väderskydd är rökning inte tillåten. Tack för visad hänsyn!"

§ 49

Statistik

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen.

Ärendet

Hallandstrafikens ekonomichef informerar om försäljningsstatistiken för april och maj månad 2019, vilken är högre jämfört med föregående år. Försäljningen av periodbiljetter ökar, likaså andelen sålda mobilbiljetter och försäljningen av reskassan minskar något. Risk för intäktsstapp i sommar på grund av uteblivet statsbidrag för ungdomskort. Antal sålda sommarkort till och med 2019-06-25 är 11 761 kort, jämfört med 2017 är det en ökning med 13%. Målsättningen för ökad försäljning via APP till 65% för 2020 senareläggs till 2021.

Justerandes sign 	Utdragsbestyrkande	Datum
---	--------------------	-------

Bolagets trafikchef redovisar månadsrapport för maj 2019 gällande resandeutveckling, kundnöjdhet och leverans. Marknadsandelen fortsätter minska under maj månad. Resandeutvecklingen håller i sig under maj och målet för 2019 är inom räckhåll, medan kundnöjdheten ligger fortsatt lågt utifrån uppsatt målbild. När det gäller punktligheten så ligger det fortsatt stabilt för Öresundståg och Kungsbackapendeln även under maj månad. Punktligheten i den anropsstyrda trafiken fortsätter att ligga över uppsatt målbild.

§ 50

Öresundståg

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen.

Ärendet

Bolagets trafikchef informerar kring Tågplan 2020 samt resultat av upphandling Öresundståg och aktuellt inom fordonsförvaltning.

I Tågplan 2020 beskrivs de fordonsbehov som finns fram till 2023 då trafiken bryts vid Österport. Med anledning av underhåll och upprustning av tåg, flytt av verkstad är tillgången av fordon ansträngt. I ansökan finns önskemål om att trafikera ett par avgångar längs Västkustbanan med X61. Nya förutsättningar för konstruktion av tidtabell presenteras. Tågplan 2020 kommer att vara fastställd i november 2019 och trafikstart sker i mitten på december.

Trafikchefen för Hallandstrafiken AB presenterar resultatet av upphandlingen för Öresundståg AB. Trafikavtalet har undertecknats mellan Öresundståg AB och SJ i juni 2019 och gäller från december 2020 och åtta år framåt.

§ 51

Ekonomisk månadsrapport, maj

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen.

Justerandes sign 	Utdragsbestyrkande 	Datum
---	---	-------

Ärendet

Bolagets ekonomichef redovisar aktuell månadsrapport för perioden januari – maj.

§ 52

Kollektivtrafikplan 2020

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. fastställa Kollektivtrafikplan 2020 med utblick 2021–2022 i enlighet med redovisat förslag.

Ärendet

Trafikförsörjningsprogrammet sätter ramarna för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Utifrån de strategiska val och prioriteringar som finns i programmet arbetar Hallandstrafiken årligen fram en kollektivtrafikplan för de kommande tre åren. Kollektivtrafikplanens syfte är att beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten, exempelvis genom trafikförändringar. I kollektivtrafikplanen görs också en uppföljning på utvecklingen för ett antal utvalda nyckeltal framförallt kopplat till marknadsandel, resande och nöjdhet. Framtagandet av kollektivtrafikplanen sker i dialog med kommunerna i länet. Kollektivtrafikplanen utgör även Hallandstrafikens underlag till Region Hallands budgetprocess.

§ 53

Redovisning av remissvar – Förslag Ny Zonstruktur

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen.

Justerandes sign 	Utdragsbestyrkande 	Datum
---	---	-------

Ärendet

Bolagets VD redovisar de svar som inkommit från de Halländska kommunerna när underlag för Förslag ny zonstruktur varit ute på remissrunda.

§ 54

Trafik 2020, Etablering

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen.

Ärendet

Hallandstrafikens trafikchef informerar om de två överprövningar som kommit in till förvaltningsrätten från Bergkvarabuss gällande Trafik 2020. Hallandstrafiken har avgett sitt yttrande till förvaltningsrätten och har den 24 juni 2019 fått meddelande från förvaltningsrätten att målet avskrivs. Anledningen är att Bergkvara återkallar sin ansökan om överprövning.

§ 55

Nytt biljett- och betalsystem

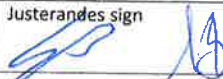
Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen.

Ärendet

Bolagets VD informerar om aktuell tidsplan för införande av ett nytt biljett- och betalsystem och hur arbetet fortskrider enligt den.

Justerandes sign 	Utdragsbestyrkande	Datum
---	--------------------	-------

§ 56

Genomgång av stämmodirektiv

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. härmed att man tagit del av fastställt redovisat stämmodirektiv.

Ärendet

Aktuell bolagsordning för Hallandstrafiken AB beslutades enligt regionfullmäktige i Region Halland, 2012-02-15, § 7. Bolagsordningen får inte ändras utan godkännande av regionfullmäktige i Region Halland, dock kan Hallandstrafiken AB:s VD i förening med regionfullmäktiges ordförande bemyndigas att göra smärre justeringar som kan krävas för registrering hos Bolagsverket.

§ 57

Omprövning av Arbetsordning för styrelse och VD- instruktion

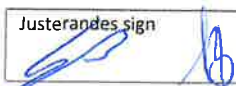
Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. ändring av punkt 7 A i arbetsordningen enligt följande: "Genomgång av viktigare avtal" ersätts med "Genomgång av nya avtal"
2. ändring av punkt 7 C i arbetsordningen enligt följande: "Likabehandlingsplanen" lyfts ur arbetsordningen
3. fastställa redovisat förslag till VD-instruktion.

Ärendet

I samband med Hallandstrafikens tidigare styrelsemöte under 2019 har behov av justeringar påtalats. I arbetsordningen för Hallandstrafiken AB finns beskrivit de ärenden som tas upp till behandling vid olika mötestillfällen under året och nu föreslår bolaget ändring av innehållet vid två av dessa tillfällen. Under februarisammanträdet vill bolaget ge en presentation av nya avtal som tecknats under det gångna året, vilket är intressant för styrelsen. Under junisammanträdet finns likabehandlingsplanen med för genomgång men denna bedöms ligga på fel nivå, eftersom det är en plan och behandlas därmed på ledningsgruppsnivå.

Justerandes sign 	Utdragsbestyrkande	Datum
---	--------------------	-------

§ 58

Omprövning av Representationspolicy, Inköps- och Upphandlingspolicy, IT-policy och Antikorrupsionspolicy

Presidiets förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. justera Representationspolicy, delar av stycket under rubriken "Representation och alkohol" ersätts med följande: "Hallandstrafiken AB:s alkohol- och drogpolicy syftar till att skapa helt alkohol- och drogfria arbetsplatser. Hallandstrafiken AB förutsätter att anställda som företräder bolaget i olika sammanhang uppvisar ett föredömligt uppträdande i alla avseenden. Inom Hallandstrafiken AB förekommer ingen alkohol vid representation"
2. fastställa redovisat förslag till Inköps- och Upphandlingspolicy, IT-policy och Antikorrupsionspolicy.

Ärendet

- Representationspolicy

Efter framförda synpunkter från ledamot vid Presidiet 2019-06-17 görs en justering i Representationspolicyn under rubriceringen Representation och alkohol. Den nya skrivningen lyder enligt följande: "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. Inom Hallandstrafiken AB förekommer ingen alkohol vid representation".

- Inköps- och Upphandlingspolicy

Inköp- och upphandlingspolicyn är beslutad av regionfullmäktige 2017-10-25, § 65 och gäller för Region Halland med helägda bolag.

- IT-policy

IT-policyn är beslutad i Hallandstrafikens styrelse 2018-06-15. Policyn innehåller ett antal olika delar, säkerhetspolicy för bolaget, IT-, system- och beredskapsplan för Hallandstrafiken AB.

- Antikorrupsionspolicy

Antikorrupsionspolicyn är framtagen av Region Halland och omfattar alla verksamheter, förvaltningar och bolag som ägs eller drivs av regionen.

Justerandes sign 	Utdragsbestyrkande 	Datum
---	---	-------

§ 59

Omprovning av Internkontrollreglemente

Presidiets förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. fastställa redovisat förslag till Internkontrollreglemente
-

Ärendet

Reglementet är beslutat i styrelsen för Hallandstrafiken AB 2018-06-15 och syftar till att säkerställa att bolaget upprätthåller tillräcklig kontroll.

§ 60

Utbildning av ny styrelse

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. härmed att ledamöter i den nya styrelsen erbjuds delta i utbildning, som anordnas för bolag inom offentlig förvaltning och äger rum i Varberg den 27 september 2019.
-

§ 61

Anmälningar

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. bilägga anmälningarna till protokollet.
-

Justerandes sign 	Utdragsbestyrkande 	Datum
---	---	-------

Ärendet

Följande ärenden anmäls och läggs till handlingarna.

- Protokoll Presidium 2019-04-26
- Synpunkter på samrådshandling, detaljplan för sporthall inom Inlagsgärde 1 m.fl., Kungsbacka kommun (dnr 19-05-07 43174)
- Synpunkter på samrådshandling, planprogram Spårhaga 1:9, Kullavik, Kungsbacka kommun (dnr 19-05-29 43192)
- Synpunkter på samrådshandling, detaljplan Västerport etapp 1, Varbergs kommun (dnr 19-06-03 43196)

§ 62

Övriga frågor

- Lars Gustafsson (KD) frågar om bolaget är klara med årets förändringar gällande löneavtal. Bolaget är klara med årets lönerevision gällande avtalet och nya löner gäller från 2019-04-01.
- Förfrågan gällande evenemangståg lyfts och bolaget informerar att det kommer att köras ett konstertåg från Göteborg efter Metallicas konsert den 9 juli.

§ 63

Mötets avslutande

Ordförande tackar för dagens möte och ett gott samarbete samt önskar både styrelse och bolagets personal en trevlig sommar.

Justerandes sign 	Utdragsbestyrkande	Datum
---	--------------------	-------

Beslutsorgan	Styrelsen för Hallandstrafiken AB
Tid	Onsdagen den 26 juni, kl. 13.00
Plats	Hallandstrafikens kansli, Falkenberg, konferensrum "Ginsten"

Dagordning

1. Mötets öppnande
2. Val av justerare
3. Godkännande av dagordning
4. Anmälan om eventuellt jäv
5. VD-rapport
6. Statistik
 - Försäljning
 - Resande, kundnöjdhet, leverans
7. Öresundståg
8. Ekonomisk månadsrapport, maj
9. Kollektivtrafikplan 2020
10. Redovisning av remissvar – Förslag Ny Zonstruktur
11. Trafik 2020, Etablering
12. Nytt biljett- och betalsystem
13. Genomgång av stämmodirektiv
14. Omprövning av:
 - Arbetsordning för styrelse
 - VD-instruktion
15. Omprövning av:
 - Representationspolicy
 - Inköp- och Upphandlingspolicy
 - IT-policy
 - Antikorrupsionspolicy

16. Omprövning av:

- Internkontrollreglemente

17. Utbildning av ny styrelse

18. Anmälningar

19. Övriga frågor

20. Mötets avslutande

Gösta Bergenheim
Ordförande

Andreas Almquist
VD

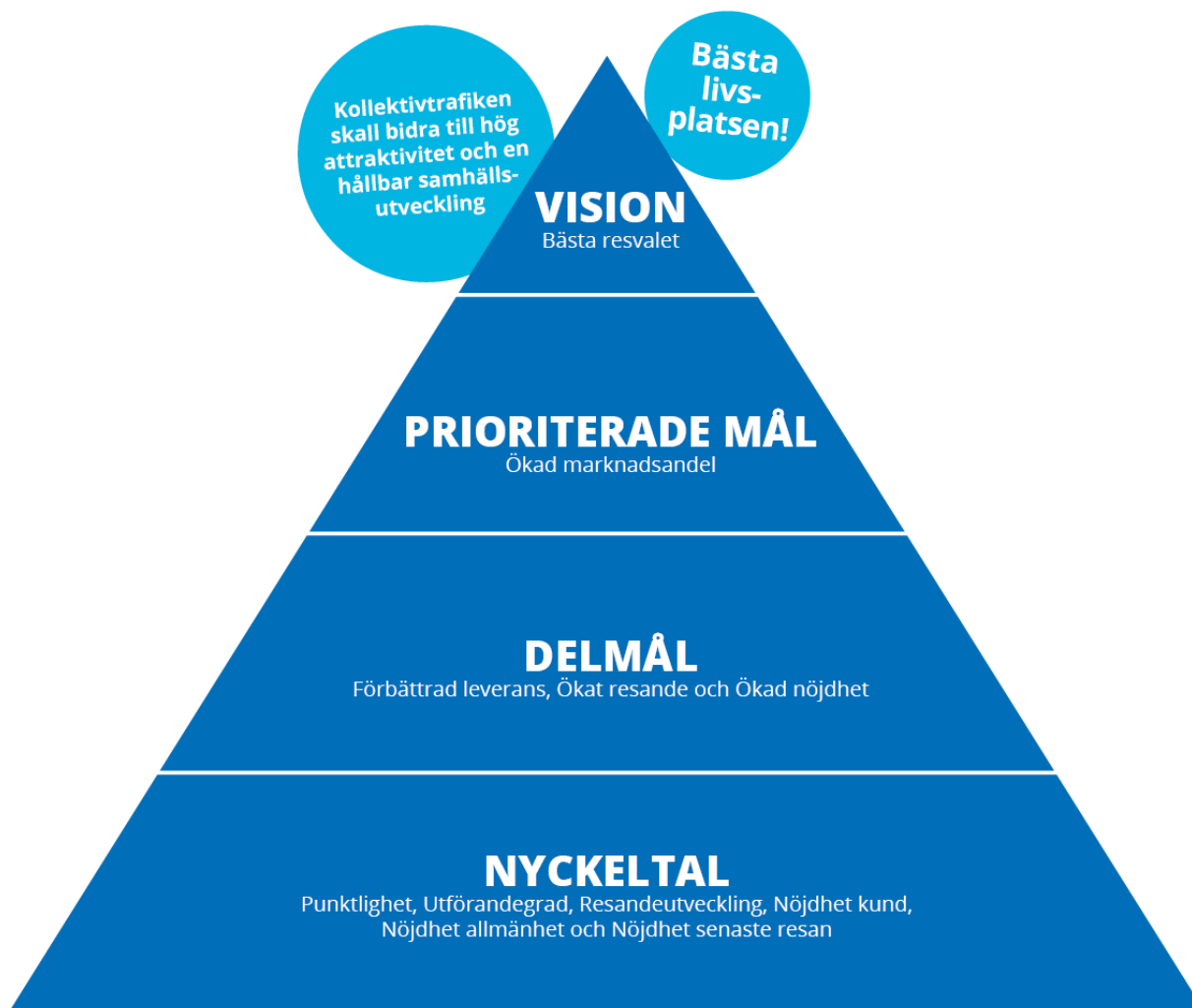
Kerstin Andersson
Sekreterare



Månadsrapport maj 2019

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland



Om månadsrapporten

Pyramiden visar Hallandstrafikens målbild med visionen "Bästa resvalet" med koppling till regionala styrdokument. Prioriterat mål är att nå en ökad marknadsandel där delmålen förbättrad leverans, ökat resande och ökad nöjdhet är av stor betydelse.

Nyckeltalen kopplar an till uppsatta mål med löpande uppföljning i månadsrapporten. I Kollektivtrafikplan sätts målnivå för respektive år och nyckeltal.

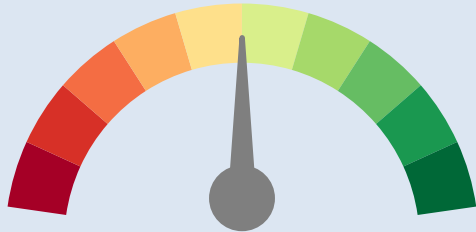
Månadsrapporten publiceras kring den 20:e varje månad, undantagsvis för juni/juli och december/januari som behandlas i sammanslagna månadsrapporter.

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

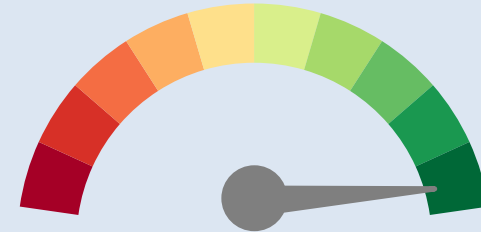
Snabbkoll maj 2019

Marknadsandel



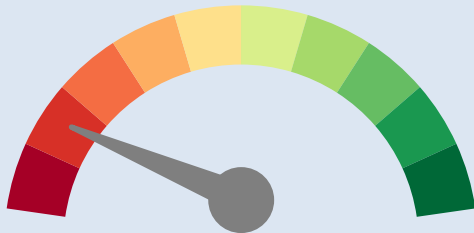
Minskningen fortsätter under maj sett till rullande 12. Från toppnoteringen under 2018 har 2019 visat på en negativ trend.

Resandeutveckling



Resandeökningen håller i sig under maj med en ackumulerad ökning på knappt 7%. Mycket tyder på att målet på 5% resandeökning för 2019 är inom räckhåll.

Nöjdhet



Nöjdheten ligger fortsatt långtifrån uppsatt målbild utan tendens till positiv trend.

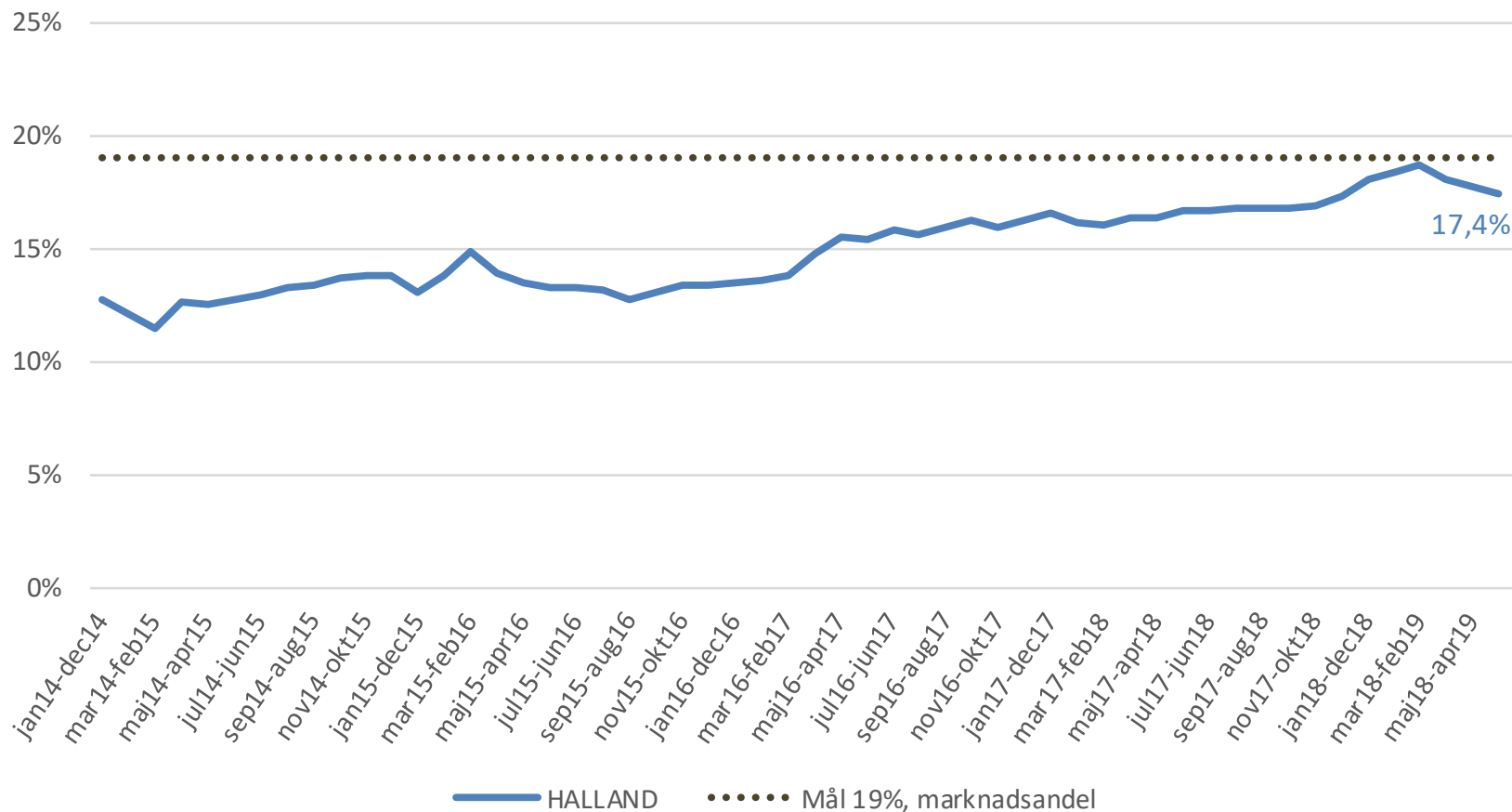
Punktlighet



Punktligheten ligger fortsatt stabilt kring 90% (exkl. inställda avgångar) både för Öresundståg och Kungsbackapendeln.

Punktligheten i den anropsstyrd trafik fortsätter att ligga över uppsatt målbild.

Marknadsandel Halland (rullande 12)



Kommentar:

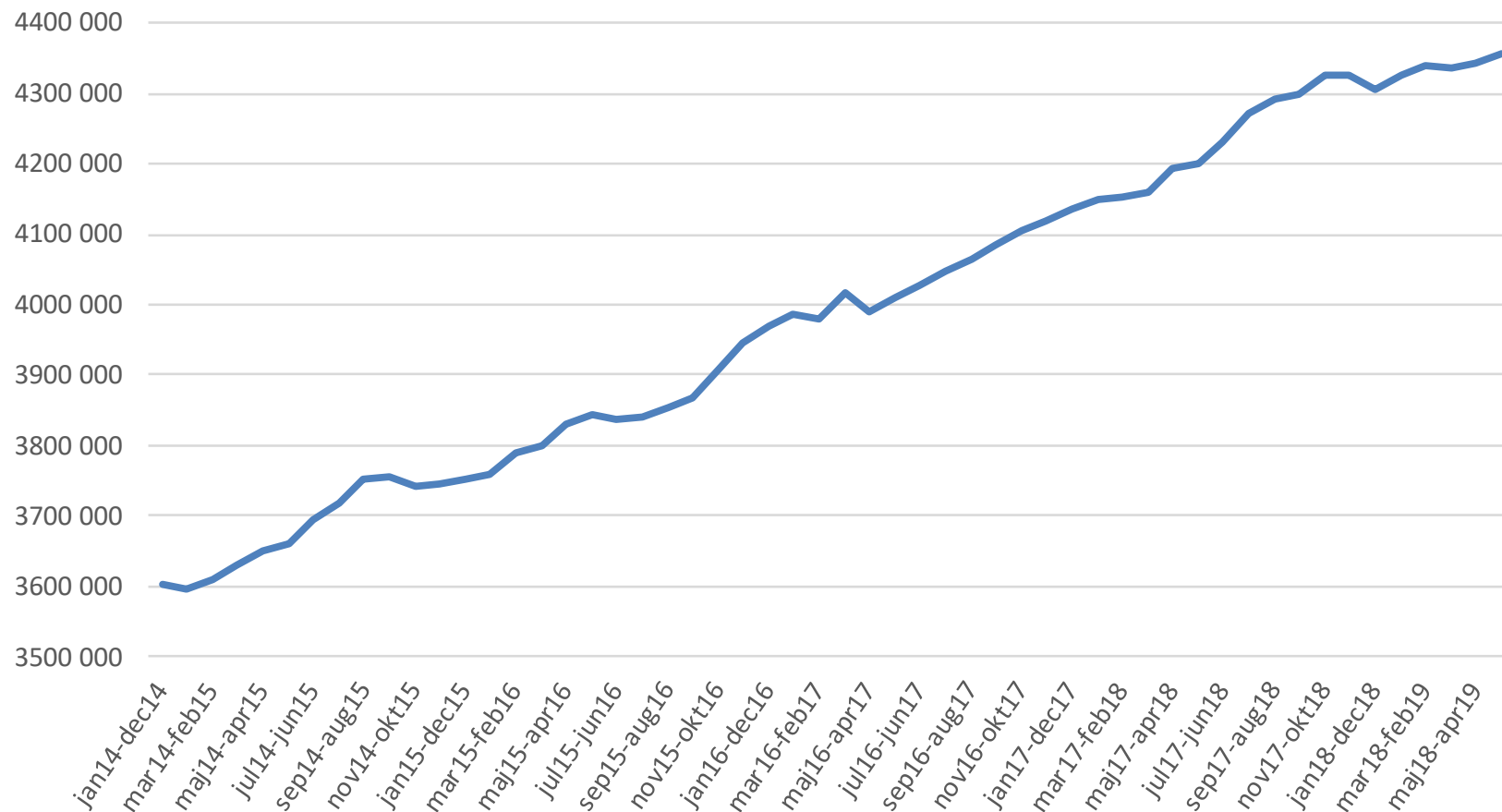
Marknadsandelen har en negativ trend under första halvan av 2019 efter toppnoteringen under 2018. Uppsatt mål på 19% marknadsandel för 2019 kan därmed bli svårt att nå.

**Marknadsandelen baseras på Kollektivtrafikbarometern och dess frågor om resvanor. Kollektivtrafikens marknadsandel avser andelen resor med kollektiva färdmedel bland samtliga resor med motordrivna fordon.*

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

Stadsbuss Halmstad (rullande 12)



Kommentar:

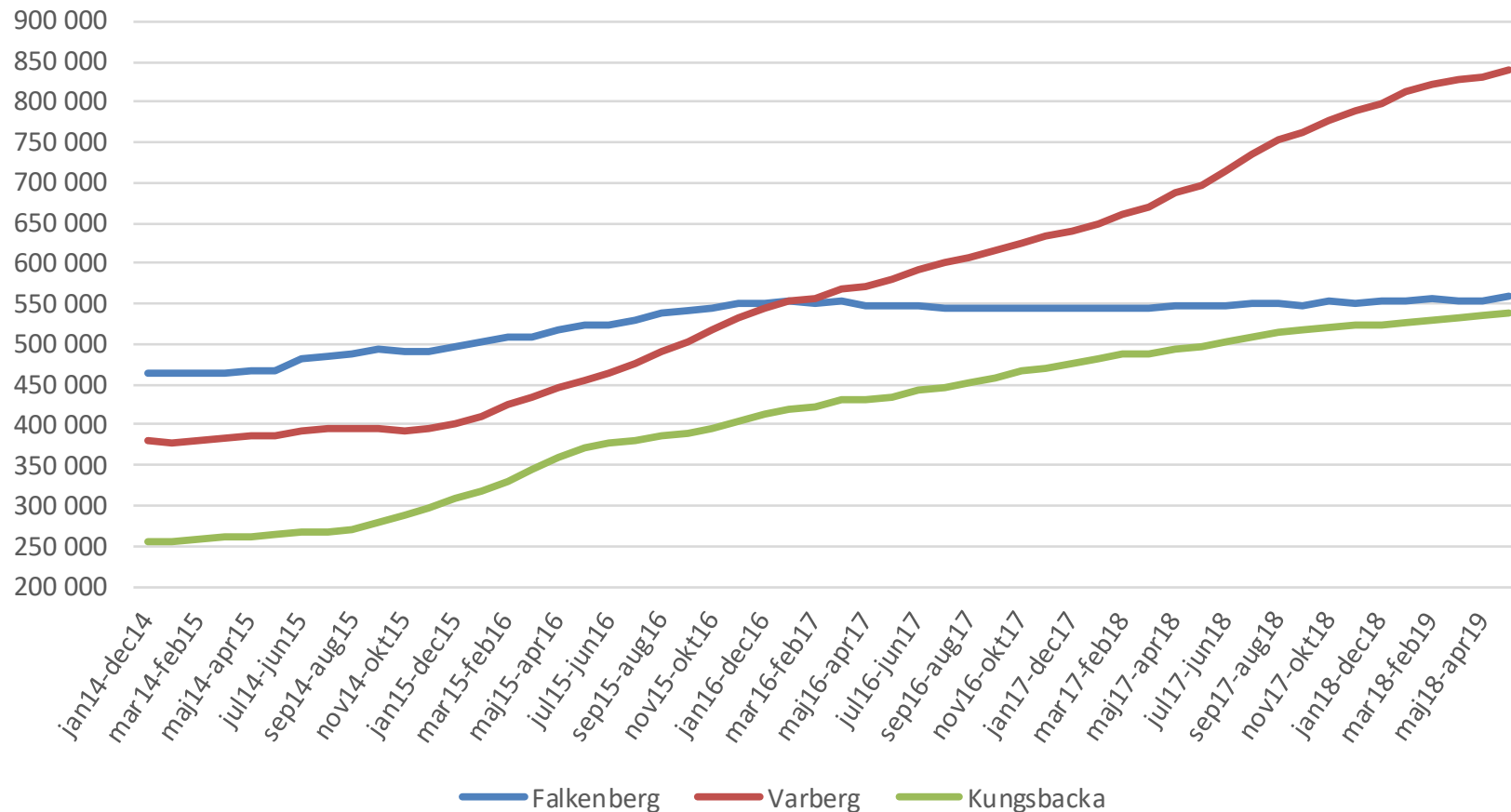
Stadsbusstrafiken i Halmstad fortsätter att öka stabilt. Den ackumulerade ökningen ligger på 2,7%. Trenden är tydlig att det är huvudlinjerna som står för ökningen.

Halmstad	%
Akkumulerat 2019/2018	2,7%
Jmf föregående år (månad/månad)	4,1%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	3,7%

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

Stadsbuss Falkenberg, Varberg, Kungsbacka (rullande 12)

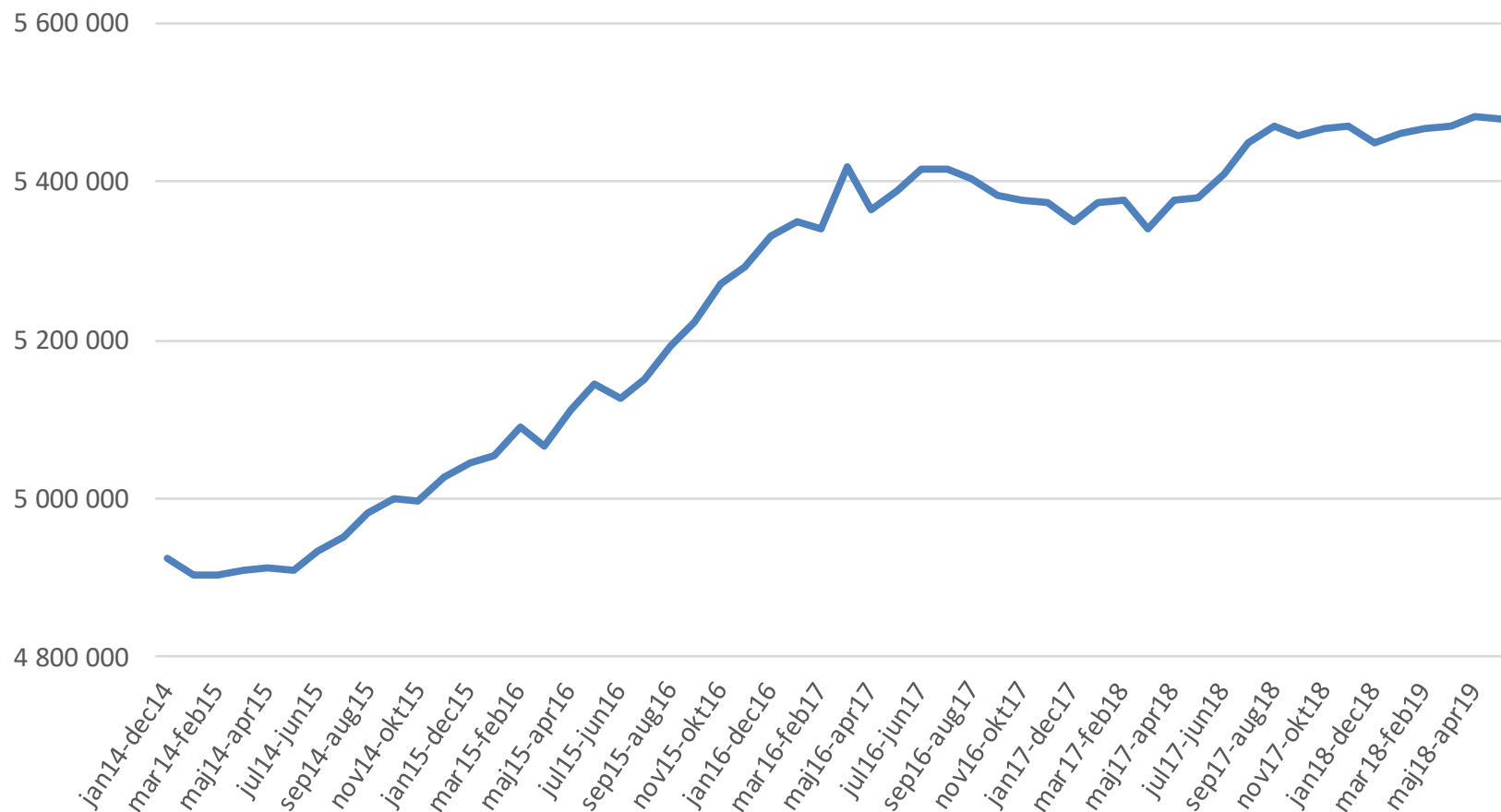


Kommentar:

- I Varberg fortsätter den mycket positiva resandeutvecklingen med en ökning på drygt 12% ackumulerat. Samtliga linjer ökar men det är huvudlinjerna 1 och 2 som står för den stora delen av resorna (ca 90%).
- I Kungsbacka fortsätter den stabila resandeökning med en ackumulerad ökning på 6,5%. Framförallt är det linje 2 (Kolla-Centrum-Tölö-Hede) som visar på en positiv utveckling.
- Resandet i Falkenberg visar på viss positiv trend även om den historiskt stora ökningen avstannat.

Varberg		%
Ackumulerat 2019/2018		12,6%
Jmf föregående år (månad/månad)		13,9%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år		20,5%
Kungsbacka		%
Ackumulerat 2019/2018		6,5%
Jmf föregående år (månad/månad)		7,7%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år		8,2%
Falkenberg		%
Ackumulerat 2019/2018		2,5%
Jmf föregående år (månad/månad)		9,7%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år		2,2%

Regionbuss totalt (rullande 12)



Kommentar:

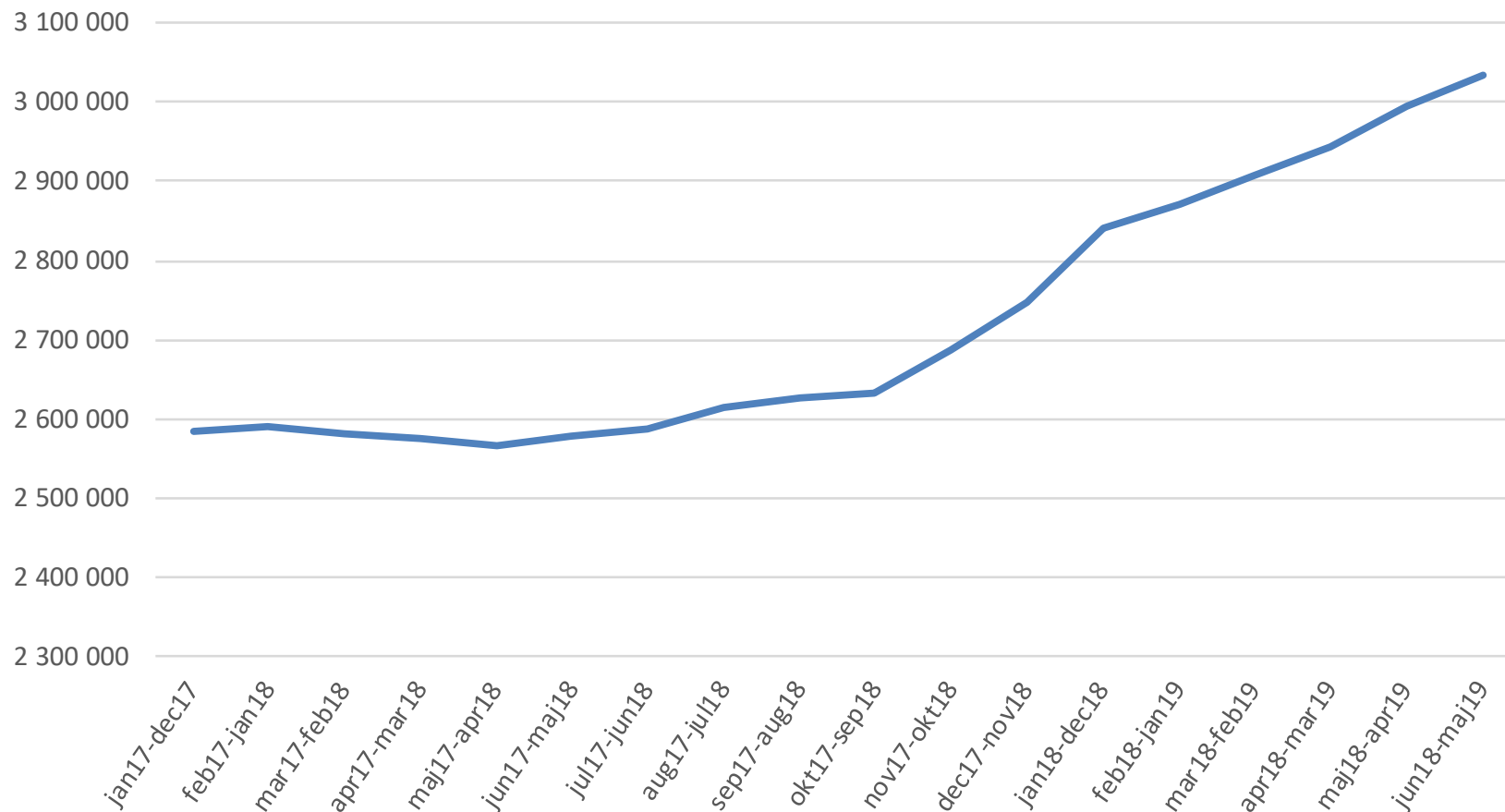
I regionbusstrafiken fortsätter resandet att öka sett till ackumulerat resande med en ökning på 1,4%. Det är huvudlinjerna som står för ökningen, övriga linjer uppvisar generellt ett minskat resande.

Regionbuss totalt	%
Ackumulerat 2019/2018	1,4%
Jmf föregående år (månad/månad)	-0,3%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	1,9%

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

Kungsbackapendeln (rullande 12)



Kommentar:

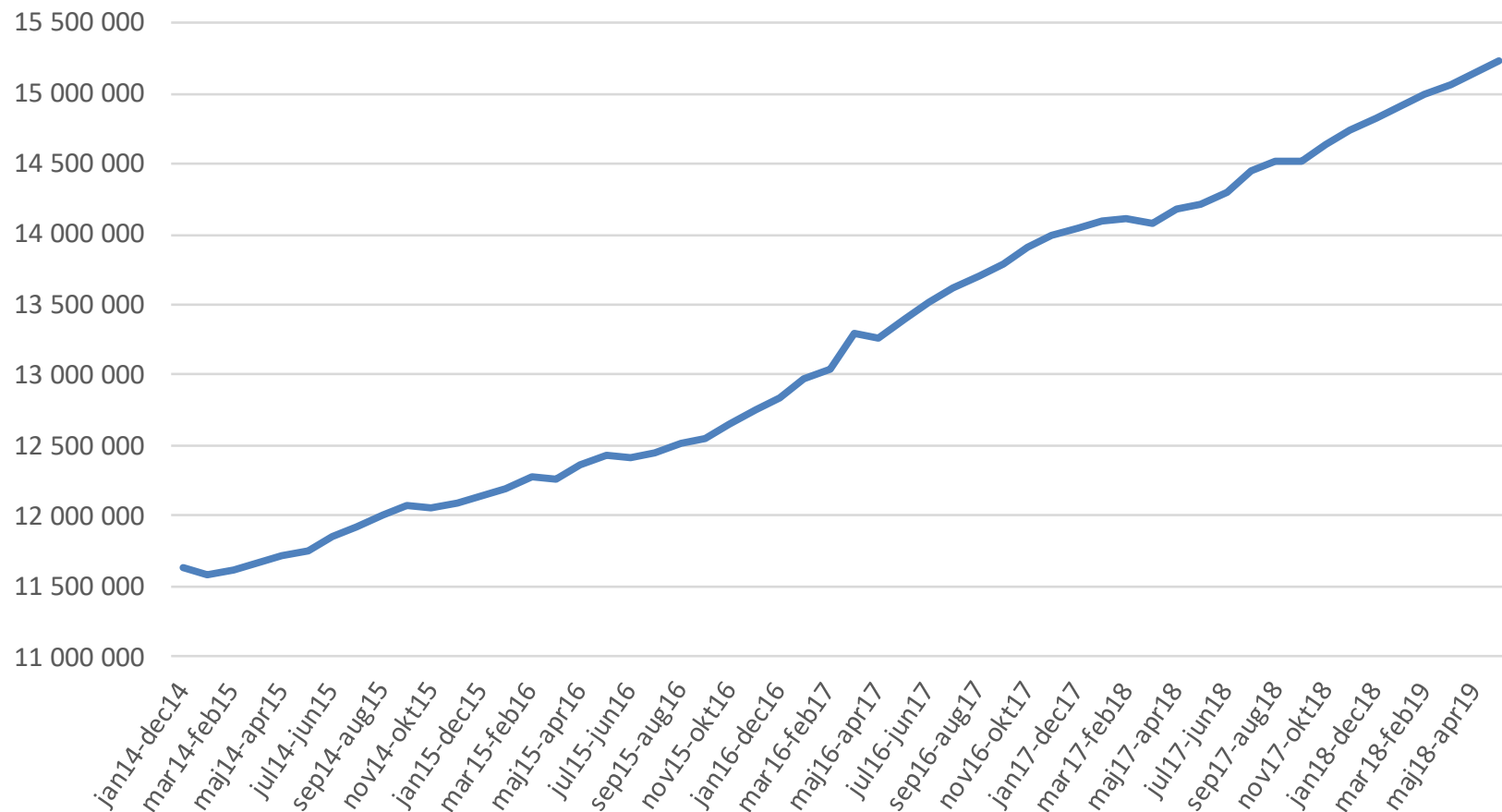
Kungsbackapendeln jämförs nu med utgångsår 2017 då en övergång skedde till kundräkningssystem. Sedan dess har resandet haft en positiv utveckling som fortsatt under första delen av 2019.

Kungsbackapendeln	%
Akkumulerat 2019/2018	17,4%
Jmf föregående år (månad/månad)	15,3%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	17,7%

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

Totalt exl. Öresundståg/Pågatåg (rullande 12)



Kommentar:

Den positiva resandeutvecklingen fortsätter sett till det totala resandet. Ackumulerat 2019/2018 ligger ökningen på knappt 7%.

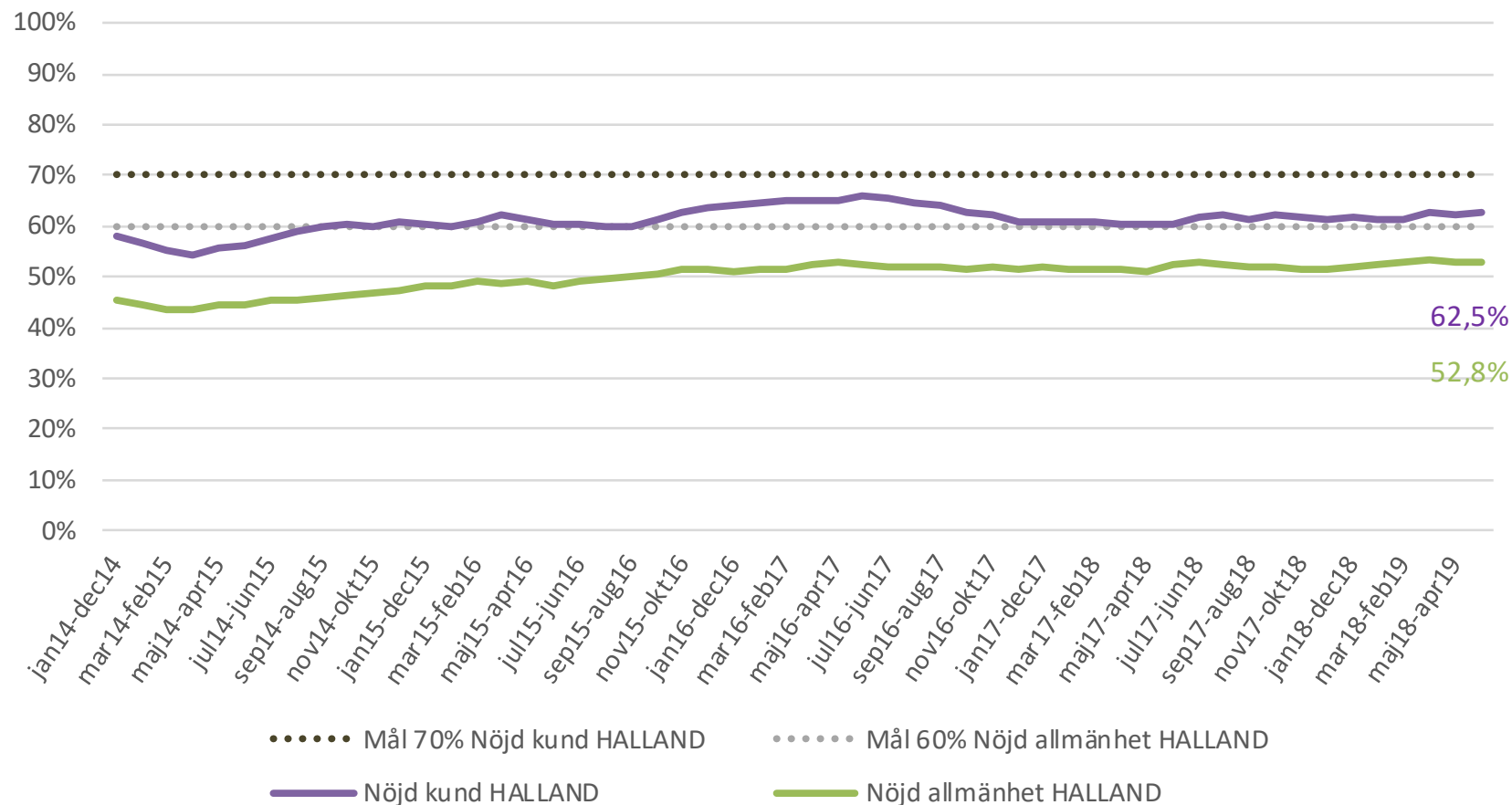
Utan Kungsbackapendeln inräknat ligger den ackumulerade ökningen på 4,5%.

Totalt exl. Ötåg/Ptåg	%
Ackumulerat 2019/2018	6,8%
Jmf föregående år (månad/månad)	6,9%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	7,2%

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

Nöjdhet kund/allmänhet Halland (rullande 12)



Kommentar:

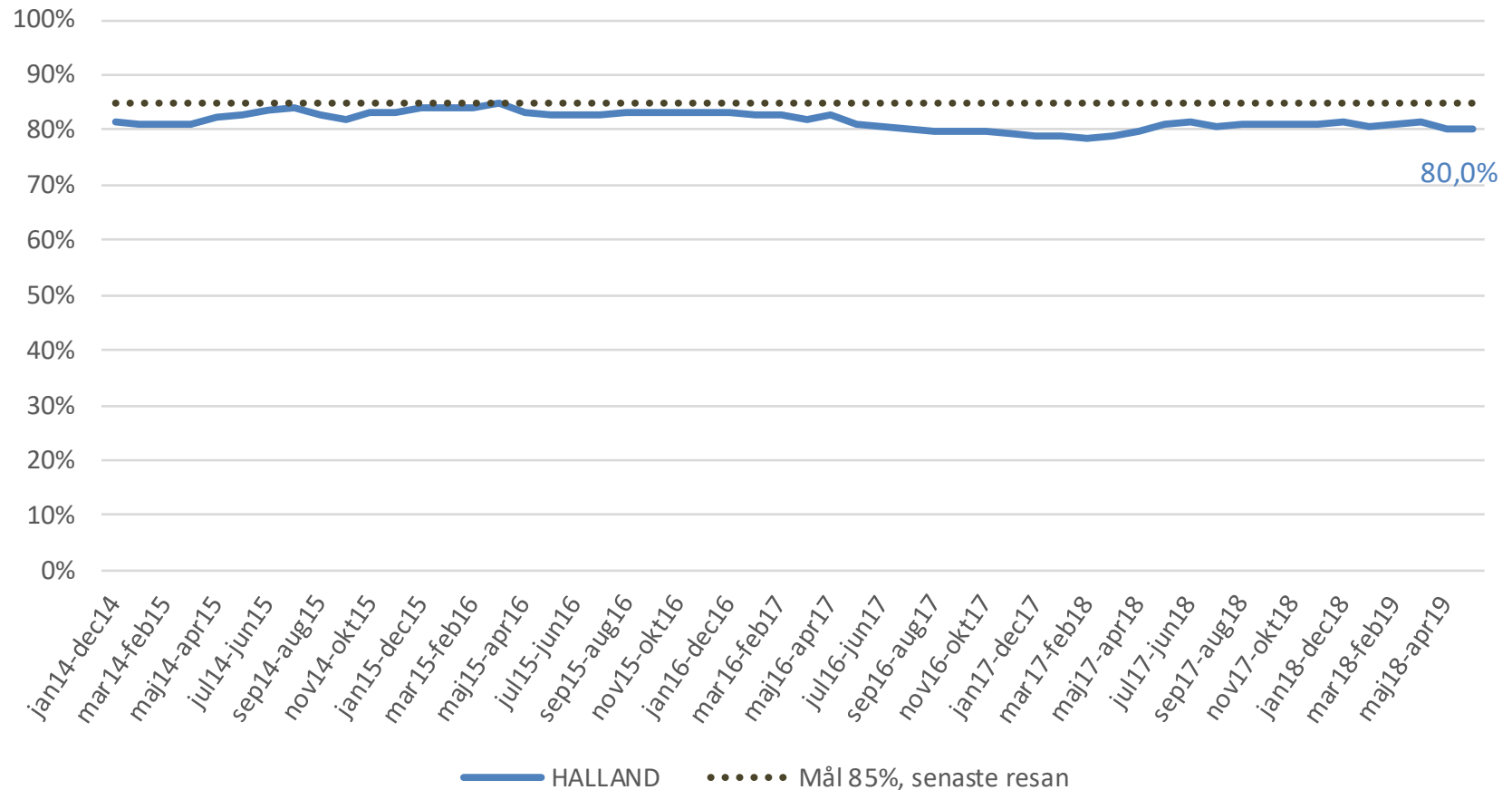
Nöjdheten ligger fortsatt långtifrån uppsatt målbild och dessvärre syns ingen positiv trend.

**Nöjdheten baseras på Kollektivtrafikbarometern. Som kund definieras personer som reser minst varje månad med kollektivtrafiktrafikbolaget. Som allmänhet definieras samtliga svarande, det vill säga både kunder och icke-kunder.*

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

Nöjdhet senaste resan Halland (rullande 12)



Kommentar:

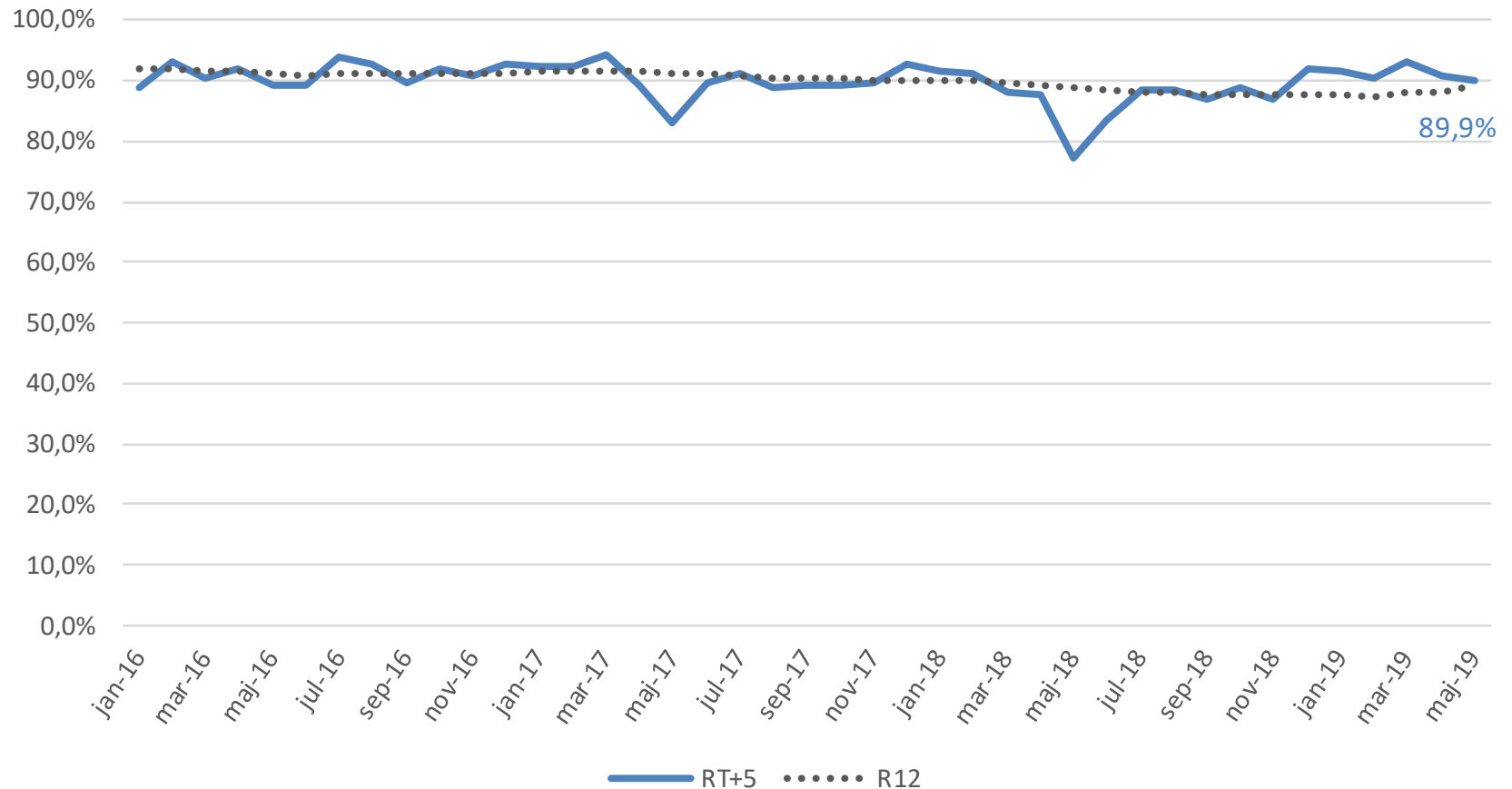
Nöjdheten med senaste resan ligger fortsatt högt jämfört den generella nöjdheten. Det är dock en bit upp till målet på 85% och dessvärre syns ingen positiv trend.

**Nöjdheten med senaste resan baseras på Kollektivtrafikbarometern. Nöjdheten avser kunder som reser med bolaget.*

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

Punktlighet Öresundståg Hallandstrafiken, RT+5



Kommentar:

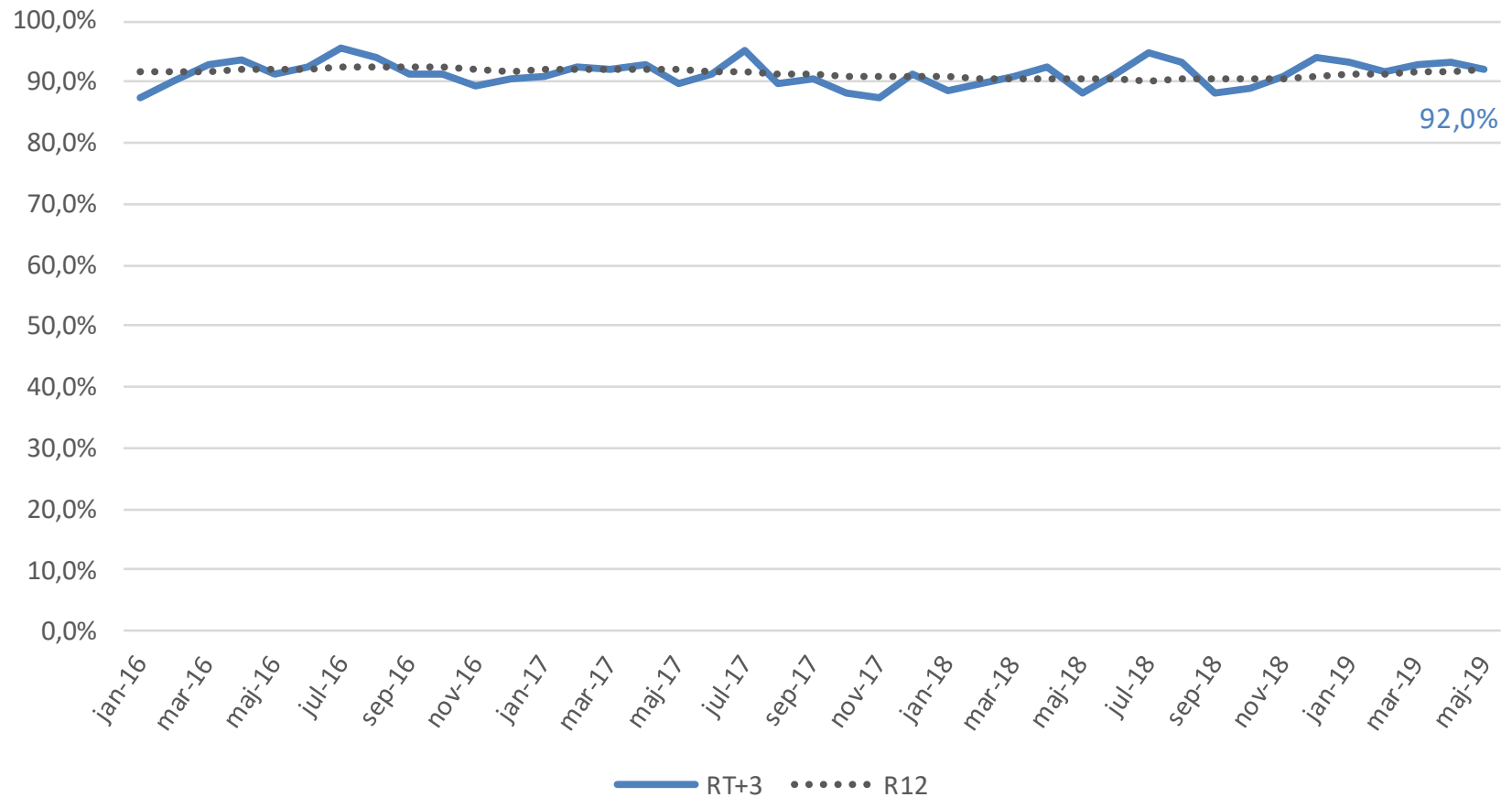
Sett till rullande 12 ligger punktligheten stabilt kring 90%. Observera att punktlighetsstatistiken inte inkluderar inställda avgångar.

Hallandstrafiken tillsammans med övriga aktörer inom Öresundståg och järnvägsbranschen arbetar kontinuerligt med att skapa en robust och punktlig tågtrafik.

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

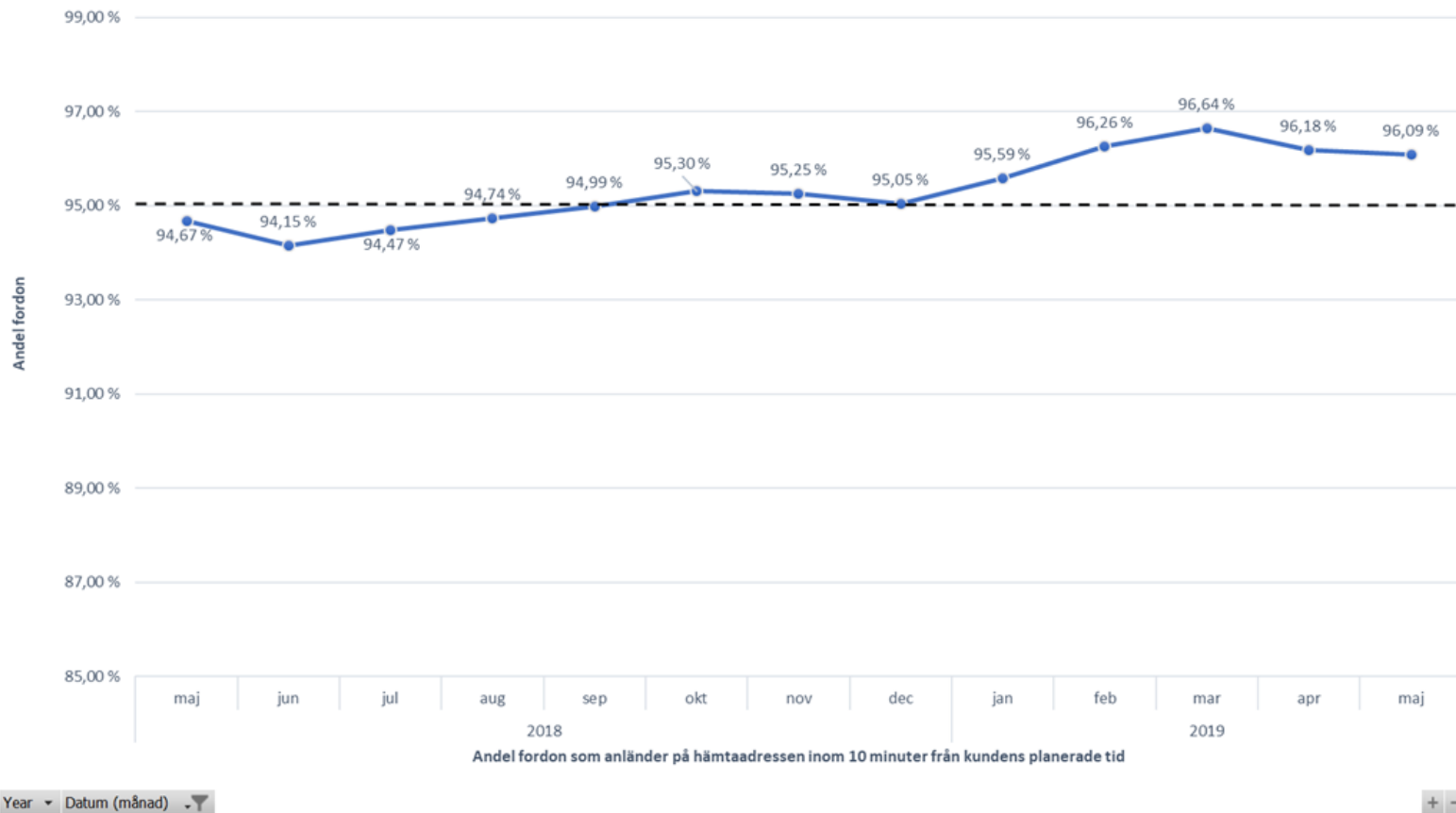
Punktlighet Kungsbackapendeln, RT+3



Kommentar:

Punktligheten ligger fortsatt stabilt kring 90%. Observera att punktlighetsstatistiken inte inkluderar inställda avgångar.

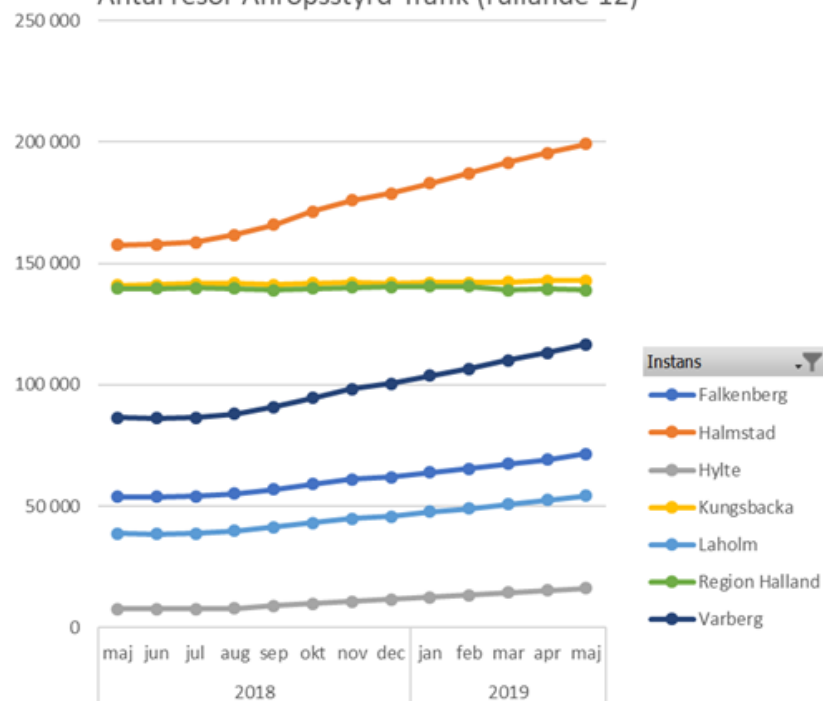
Rättidighet inom 10 minuter Anropsstyrd Trafik

**Kommentar:**

Från och med avtalsstarten för det nya trafikavtalet (juli 2018) har förseningarna minskat drastiskt på flera håll i Halland vilket syns i den höga punktligheten. Den positiva trenden fortsätter under 2019 även om toppnoteringen för mars inte nås under april och maj.

Rullande 12 antal

Antal resor Anropsstyrd Trafik (rullande 12)



Datum (år) ▾

Datum (månad) ▾

+ -

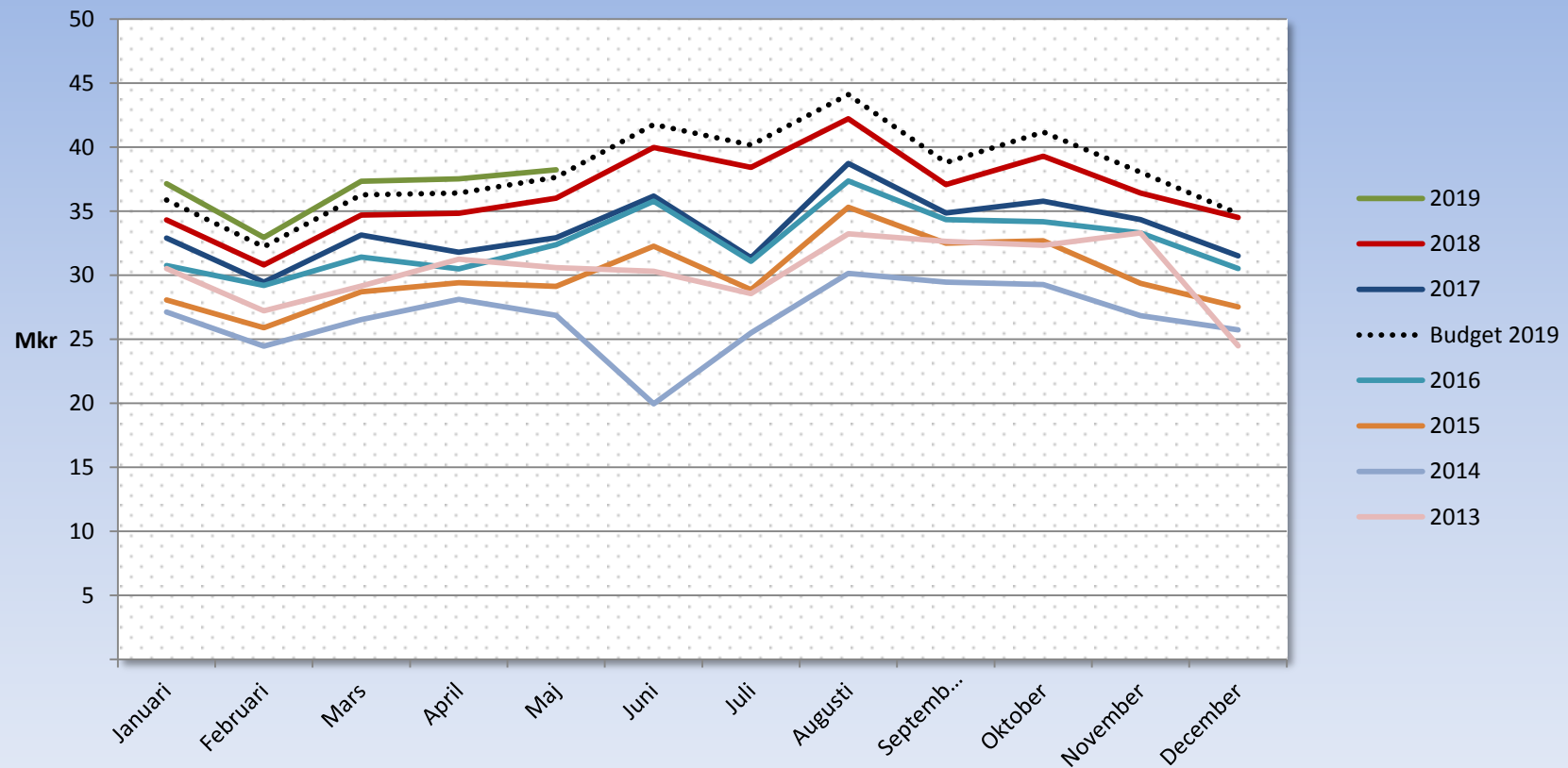
Kommentar:

Resandeutvecklingen utifrån rullande tolv visar på ett fortsatt starkt ökat resande i de flesta instanser/kommuner vilket beror på skolresorna som från och med höstterminen 2018 tillkommit för Varberg, Falkenberg, Halmstad, Laholm och Hyltes kommun.

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

Försäljningsstatistik Hallandstrafiken 2013-2019



MÅNADSRAPPORT JAN-MAJ 2019

Belopp i tkr	Utfall Period	Periodbudget	Utfall-budget diff	Årsprognos 2019	Årsbudget 2019
Biljettintäkter	182 351	178 444	3 906	457 315	457 315
Intäkt anropsstyrd trafik	83 138	81 399	1 740	238 118	235 136
Intäkter skoltrafik	54 862	54 862		131 668	131 668
Övriga rörelseintäkter	20 796	18 797	1 999	36 602	34 735
SUMMA INTÄKTER	341 147	333 502	7 645	863 703	858 853
Trafikkostn Buss och Regiontåg	227 368	227 960	-592	546 883	547 104
Övriga kostn Buss och Regiontåg	16 811	17 642	-830	43 139	44 371
Trafik/Underhållskostnader Ö-tåg	117 792	116 431	1 361	282 229	279 434
Övriga kostnader Öresundståg	13 321	14 371	-1 050	33 996	34 489
Anropsstyrd trafik	75 671	75 248	423	219 000	219 000
Skoltrafik	53 707	53 707		128 897	128 897
Personalkostnader	22 134	23 574	-1 440	56 207	56 578
SUMMA KOSTNADER	526 805	528 933	-2 128	1 310 351	1 309 874
Avskrivningar plan	6 991	6 991	0	16 779	16 779
Finansnetto	2 687	2 583	104	6 304	6 200
RESULTAT 1	-195 337	-205 006	9 669	-469 731	-474 000
Driftbidrag	197 500	197 500	0	474 000	474 000
RESULTAT 2	2 163	-7 506	9 669	4 269	0

Hallandstrafiken AB
Daniel Modiggård, Trafikchef

Kollektivtrafikplan 2020 med utblick 2021-2022

Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. *fastställa Kollektivtrafikplan 2020 med utblick 2021-2022 i enlighet med redovisat förslag*

Beskrivning av ärendet

Trafikförsörjningsprogrammet sätter ramarna för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Utifrån de strategiska val och prioriteringar som finns i programmet arbetar Hallandstrafiken årligen fram en kollektivtrafikplan för de kommande tre åren. Kollektivtrafikplanens syfte är att beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten, exempelvis genom trafikförändringar. I kollektivtrafikplanen görs också en uppföljning på utvecklingen för ett antal utvalda nyckeltal framförallt kopplat till marknadsandel, resande och nöjdhet. Framtagandet av kollektivtrafikplanen sker i dialog med kommunerna i länet. Kollektivtrafikplanen utgör även Hallandstrafikens underlag till Region Hallands budgetprocess.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Enligt förslag till Kollektivtrafikplan föreslås under 2020 trafiksatsningar på 3,5 miljoner kronor netto, dvs trafikens totala kostnader inklusive biljettintäkter. Inom utblicken 2021-2022 föreslås trafiksatsningar på omkring 20 miljoner kronor netto fördelat på hela perioden.

Underlag för beslut, bilaga

- Kollektivtrafikplan 2020 med utblick 2021-2022 inklusive tillhörande samrådsredovisning

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken AB

Daniel Modiggård
Trafikchef, Hallandstrafiken AB

HALLANDSTRAFIKEN AB

Kollektivtrafikplan 2020 med utblick 2021-2022

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	2
2. Inledning	3
Hur fungerar kollektivtrafiken i Halland	3
Vad är Kollektivtrafikplan	3
3. Mål för kollektivtrafiken i Halland	4
Övergripande mål	4
Hallandstrafikens mål	5
4. Utveckling under 2018.....	7
Marknadsandel.....	8
Resande	9
Nöjdhet.....	19
Miljö.....	20
Övriga aktiviteter	21
5. Kommande aktiviteter 2020-2022.....	27
Trafikförändringar 2020.....	27
Trafikförändringar 2021-2022	36
Övriga aktiviteter	37
6. Ekonomi	39
7. Särskild kollektivtrafik.....	40
8. Bilagor	43
Bilaga 1: Nyckeltal för den allmänna kollektivtrafiken 2018.....	43
Bilaga 2: Infrastruktur 2018.....	46

1. Sammanfattning

Kollektivtrafikplan 2020 med utblick 2021-2022 är den åttonde i sitt slag som arbetats fram av Hallandstrafiken på uppdrag av Region Halland som är Regional Kollektivtrafikmyndighet i Halland. Kollektivtrafikplanens syfte är att beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten inom en treårig utblick. Det övergripande målet för kollektivtrafiken i Halland är att den ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Huvudstrategin i utvecklingen av kollektivtrafiken är att koncentrera resurser till stråk där det finns goda förutsättningar att öka resandet. En grundläggande princip är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken.

Utifrån övergripande målbild är Hallandstrafikens vision att vara det bästa resvalet. Ett prioriterat mål för verksamheten är att nå en ökad marknadsandel. Uppföljning av utfallet görs för en rad olika nyckeltal inom delmålen förbättrad leverans, ökat resande och ökad nöjdhet. Sett till utvecklingen under 2018 ökade marknadsandelen markant och nådde därmed uppsatt målbild på 17 procent. Även resandeutveckling visar på en positiv utveckling med en ökning på drygt 5 procent. När det gäller nöjdheten ligger denna oförändrad gentemot tidigare år och målbilden uppnås därför inte.

Under 2020 föreslås trafiksatsningar för 3,5 miljoner kronor netto. Bland annat föreslås en ny stationspendel i Laholm samt ökade resurser till linje 10 i Falkenberg. En fortsatt upprustning av kollektivtrafikens infrastruktur genom ombyggnation av hållplatser och utbyte av väderskydd är också prioriterat. Även inom området marknad och kommunikation läggs ytterligare resurser för att lyfta kännedomen och kunskapen om kollektivtrafiken som resalternativ. Inom utblicken 2021-2022 ses ett behov av att fortsatt möta resandeutvecklingen på Västkustbanan men också en utveckling av stadsbusstrafiken samt översyn av regionbusstrafikens utbud.

2. Inledning

Hur fungerar kollektivtrafiken i Halland

Enligt den lag om kollektivtrafik som trädde i kraft den 1 januari 2012 ska det i varje län finnas en Regional Kollektivtrafikmyndighet. Ett viktigt syfte med lagen är att skapa bättre samordning mellan kollektivtrafiken och annan samhällsplanering samt att skapa ett större politiskt inflytande över de strategiska beslut som fattas om kollektivtrafiken. Kollektivtrafikmyndighetens ansvar är regional kollektivtrafik. Med regional kollektivtrafik avses kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller som sträcker sig över flera län med huvudsyftet att tillgodose resenärernas behov av resor avsedda för arbetspendling eller annat vardagsresande.

I lagen finns det krav på att det i varje län ska finnas ett Regionalt Trafikförsörjningsprogram och det finns även bestämmelser om vad ett sådant program ska innehålla. Programmet ska bland annat omfatta både en långsiktig, strategisk del och en mer konkret beskrivning av kollektivtrafikens omfattning på kortare sikt. Avvägning ska göras mellan vilken trafik som samhället ska ta ansvar för genom trafikplikt och vilken trafik som ska bedrivas på kommersiell grund. Lagens intention är att förenkla för kommersiella aktörer att komma in på kollektivtrafikmarknaden vilket kan bidra till ett större utbud av kollektivtrafik för invånarna. I och med kollektivtrafiklagen är det fritt för kommersiella aktörer att utföra kollektivtrafik.

I rollen som kollektivtrafikmyndighet har Region Halland det politiska och ekonomiska ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken i Halland vilket innefattar alla buss- och tågtrafik samt närtrafik. Bolaget Hallandstrafiken AB är helägt av Region Halland och har som huvuduppgift att sköta den operativa planeringen av kollektivtrafiken i länet. Via uppdragsavtal har Hallandstrafiken också ansvaret för att upphandla och samordna färdtjänst i de halländska kommunerna, samt sjukresor på uppdrag av Region Halland. På uppdrag av regionen utförs även beställningsmottagning för de angivna resorna förutom färdtjänstresorna i Kungsbacka kommun. Hallandstrafiken utför på uppdrag av kommunerna även planering och samordning av skolskjutstrafik.

Vad är Kollektivtrafikplan

Trafikförsörjningsprogrammet sätter ramarna för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Utifrån de strategiska val och prioriteringar som finns i programmet arbetar Hallandstrafiken årligen fram en kollektivtrafikplan för de kommande tre åren. Kollektivtrafikplanens syfte är att beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten, exempelvis genom trafikförändringar. I kollektivtrafikplanen görs också en uppföljning på utvecklingen för ett antal utvalda nyckeltal framförallt kopplat till marknadsandel, resande och nöjdhet. Framtagandet av kollektivtrafikplanen sker i dialog med kommunerna i länet. Kollektivtrafikplanen utgör även Hallandstrafikens underlag till Region Hallands budgetprocess.

3. Mål för kollektivtrafiken i Halland

Övergripande mål

Det övergripande styrdokumentet i Halland är den Regionala utvecklingsstrategin (RUS) 2005–2020 med visionen "Halland – bästa livsplatsen". Tillväxtstrategin för Halland bygger på RUS:en med målet 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 genom exempelvis minskat behov av 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 samt samhälls- och bebyggelseplanering. Genom en ökad samverkan och samplanering kan dessa områden stärka varandra vilket gynnar en hållbar tillväxt i Halland.

Under 2016 antogs det nu gällande Regionala Trafikförsörjningsprogrammet för Halland vilket är det andra i sin ordning. I trafikförsörjningsprogrammet finns fastställda mål och principer kring hur kollektivtrafiken ska utvecklas i Halland. 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. Huvudstrategin i utvecklingen av kollektivtrafiken är att koncentrera resurser till stråk där det finns goda förutsättningar att öka resandet. En grundläggande princip är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken.

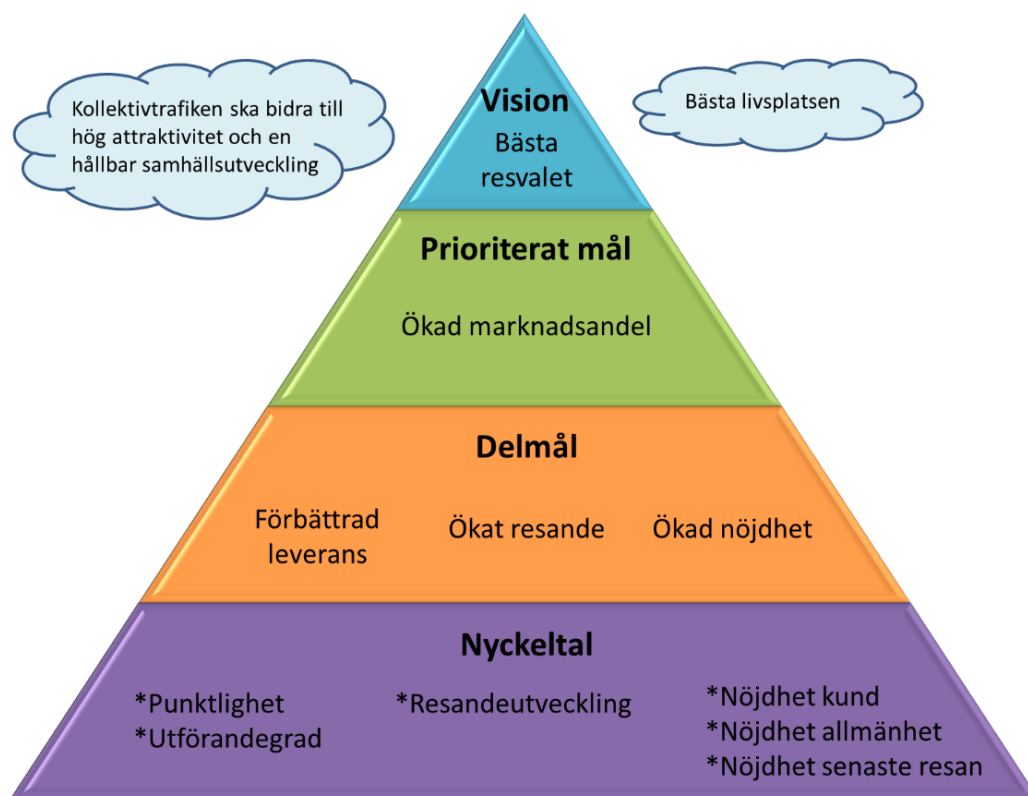


Styrande dokument för kollektivtrafiken i Halland

Hallandstrafikens mål

Hallandstrafikens vision är att vara det "bästa resvalet". Visionen är starkt kopplat till de övergripande målen och visionen hos Region Halland. Hallandstrafikens prioriterade mål är att nå en ökad marknadsandel, dvs plocka andelar från biltrafiken. Genom en ökad kollektivtrafikandel kan stora samhällsvinster uppnås. Delmålen förbättrad leverans, ökat resande och ökad nöjdhet är avgörande för att nå en ökad marknadsandel. Till varje delmål finns mer specifika nyckeltal kopplade.

I kollektivtrafikplanen görs en årlig uppföljning av målbilden samt löpande i Hallandstrafikens månadsrapport. Genom en kontinuerlig måluppföljning med tillhörande analys kan lämpliga åtgärder vidtas för att exempelvis vända en negativ trend. Arbetet med målstyrning och viljan att ständigt förbättra verksamheten utgör en viktig del när Hallandstrafiken tillsammans med trafikföretagen följer upp och utvärderar den dagliga leveransen.



Hallandstrafikens målbild

Måluppföljning 2018

Årlig uppföljning av målen finns för marknadsandel, resandeutveckling och nöjdhet. Gällande leverans med fokus på punktlighet finns i nuläget inget generellt uttalat måltal då möjligheten att följa upp punktligheten i busstrafiken saknas. Att kunna mäta och följa upp punktligheten i busstrafiken är dock ett prioriterat område som Hallandstrafiken arbetar aktivt med för att lösa.

Sett till utvecklingen under 2018 ökade marknadsandelen markant och nådde därmed uppsatt målbild på 17 procent. Även resandeutveckling visar på en positiv utveckling med en ökning på drygt 5 procent. När det gäller nöjdheten ligger denna oförändrad gentemot tidigare år och målbilden uppnås därför inte.

Nyckeltal	Mål för nyckeltal 2018	Utfall 2018	Trend 2018/2017
Marknadsandel	17,0%	18,1%	
Resandeutveckling	+5,0%	+5,1%	
Nöjdhet			
• Kund	70%	61,7%	
• Allmänhet	60%	51,7%	
• Senaste resan	85%	81,2%	

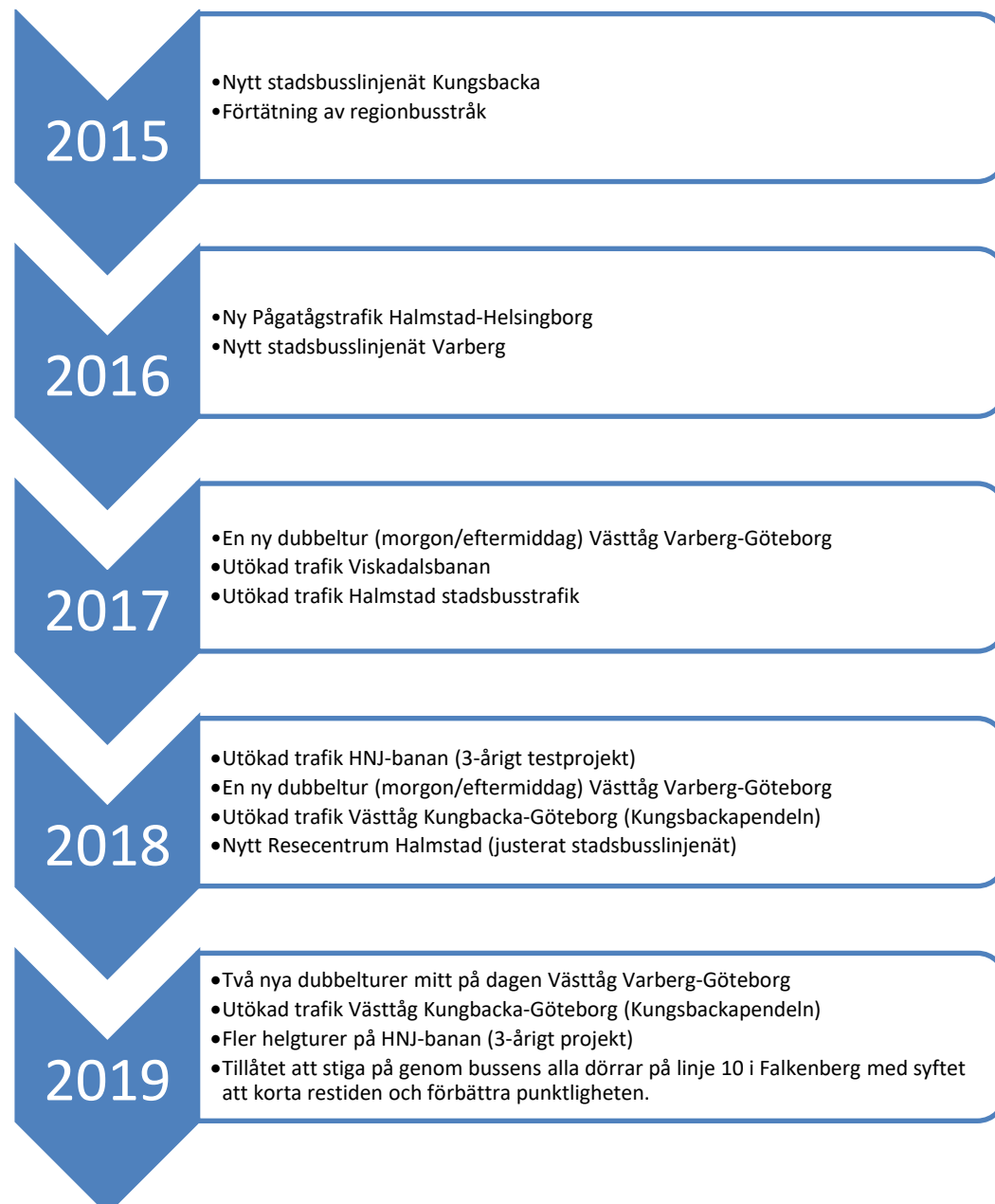
Mål för 2019-2020

I nedan tabell sammanfattas nyckeltalen samt utfallet för 2018 och med tillhörande målambition 2019-2020. Marknadsandelen förväntas ha en fortsatt positiv trend om än inte lika stor ökning som 2018 jämfört 2017. Även resandet förväntas fortsatt att öka omkring 5 procent för 2019 respektive 2020. En fortsatt ökning av marknadsandel och resandeutveckling kräver dock att tillräckliga resurser avsätts för kollektivtrafikens utveckling. Sett till nöjdheten har trenden under de senaste åren varit oförändrad. Hallandstrafiken bedriver dock ett successivt förbättringsarbete mot nöjdaste kunder i branschen 2020 vilket innebär att den offensiva målsättningen kvarstår för 2019 och 2020.

Nyckeltal	Utfall 2018	Mål för nyckeltal 2019	Mål för nyckeltal 2020
Marknadsandel	18,1%	19,0%	19,5%
Resandeutveckling	+5,1%	+5,0%	+5,0%
Nöjdhet*			
• Kund	61,7%	70,0%	85,0%
• Allmänhet	51,7%	60,0%	80,0%
• Senaste resan	81,2%	85,0%	90,0%

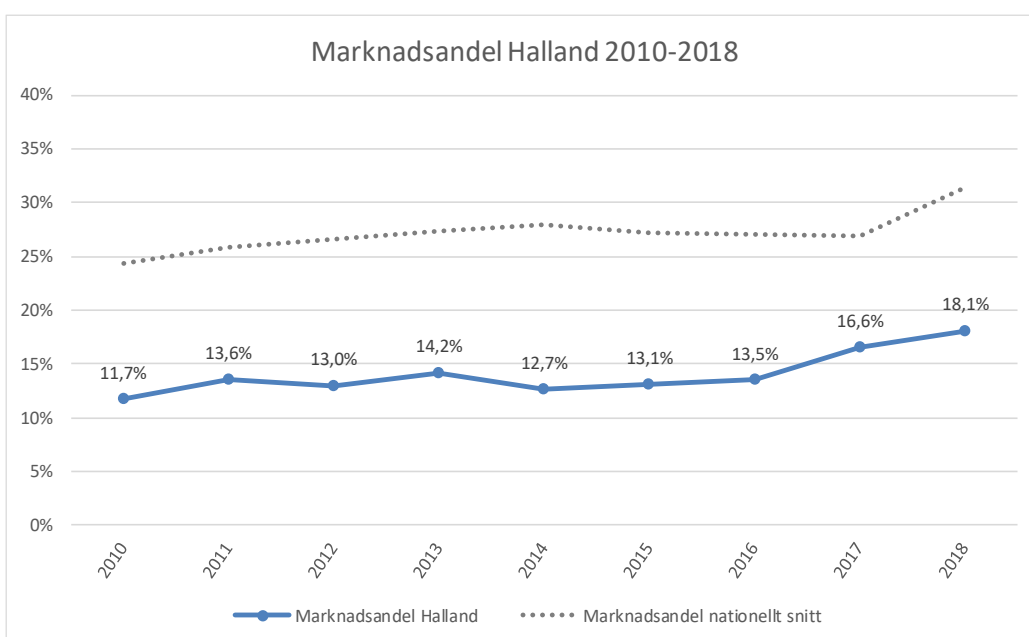
4. Utveckling under 2018

Följande avsnitt redovisar utvecklingen under de senaste åren för ett antal områden i verksamheten. Den allt högre marknadsandelen och det ökade resandet har till stor del möjliggjorts genom de senaste årens trafiksatsningar. Utöver trafiksatsningar har också mer resurser tillförts för upprustning av hållplatser genom bland annat ombyggnad och utbyte av väderskydd. Även marknadsföringen har intensifierats genom exempelvis fler genomförda prova på-kampanjer. Nedan visas de största trafiksatsningarna de senaste fem åren.



Marknadsandel

Marknadsandelen, dvs andelen resor med kollektivtrafik av totalt antal motoriserade resor, har en fortsatt positiv trend. För 2018 nås en marknadsandel på 18,1 procent för Halland. Detta innebär att målet på 17 procent för 2018 nås med god marginal. En viss ökning bedöms ha skett på grund av förändrad mätmetod i det branschgemensamma mätverktyget Kollektivtrafikbarometern i vilken marknadsandelen följs upp. Motsvarande ökning finns också för det nationella snittet. Förändringen innebar att frågorna som bedömer marknadsandelen justerades och framförallt förändrades metoden för urval av respondenter vilket bedöms skapat vissa resultatskillnader jämfört tidigare metod för Kollektivtrafikbarometern. Tidigare var huvudsaklig metod för enkäten telefonintervju men med den omarbetade Kollektivtrafikbarometern utgörs en större del av webbenkäter. På nationell nivå har det konstaterats att den nya metoden bland annat fångar fler studerande, kvinnor och vaneresenärer.

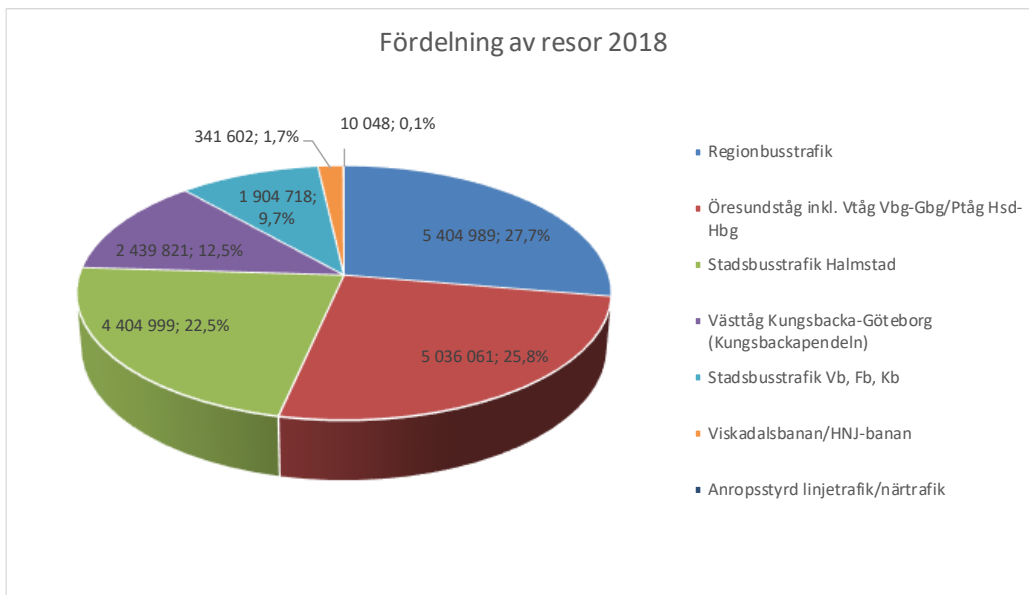


Resande

Vid jämförelse 2018 med 2017 ökade resandet med 5,1 procent. Därmed fortsätter den positiva trenden med en resandeökning på över 5 procent för tredje året i rad. Under 2018 genomfördes 19,6 miljoner resor med buss och tåg i Halland. Sett i det längre perspektivet, dvs 2018 jämfört 2010, är det framförallt tågtrafiken på Västkustbanan samt stadsbusstrafiken som bidragit till den positiva resandeutvecklingen.



Sett till fördelningen av resor står regionbuss, Öresundståg (Vtåg Vbg-Gbg, Ptåg Hsd-Hbg) samt Halmstad stadsbuss för ungefär tre fjärdedelar av resandet. Återstående fjärdedel utgörs främst av Västtåg Kungälv-Göteborg (Kungälvapendeln) samt övrig stadsbusstrafik. Resandet på Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ) och Viskadalsbanan är förhållandevis litet sett till totalen med 1,7 procent av resorna.

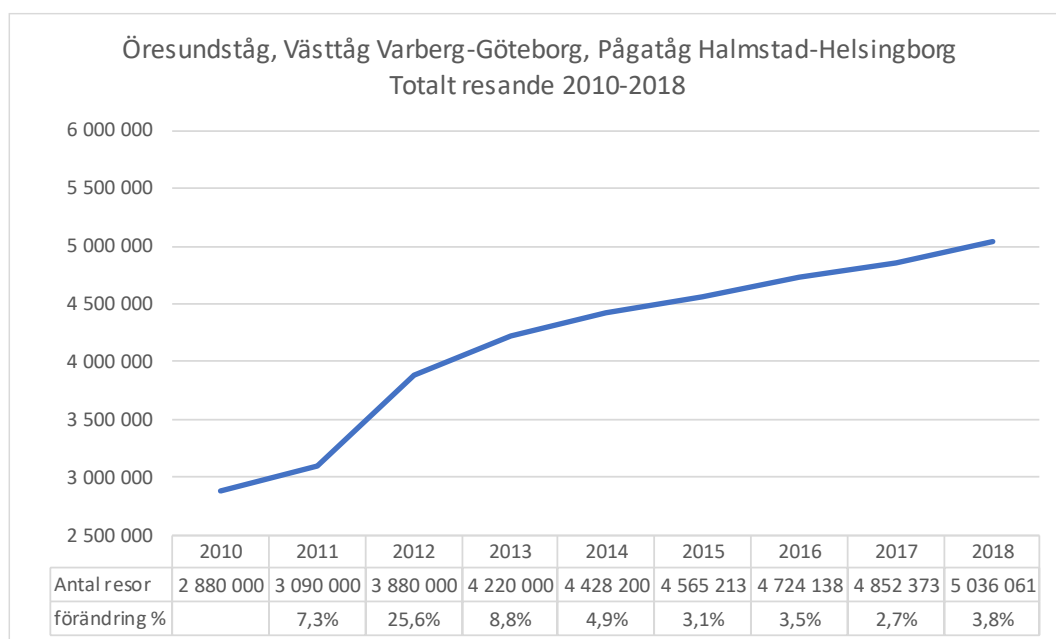


Tågtrafik

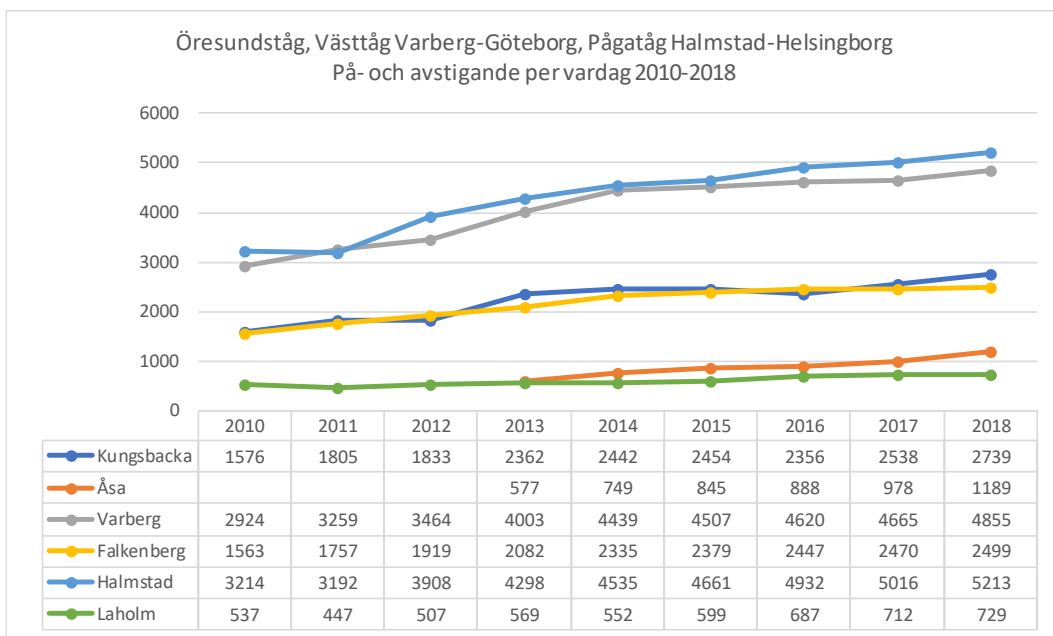
Västkustbanan är stommen i den halländska kollektivtrafiken med avgörande betydelse för Hallands utveckling. Trafiken på Västkustbanan utgörs huvudsakligen av Öresundståg Göteborg-Halland-Malmö/Köpenhamn och Västtåg Kungsbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln). Från december 2015 finns också Pågatåg mellan Halmstad och Helsingborg som trafikerar under morgon/eftermiddag och förstärker det totala turutbudet. Västtågen förstärker utbudet mellan Varberg-Göteborg med totalt fyra dubbelturer/vardag under morgon/eftermiddag samt dagtid. I redovisning av resandet på Västkustbanan slås resandet för Öresundståg, Pågatåg Halmstad-Helsingborg och Västtåg Varberg-Göteborg samman då de tre tågssystemen kompletterar varandra utifrån tidtabell och uppehållsbild. Utöver Västkustbanan trafikeras Viskadalsbanan med Västtågen Varberg-Borås och Halmstad-Nässjö järnväg med Krösatågen Halmstad-Jönköping/Nässjö.

Öresundståg, Pågatåg Halmstad-Helsingborg, Västtåg Varberg-Göteborg

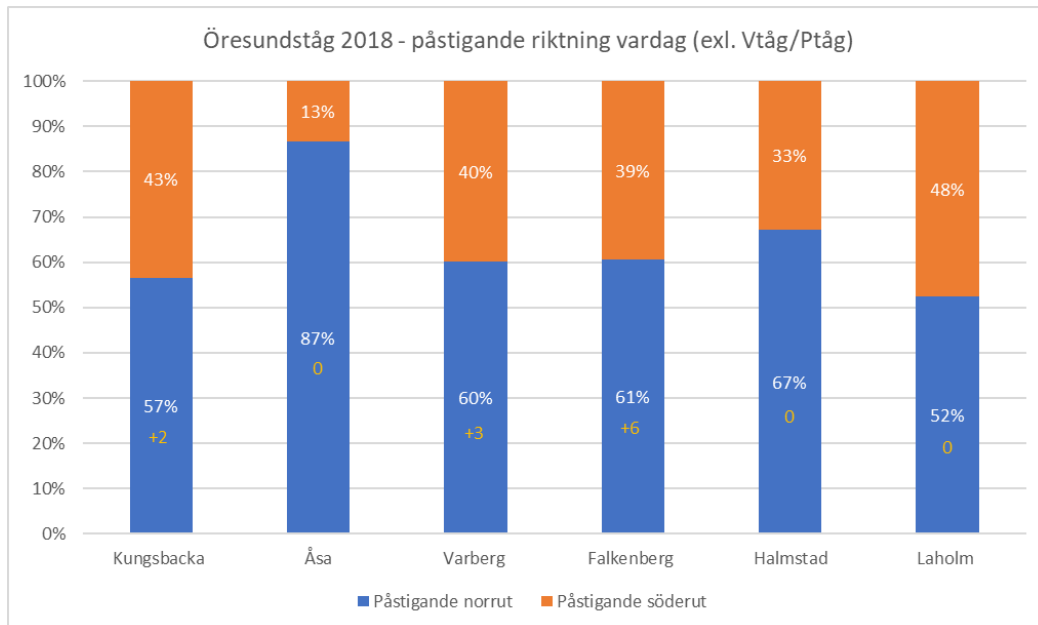
Under 2018 genomfördes ca 5 miljoner resor med Öresundståg, Pågatåg Halmstad-Helsingborg samt Västtåg Varberg-Göteborg. Jämfört med 2017 ökade resandet med 3,8 procent. Jämfört med 2010 har resandet ökat med 74,9 procent. Den alltjämt fortsatta resandeökningen har möjliggjorts genom en utökad trafik, dvs Pågatågstrafiken (december 2015) samt tillkommande Västtåg Varberg-Göteborg (2017, 2018, 2019).



I fördelningen antal på- och avstigande i Öresundstågssystemet (inräknat Vtåg Vbg-Gbg, Ptåg Hsd-Hbg) är Halmstad och Varberg de klart största stationerna med ca 60 procent av resorna. Jämfört med 2017 ökar resandet för samtliga stationer. Störst procentuell ökning hade Åsa station som ökade med 21,6 procent jämfört 2017. Övriga stationer uppvisar en stabil ökning.

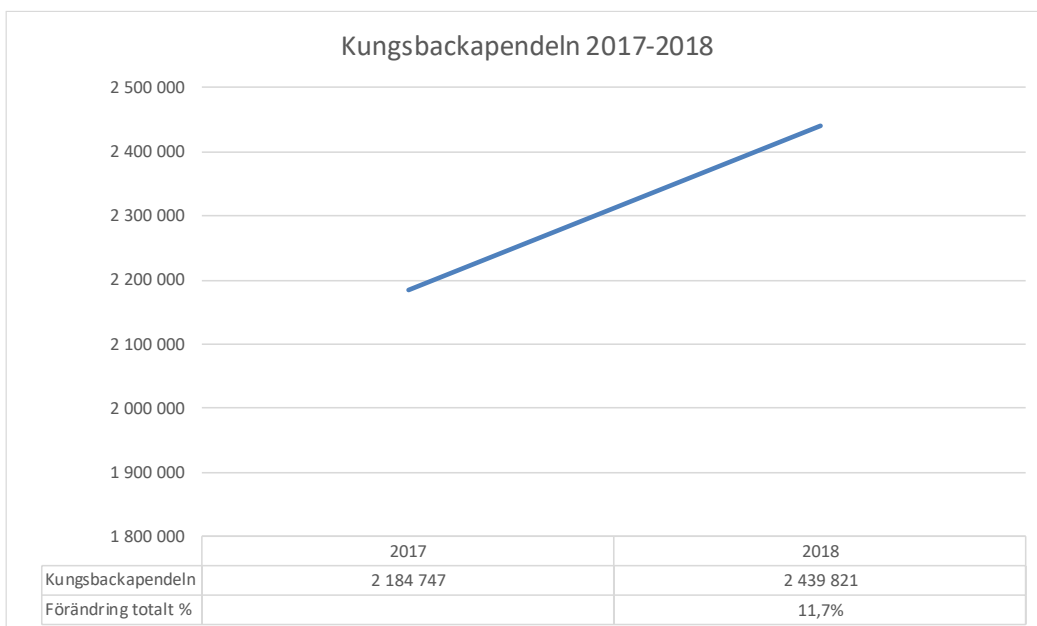


Andel påstigande i förhållandet nord/sydlig riktning påvisar en tyngdpunkt riktning norrut, ca 63 procent. För Halmstad, Falkenberg och Varberg är det också en övervikt norrut med drygt 60 procent. För Kungsbacka och Laholm är resandefördelningen mer jämnt fördelad mellan norr och söder. Från Åsa reser närmare 90 procent norrut.



Västtåg Kungsbäck-Göteborg (Kungsbackapendeln)

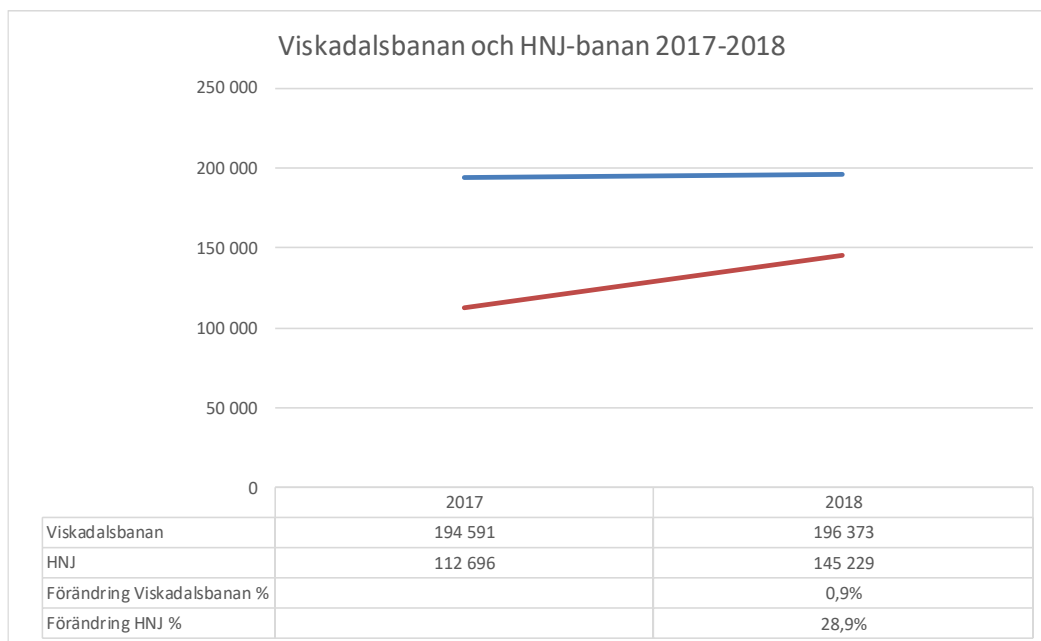
Resandet på Kungsbackapendeln mäts från och med 2017 med kundräkningssystem. Kundräkningssystemet innebär att det finns sensorer i varje dörrpar som mäter på- och avstigande. Det nya sättet att räkna resandet på Kungsbackapendeln har visat på ett stort mörkertal jämfört tidigare mätmetod där resandet justerades efter bedömd stämplingsbenägenhet vilket gav stora variationer. Utifrån att nuvarande mätmetod skiljer sig markant från tidigare utgör 2017 numera basår för fortsatta analyser på Kungsbackapendeln. Under 2018 genomfördes ca 2,4 miljoner resor på Kungsbackapendeln, en ökning med 11,7 procent jämfört 2017.



Viskadalsbanan och Halmstad-Nässjö järnväg

I likhet med Kungsbackapendeln mäts resandet på Viskadalsbanan från och med 2017 med kundräkningssystem. Den nya mätmetoden innebar en kraftig ökning av resandet på Viskadalsbanan vilket påvisade ett tidigare stort mörkertal. Under 2018 uppgick resandet till drygt 196 000 resor, en ökning med 0,9 procent jämfört 2017.

På Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ) genomförs manuella räkningar under vår och höst. Utifrån genomförda räkningar uppgick resandet till drygt 145 000 resor i Halland under 2018, en ökning med 28,9 procent jämfört 2017. Under 2018 utökades tågtrafiken på HNJ-banan från 5 dubbelturer per vardag till 7 dubbelturer. Resandeuppföljningen på HNJ-banan är en viktig del i det nu pågående treåriga testprojektet med syftet att öka resandet och på sikt nå en acceptabel kostnadstäckning.

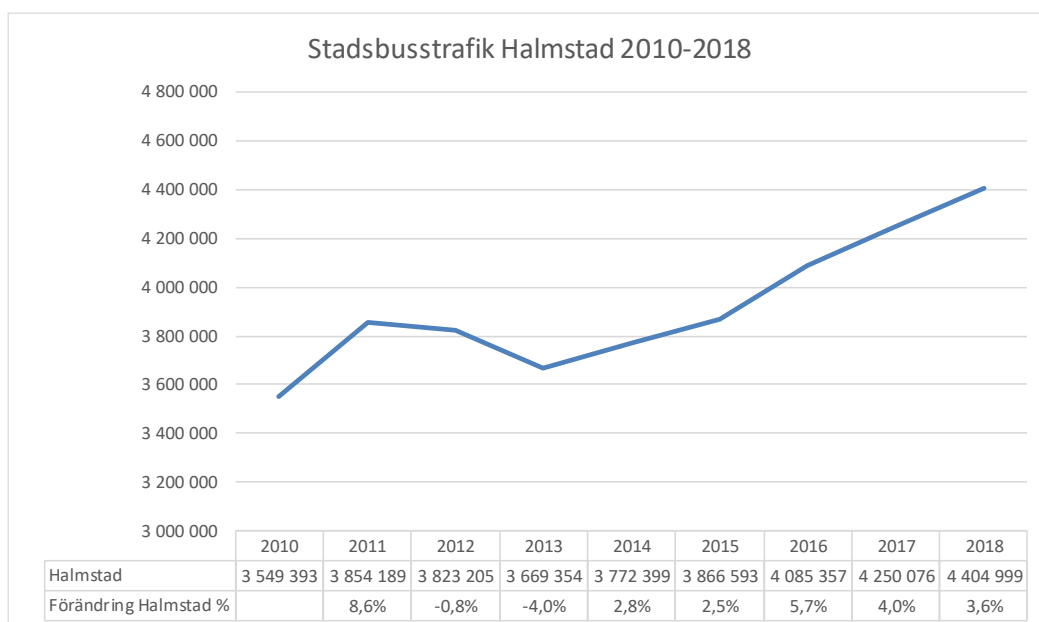


Stadsbusstrafik

Stadsbusstrafik finns i Halmstad, Falkenberg, Varberg och Kungsbacka. Av samtliga resor i stadsbusstrafiken står Halmstad för ca 70 procent av resorna. Resandeutvecklingen för stadsbusstrafiken har fortsatt en mycket positiv utveckling. Från 2014 och framåt har resandet ökat varje år. Under 2018 genomfördes totalt 6,3 miljoner resor i stadsbusstrafiken, jämfört 2017 ökade resandet med 6,2 procent.

Stadsbusstrafik Halmstad

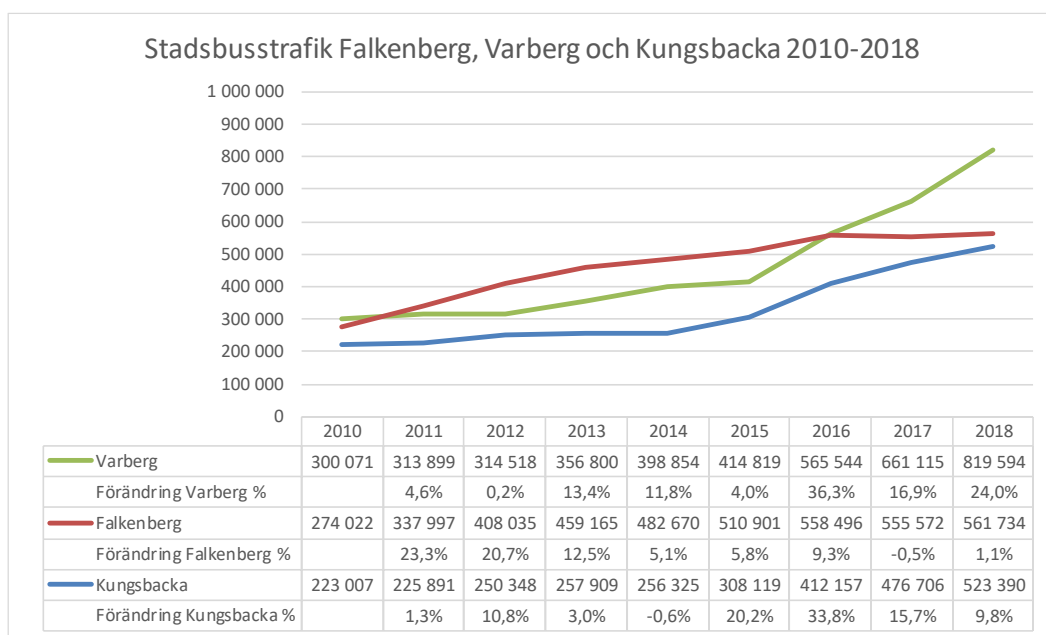
Stadsbusstrafiken i Halmstad utgör en viktig del av Hallandstrafikens verksamhet utifrån dess storlek där den står för nästan 23 procent av samtliga resor i Halland och en övervägande del av resorna i stadsbusstrafiken. Under 2018 genomfördes 4,4 miljoner resor vilket är en ökning med 3,6 procent jämfört föregående år. De nya stadsbusshållplatserna på Laholmsvägen som började att trafikeras i december 2017 har skapat bättre bytesmöjligheter mellan stadsbuss, regionbuss och tåg. En successiv utbyggnad av trafiken har skett under de senaste åren, framförallt med satsning på huvudlinjerna där också resandet ökar mest. Därtill bedöms införandet av seniorkort inom Halmstads kommun haft en viss bidragande faktor till resandeökningen.



Stadsbusstrafik Falkenberg, Varberg och Kungsbacka

Stadsbusstrafiken i Falkenberg, Varberg och Kungsbacka har samtliga genomgått en renodling av linjenäten med satsning på huvudlinjer med ökat turutbud, rakare körväg samt passning till tågtrafiken på Väst kustbanan. Linjenätet i Falkenberg gjordes om 2011 och Varberg samt Kungsbacka under 2015. För samtliga städer har det justerade linjenätet medfört en positiv resandeutveckling.

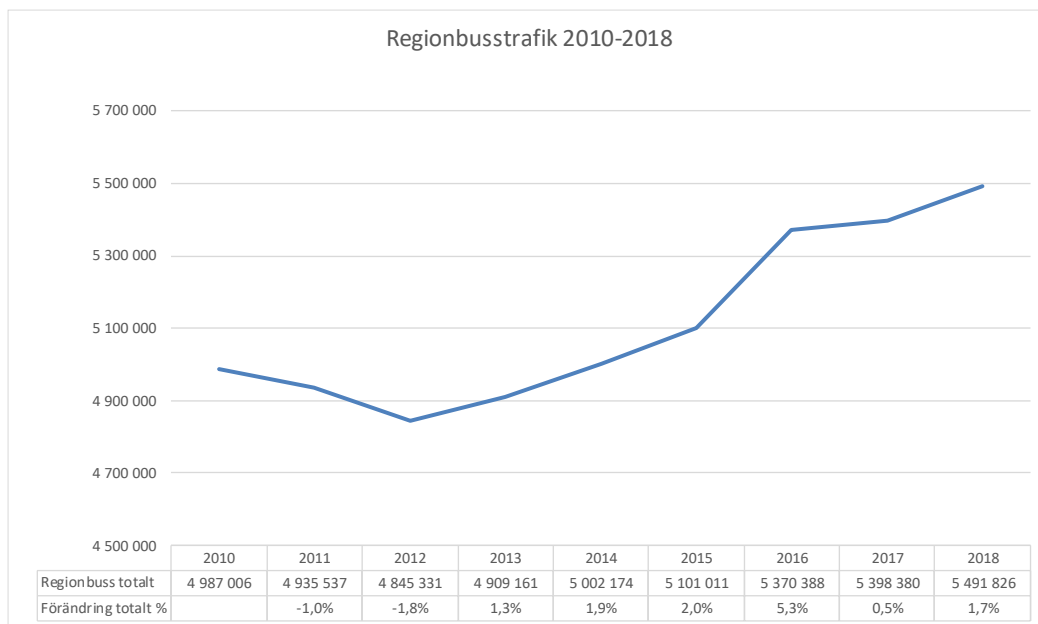
I Varberg fortsätter den kraftiga resandeökningen för tredje året i rad, jämfört 2017 ökar resandet med 24 procent. I Kungsbacka fortsätter också den positiva resandeutvecklingen (+9,8 procent) om än något svagare jämfört tidigare år. I Falkenberg har resandeökningen avstannat och ligger i princip oförändrat från 2016. Gemensamt för städerna är att huvudlinjerna står för den stora andelen av resorna samt resandeökningen.



Regionbusstrafik

Resandet med regionbusstrafiken minskade när Öresundstågstrafiken tillkom 2009 vilket gav en överflytt av resenärer till tåget. Från 2013 har trenden vänt och resandet pekar åter uppåt, under 2018 ökade resandet med 1,7 procent. Resandeökningen återfinns till största del på huvudlinjerna medan övriga linjer minskar eller är oförändrade. Utvecklingen med ett ökat resande på huvudlinjerna ligger i linje med fastställda principer i trafikförsörjningsprogrammet om att satsa där förutsättningar för ökat resande är störst, dvs i utpekade kollektivtrafikstråk där huvudlinjerna trafikerar.

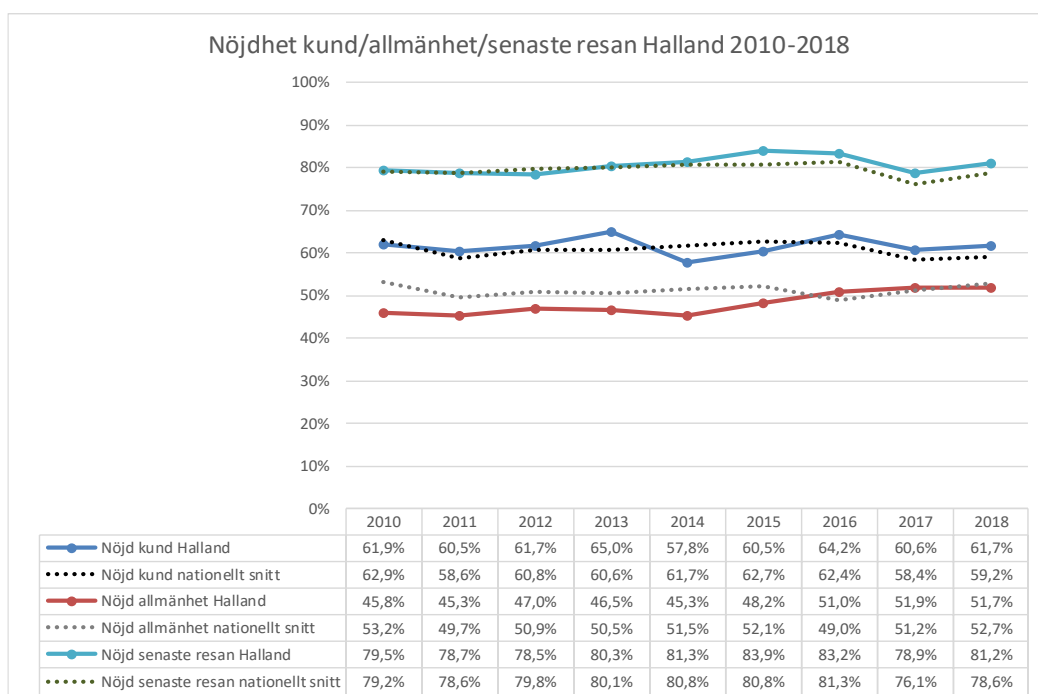
Sett till fördelning av resor inom regionbusstrafiken stod Kungsbacka regionbusstrafik för 39 procent, regionbusstrafik söder för 35 procent (Halmstad, Laholm, Hylte) och regionbusstrafik norr för 26 procent (Falkenberg, Varberg).



Nöjdhet

Nöjdheten mäts med hjälp av Kollektivtrafikbarometern, en branschgemensam undersökning bland allmänhet och kunder. Med kunder avses de som åker med Hallandstrafiken minst någon gång/några gånger i månaden. Målet för 2018 var att andelen nöjda kunder ska uppgå till minst 70 procent och att andelen nöjda bland allmänheten ska uppgå till minst 60 procent.

Utfallet för 2018 är ungefär detsamma som för 2017. Som diagrammet visar ligger Halland nära det nationella snittet för nöjdhet. Sett till nöjdhet med senaste resan är denna högre, utfallet för 2018 var 81,2 procent. Dock är ökningen marginell jämfört 2017. Därmed nås inget av målen för 2018 gällande nöjdhet. För att lyckas med de högt uppsatta målen, nöjdast kunder i branschen 2020, krävs en kraftsamling. Flera utav de aktiviteter som är identifierade för att förbättra kundnöjdheten är planerade att genomföras under 2020.



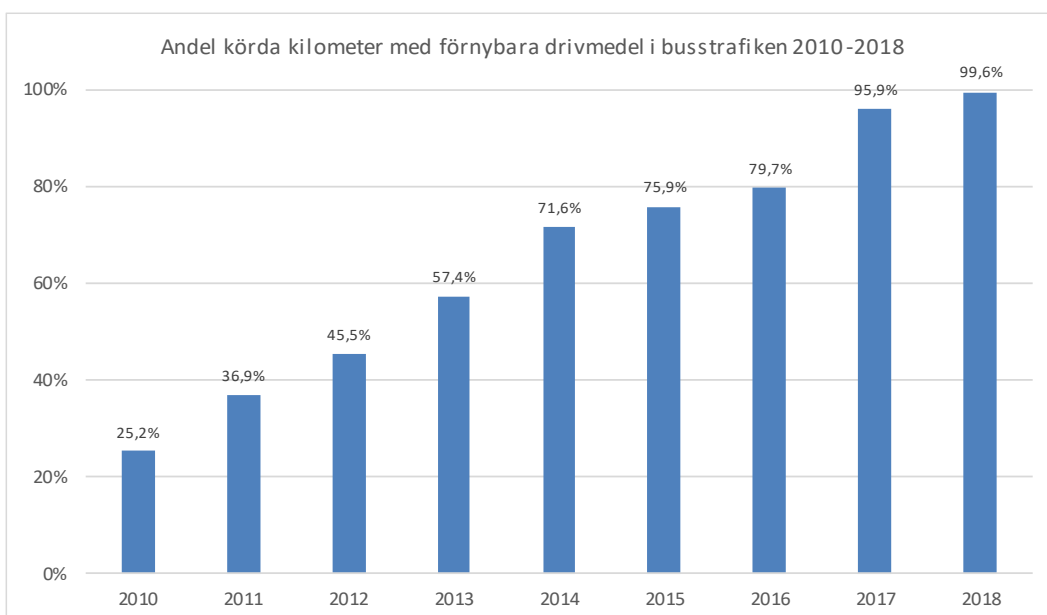
Miljö

Kollektivtrafiken är i sig ett hållbart alternativ genom att fler reser tillsammans. Om fler väljer att ställa bilen hemma och istället väljer hållbara färdmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik uppnås många positiva effekter. I våra stadsmiljöer innebär en minskad bilanvändning bl.a. minskade luftföroreningar, minskat buller och mindre trängsel. Mer utrymme skapas åt människan och en i grunden mer attraktiv stadskärna. Utöver kollektivtrafikens inbyggda positiva effekter arbetar Hallandstrafiken mot målet om en fossilfri kollektivtrafik senast år 2020 för att uppnå koldioxidneutralitet enligt målet i trafikförsörjningsprogrammet.

En stor del av resandet i Halland sker med eldrivna tåg vilket är ett koldioxidneutralt färdmedel då all el i det svenska järnvägsnätet kommer från vattenkraft. I busstrafiken har andelen kilometer med förnyelsebara drivmedel ökat under 2018. 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 resulterar dessutom i lägre utsläpp av partiklar och kväveoxider jämfört tidigare generationer av Euro-klasser.

Under 2018 har 99,6 procent av Hallandstrafikens busstrafik utförts med förnyelsebara drivmedel, en uppgång med 3,7 procentenheter jämfört 2017. Inom stadsbusstrafiken har 100 procent av trafiken utförts med förnyelsebara drivmedel, en ökning med 5 procentenheter jämfört föregående år. Regionbusstrafiken utfördes till 99,4 procent med förnyelsebara drivmedel, en ökning med 3,1 procentenheter jämfört 2017.

Den positiva utvecklingen är kopplad till den trappa som finns i nuvarande trafikavtal med en successiv stegring av miljökraven. Nya drivmedel såsom HVO har under kort tid vunnit mark mot fossil diesel vilket drivit på utvecklingen snabbt i positiv riktning. Bristande tillgång på HVO är dock en riskfaktor som kan resultera i ökade kostnader framöver.



Övriga aktiviteter

Upphandling av trafik

Busstrafik

I november 2018 publicerades förfrågningsunderlaget för den stora trafikupphandlingen av all busstrafik i Halland exklusive Kungsbacka. Under våren 2019 sker anbudsinslämning med tilldelning innan sommaren. Trafikstart för de nya avtalen är i juni 2020.

I Kungsbacka var det under 2018 trafikstart för avtal gällande skolbusstrafiken efter tidigare överprövning. Ett nytt trafikavtal för regionbusstrafiken i Onsala/Åsa/Frillesås har trafikstart under april 2019. Regionbusstrafik för övriga linjer i Kungsbacka kommun tilldelades under 2018 med trafikstart juni 2019. Även Kungsbacka stadsbusstrafik har upphandlats under 2018 med trafikstart juni 2020.

Tågtrafik

En upphandling är under genomförande för Öresundstågstrafiken med trafikstart december 2020. I det nya avtalet samordnas drift och underhåll. Syftet är att få en stabilare leverans och säkra fordonsbehovet för trafiken. Av den anledningen bygger också Skånetrafiken en ny underhållsdepå i Kärråkra som är tänkt att användas bl.a. för Öresundstågen.

Gällande avtal för Västtågstrafiken löper från december 2015 till december 2024 med option ytterligare högst tre år. Avtalslut kommer att sammanfalla med det planerade öppnandet av Västlänken.

För Krösatågstrafiken genomfördes under 2017 en upphandling med tänkt trafikstart december 2018. Tilldelningsbeslutet blev dock överklagat och efter beslut i rättslig instans kom beskedet att upphandlingen måste göras om. Under tiden för arbetet med ny upphandling har trafiken direktupphandlats från december 2018 och två år framåt.

Pågatågstrafiken upphandlades under 2017 med trafikstart december 2018 till december 2026 enligt grundavtal.

Serviceresor

Efter stora leveransproblem med serviceresorna under 2017 upphandlades trafiken på nytt och ett nytt trafikavtal startade i juli 2018 med en avtalstid på fyra år. I det nya trafikavtalet ingår numera även skolskjutsresor för samtliga kommuner i Halland. Med det nya avtalet igång har leveransen förbättrats framförallt gällande tidhållning vilket inneburit att antalet förseningsviten och kundärenden minskat.

Nytt betalsystem

Hallandstrafiken, Kalmar Länstrafik, Jönköpings Länstrafik, samt Länstrafiken Kronoberg driver ett gemensamt projekt gällande "Framtida betal lösningar" med Samtrafikens arbete som bas. Överordnat allt annat, är att det skall vara kompatibelt med Skånetrafiken, Blekingetrafiken, Västtrafik och Östgötatrafiken, med syftet att förbättra för våra kunder som reser över länsgränserna. Projektet går under arbetsnamnet Lynx. Mobila enheter kommer att vara den viktigaste komponenten i det nya betalsystemet, både som försäljnings- och kommunikationskanal. I samband med trafikstörningar ska kunder genom sin mobila enhet kunna få relevant och korrekt trafikinformation på ett snabbt och enkelt sätt. 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.

Under 2018 har arbetet drivits i flera parallella spår som bland annat omfattar utvecklingen av en ny mobilapplikation, inköp av försäljningsautomater, utveckling av ett nytt CRM-system, upphandling av försäljningsutrustning samt handhållna enheter. Ambitionen är att under hösten 2019 kunna lansera en första version utav den nya applikationen. Full funktionalitet behöver vara på plats i samband med att det gamla betalsystemet (Cubic) avvecklas sommaren 2020.

Samtidigt som det nya betalsystemet införs sker förändringar av biljettsortimentet. Jämfört med dagens biljettsortiment reduceras antalet biljetter, men utan att dra ner på möjligheten att köpa biljett efter resbehov. Därutöver förändras även villkoren för biljetterna. Bland annat ges ålders- och studentrabatt på hela sortimentet och alla biljetter gäller i samtlig trafik. Att även ändra zonstrukturen ses som ytterligare en viktig del i att förenkla resandet med kollektivtrafik. Dagens zonstruktur är gammal och matchar inte dagens resande, både ur ett demografiskt perspektiv men även ur ett resenärsperspektiv.

Marknadsföring och kommunikation

Hallandstrafiken nominerades i augusti 2018 till ett av reklambranschens mest prestigefyllda pris, Publishingpriset. Det var 2017 års förarfilm som väckte nomineringsjuryns uppmärksamhet och man valde ut Förarfilmen som en av fem nominerade filmer. Syftet med filmen var att lyfta fram bussförarna och förarnas insatser för en bredare publik. Hallandstrafikens film slutade på andra plats i kategorin "Filmer som marknadsför tjänster".

I pågående testprojekt på HNJ-banan har Hallandstrafiken tillfört ökade resurser på marknadsföring. Detta innefattade bland annat deltagande på Tågdagarna i Landeryd i september med specialchartrade Krösatåg till och från Landeryd. En Prova på-kampanj har också genomförts på HNJ-banan som en del i pågående testprojekt.

En större Prova på-kampanj genomfördes också i Falkenberg i april. Det var i samband med att Söderbron var avstängd som utskick gjordes till Västra Gärdet, Herting och Hjortsberg. Omkring 3000 valde att använda erbjudandet. En Prova på-kampanj har också genomförts i Halmstad vid det nybyggda området Tegelbruket.

Den 9 mars invigdes det första helrenoverade Öresundståget på Varbergs station. Sammanlagt ska 111 Öresundståg renoveras och inom fem år ska alla Öresundståg vara uppfräschade.

I december flyttade kundservicebutiken i centrala Halmstad från sitt dåvarande läge på

Hantverksgatan till Gallerian vid Stora Torg. Syftet med flytten är att skapa en bättre tillgänglighet till butiken.

Försäljning

Sett till försäljning mellan olika biljetter och försäljningkanaler konstateras att mobilappen tar en allt större andel av enkelbiljettsförsäljningen. I jämförelse med 2017 ökade försäljningen i mobilappen med 135 procent. Av de totala biljettintäkterna under 2018, stor försäljningen i mobilappen för omkring 8 procent.

Försäljningen av Sommarkortet sjönk för första gången sedan starten 2011. Totalt såldes ca 10 500 Sommarkort under 2018, vilket är en minskning med 21 procent jämfört med 2017. Regeringsreformen Sommarlovskortet, fri kollektivtrafik för alla skolungdomar upp till andra klass i gymnasiet, påverkade försäljningen av Sommarkortet. Cirka 16 000 Sommarlovskort delades ut till halländska skolungdomar.

Företagsförsäljningen som till största del består av Företag Flex-kortet (enkelresor som faktureras i efterskott) samt årskort som ger den anställde möjligheten att via sin arbetsgivare göra nettolöneavdrag, fortsatte att öka även under 2018. I jämförelse med 2018 har försäljningen av Företag Flexkort ökat med cirka 17 procent. Försäljningen av Årskort ligger kvar på ungefär samma nivå som under 2017, med en marginell minskning.

Infrastruktur

Ett kontinuerligt förbättringsarbete pågår gällande upprustningen av hållplatser runt om i länet. Det återstår dock mycket arbete för att nå en acceptabel och jämn standard. 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 samtliga 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 Hallandstrafiken tagit fram en Hållplatshandbok där allt förklaras mer utförligt vem som gör vad, hur hållplatser ska se ut m.m.

Under 2018 har fokus fortsatt legat på upprustning av hållplatser samt utbyte av väderskydd på det såväl statliga, kommunala och enskilda vägnätet. Nedanstående tabell visar antalet genomförda projekt gällande ombyggnad av plattformar och utbyte av väderskydd. Därtill har ett antal större projekt genomförts under året inom infrastrukturuområdet, framförallt den nya bussterminalen i Varberg och det nya stationshuset på Hede station.

Större arbeten (ombyggnad plattformar och/eller väderskydd) med hållplatser under 2018						
	Kungsbacka	Varberg	Falkenberg	Hylte	Halmstad	Laholm
Statligt vägnät	6	9	4	2	4	1
Kommunalt/enskilt vägnät	0	7	5	0	9	3
Summa/kommun	6	16	9	2	13	4

Ny bussterminal i Varberg

I Varberg flyttades bussterminalen i samband med tidtabellsskiftet i december. Den nya bussterminalen ligger på andra sidan Västra Vallgatan och den ska ligga där under hela byggnationen av Varbergstunneln fram tills ett nytt resecentrum finns på plats. Terminalen har tio hållplatslägen och är fullt tillgänglighetsanpassad enligt dagens normer. Inne på terminalen finns väderskydd, cykelställ samt informationstavlor för resenärerna.



Nytt stationshus på Hede station

Vid Hede station i Kungsbacka färdigställdes under året ett nytt stationshus. Stationshuset är byggt i två plan för att tillgodose bra väntmöjligheter för både tåg- och bussresenärer. Det övre planet ligger i direkt anslutning till plattformen och vid markplanet har man en god uppsikt över angörande busstrafik. I stationshuset finns kiosk med försäljning av biljetter. Huset innehåller också personalutrymme för trafikföretagens personal.



5. Kommande aktiviteter 2020-2022

Trafikförändringar 2020

I detta avsnitt ges en beskrivning av förslag till trafikförändringar för tidtabellsåret 2020. Trafikobjekten som föreslås finns beskrivna i nedanstående tabell samt med utförligare beskrivning senare i detta avsnitt. Föreslagna trafiksatsningar ger en ökad kostnad med 3,5 miljoner kronor (netto).

Objekt	Beskrivning
Stationspendel Laholm	Ny stationspendel i Laholm med koppling till/från samtliga tåg. Reducering av linje 320 och kompletterat utbud på linje 324.
Linje 10 Falkenberg	Ökade resurser till linje 10 i Falkenberg i syfte att förbättra tidhållningen och passningen till tåget vid Falkenbergs station.
Linje 555 Falkenberg-Ullared-(Älvsered)	Linje 555 mellan Falkenberg och Ullared med fortsättning mot Älvsered på vissa turer bryts i Ullared med syftet att förbättra tidhållningen samt tydliggöra linjeupplägg.
Linje 731 och 734 Älskogsbräcka i Onsala	Linje 731 och 734 som trafikerar Onsalahalvön är idag sammankopplade och genomgående via Älskogsbräcka. Genom att bryta linjerna i Älskogsbräcka kan tidhållningen och passningen till tågen i Kungsbacka förbättras.
Linje 10 och 50, Halmstad	Linje 50 slutar att trafikera inom område Nyatorp. Linje 10 och 50 får därmed samma körvägar vilket ger ett rakare och tydligare linjeupplägg i stråket Vallås-Centrum.
Förlängda öppettider Gekås, Ullared	Gekås i Ullared förlänger öppettiderna under hösten 2019 vilket innebär att trafiken på linje 555, 556 och 651 behöver utökas för att möjliggöra resmöjlighet för Gekås-personal.
Ersättningstrafik Väst kustbanan	Ökat behov av ersättningstrafik när tågtrafiken periodvis ställs in på grund av utbyggnaden av kapaciteten på Väst kustbanan.
Västtåg Kungsbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln)	Utökad trafik under morgon- och eftermiddag på såväl vardag och helg vilket ger en förlängd kvarts- respektive halvtimmestrafik.

Stationspendel Laholm

Bakgrund

När delar av Västkustbanan byggdes ut till dubbelspår i mitten av 1990-talet flyttades tågstationen i Laholm ut till dess nuvarande läge, ca 3km västerut från centrala Laholm. En stationspendel inrättades i samband med stationsflytten för att kompensera avståndet till det externa stationsläget. Linjen lades ned i början av 2000-talet på grund av lågt resande. För att behålla resmöjlighet till/från tågstationen infördes anropsstyrda turer mellan busstationen och tågstationen, som ytterligare kompletterades med linje 225 (Laholm-Mellbystrand-Båstad station). Under 2008 förlängdes linje 324 (Halmstad-Veinge-Laholm) till tågstationen och 2012 förlängdes även snabbbussalternativet linje 320 (Halmstad-Laholm). Utvecklingen i Laholm har under de senare åren tagit fart med en befolkningstillväxt i Laholms tätort och längs kusten Mellbystrand/Skummeslöv. Tack vare Hallandsåstunneln har Laholm restidsmässigt närmat sig norra Skåne vid resa med tåg. I samband med att tunneln öppnades i december 2015 tillkom även Pågatåg Halmstad-Helsingborg vilket skapar halvtimmestrafik i pendlingsläge. Sammantaget innebär det att pendlingsmöjligheterna framförallt till/från Laholm och söderut förbättrats avsevärt.

Utifrån de nya förutsättningarna har antalet pendlare till och från Laholms tätort successivt ökat. För de som reser med tåg finns buskoppling till/från centrum med linje 320/324 som startar och slutar där. Utöver 320/324 som angör vid vändplanen trafikerar linje 225 uppe på bron vilket också är ett alternativ. Sammantaget skapar dessa tre linjer en buskoppling till flertalet tågavgångar dock inte alla. De största bristerna i busstrafikförsörjningen av tågstationen är att bytestiden mellan tåg och buss kan variera kraftigt beroende på vilken tågavgång det gäller. Dessutom är uppdraget utspritt på tre olika linjer med två olika anföringsplatser, antingen uppe på bron eller nere vid vändplatsen, vilket skapar otydlighet. En annan brist är att linje 320/324 mot Halmstad kan drabbas av förseningar längs sträckan vilket gör att en eventuell tåganslutning brister. Sammanfattningsvis innebär det att trots att busstrafik finns till/från stationen i relativt hög utsträckning är trafiken dåligt anpassad utifrån tågresenärernas resbehov och utgör därför inget tillförlitligt alternativ.

Syfte

Utifrån den problembild som finns idag med busstrafiken till/från tågstationen i Laholm föreslår Hallandstrafiken att en ny busslinje införs med uppdrag som stationspendel att koppla samman Laholms tätort med tågstationen. Den nya stationspendeln skapar helt nya möjligheter att pendla med tåg till och från Laholm både norrut och söderut. Med en anpassad stationspendel till tåget kan en konkurrenskraftig restid uppnås i flera relationer i kombination med en väl utbyggd tågtrafik. Med en dedikerad busspassning kan resenärerna lita på att det till varje tåg finns en buss till och från. Detta skapar goda förutsättningar att få fler att välja tåget då det skapas ett tydligt och enkelt upplägg.

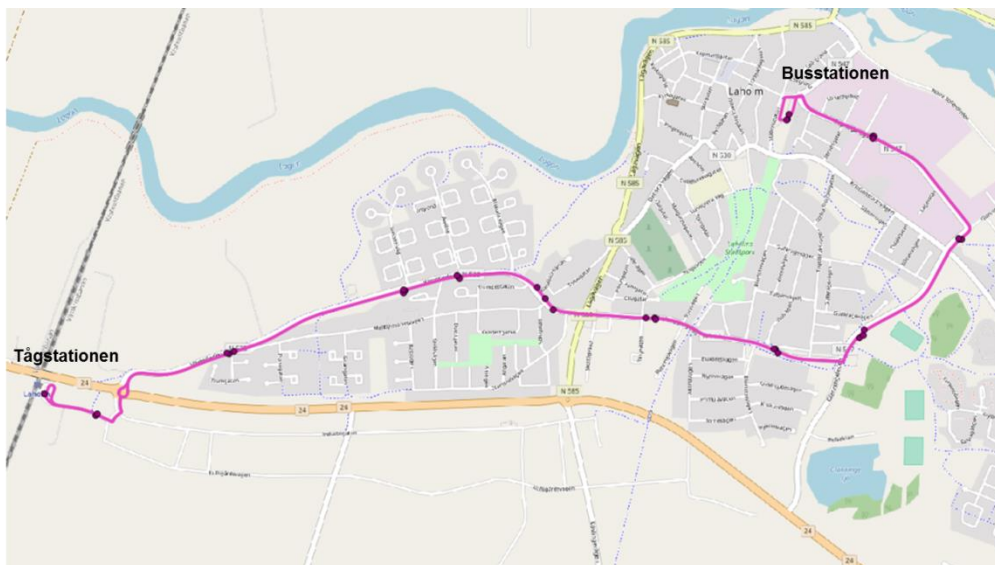
Trafikförändring

Hallandstrafiken föreslår en ny stationspendel i Laholm med koppling till/från samtliga tåg vid Laholms tågstation alla dagar i veckan. Som en del i förslaget får linje 320 och 324 busstationen i Laholm som start- och sluthållplats. Samtidigt reduceras turutbudet på linje 320 och linje 324 föreslås få ett ökat turutbud.

I busstrafiken Halmstad-Laholm förbättras turutbudet på linje 324 genom en utbyggd halvtimmestrafik, från dagens 20 dubbelturer till ca 27 dubbelturer/vardag. Linje 320 som trafikerar som snabbuss i stråket kommer att få ett reducerat turutbud från

dagens intervall med 20-30 minuters-trafik till timestrafik. Förändringen på linje 320 görs utifrån att tågalternativet Halmstad-Laholm stärks vilket minskar betydelsen av linje 320 vars funktion är att erbjuda en snabb och direkt förbindelse mellan Halmstad-Laholm. Fortsatt kommer det att finnas ett väl utbyggt utbud av busstrafik med nästan 40 dubbelturer vardag att välja på (320,324). Utbudet kan jämföras med stråket Halmstad-Hyltebruk som har drygt 30 dubbelturer med linje 400, 401 och 410. För mellanliggande orter såsom Veinge, Genevad och Trönninge, där inte linje 320 stannar, förbättras utbudet då linje 324 får fler turer vilket är en positiv aspekt med förslaget.

Sett till restid kommer linje 320 och alternativet tåg/stationspendel att vara likvärdig, dvs omkring 30 minuter (sträcka Halmstad Resecentrum-Laholms busstation). Vissa av dagens befintliga resenärer på linje 320 kommer sannolikt uppfatta förändringen som negativ då ett byte behöver göras. Denna försämring bedöms dock övervägas av den potential stationspendeln skapar för ett ökat resande, framförallt söderut. För resenärer som inte vill byta kommer det tills vidare finnas ett visst turtutbud kvar på linje 320. Därtill finns ett bra turtutbud på linje 324 med en något längre restid (ca 45 minuter). Ytterligare konsekvenser av förslaget är att resenärer som idag reser med linje 320/324 vid någon av hållplatserna mellan tågstationen och busstationen i Laholm och som ska vidare mot Halmstad eller mellanliggande orter kommer att behöva byta för att ta sig vidare. Byte kan antingen ske mot tåg med stationspendeln för resa mot Halmstad alternativt vid busstationen där linje 320/324 trafikerar om målpunkten är någon av de mellanliggande orterna.



Linje 10 Falkenberg

Bakgrund

Linje 10 i Falkenberg är den busslinje som kopplar samman Falkenbergs externa tågstation med Falkenbergs centrum. Linjen har stor betydelse för Falkenbergs utveckling då många resenärer dagligen använder den till arbete/studier både till/från Falkenberg. Linje 10 står för omkring hälften av alla resor i Falkenbergs stadsbusstrafik. Det är av hög prioritet att linjen är tillförlitlig i passningen till tåget. Under senare år har linjen fått allt större problem med tidhållning. Problemet har sin grund i flera orsaker däribland större resenärsflöden, långsamma biljettköp och ökade framkomlighetsproblem på grund av mer biltrafik. Framförallt på eftermiddagen resulterar detta i att bussanslutningar till tåget riskerar att missas på grund av att bussen inte hinner fram i tid. Även i det omvända perspektivet när ett tåg är sent kan konsekvensen bli att väntande buss vid tågstationen måste avgå sent. Detta resulterar i sen vändning vid Falkenbergs bussterminal och risk för missad tågsanslutning. Sammantaget skapar dagens situation en osäkerhet bland resenärer vilket i slutändan minskar kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Syfte

Syftet med förändringen är att säkerställa passningen till/från tåg på linje 10 i Falkenberg. Det är av stor betydelse att resenärer kan lita på linjens koppling till/från tåget för att fortsatt utgöra ett attraktivt och tillförlitligt alternativ.

Trafikförändring

För att förbättra förutsättningarna för linje 10 föreslås att ett extra fordon sätts in på linje 10 vilket skapar större tidsutrymme för passning till och från tåg. Sedan december 2018 tillåts påstigning i samtliga dörrar som en del i att förbättra tidhållningen. Problematik återstår dock kring en allt mer besvärlig trafiksituation med ökade framkomlighetsproblem. Gällande denna aspekt krävs ökad prioritering i gaturummet för att säkra kopplingen till tåget på såväl kort och lång sikt.



Linje 555 Falkenberg-Ullared-Älvsered

Bakgrund

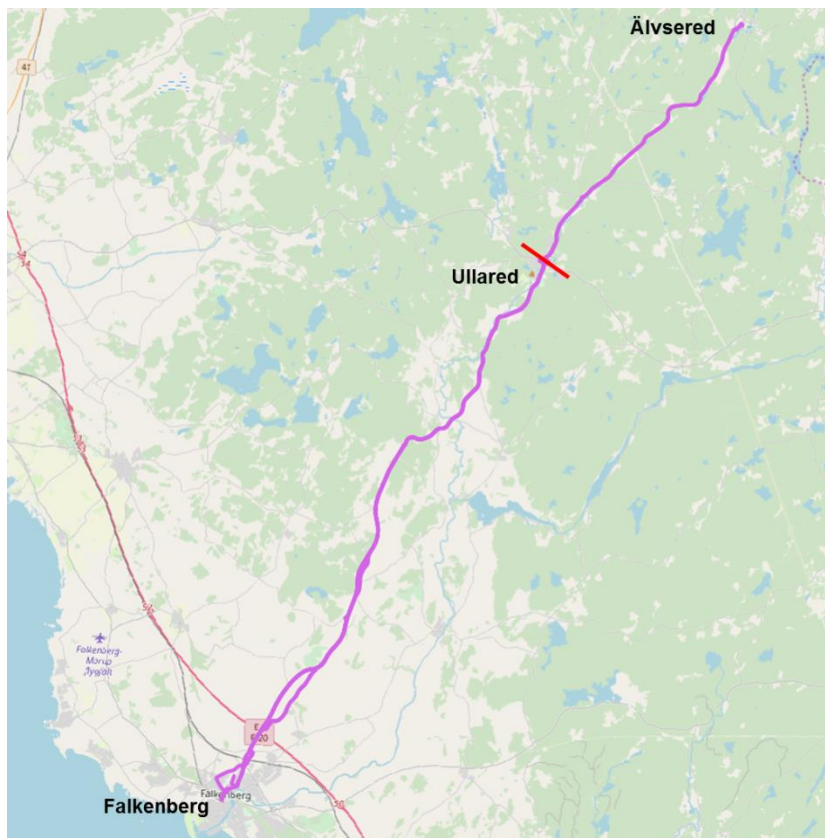
Linje 555 trafikerar i det utpekade kollektivtrafikstråket mellan Falkenberg-Ullared med huvudsaklig linjestreckning längs länsväg 154. Merparten av turerna går mellan Falkenberg och Ullared men vissa fortsätter med förlängning till Älvsered. Detta gör linje 555 till en av de längsta i Halland. Ett problem med långa linjer är att de i högre grad blir störningskänsliga. Om något händer längs vägen riskerar förseningen att fortplantas vilket även kan drabba vändande tur. Länsväg 154 är under vissa perioder och tider hårt trafikerad med besökare och leveranser till Gekås vilket också bidrar till störningskänsligheten för linje 555. Merparten av resenärerna på linjen reser längs sträckan Falkenberg-Ullared.

Syfte

Syftet med förändringen är minska linjens störningskänslighet men också att tydliggöra linjeupplägget genom att minska antalet avvikande turer med olika körsträckor. Genom att bryta linje 555 i Ullared blir det också enklare att anpassa utbudet till start- och sluttider på Gekås samt på sikt utöka trafikutbudet på sträckan Falkenberg-Ullared

Trafikförändring

För att tydliggöra upplägget för linje 555 och förbättra tidhållningen föreslås att linjens samtliga turer helt övergår till att trafikera Falkenberg-Ullared utan fortsättning till Älvsered. Samma resmöjlighet kommer att kvarstå mellan Ullared och Älvsered genom ny linje 560 mellan Älvsered-Ullared samt med dagens linje 362 Svenljunga-Ullared. Bytesmöjlighet ska möjliggöras i Ullared vidare mot Falkenberg. På sikt, tillsammans med Västtrafik, är det möjligt att införa fler turer Svenljunga-Ullared utan byte.



Linje 731 och 734, Älskogsbräcka i Onsala

Bakgrund

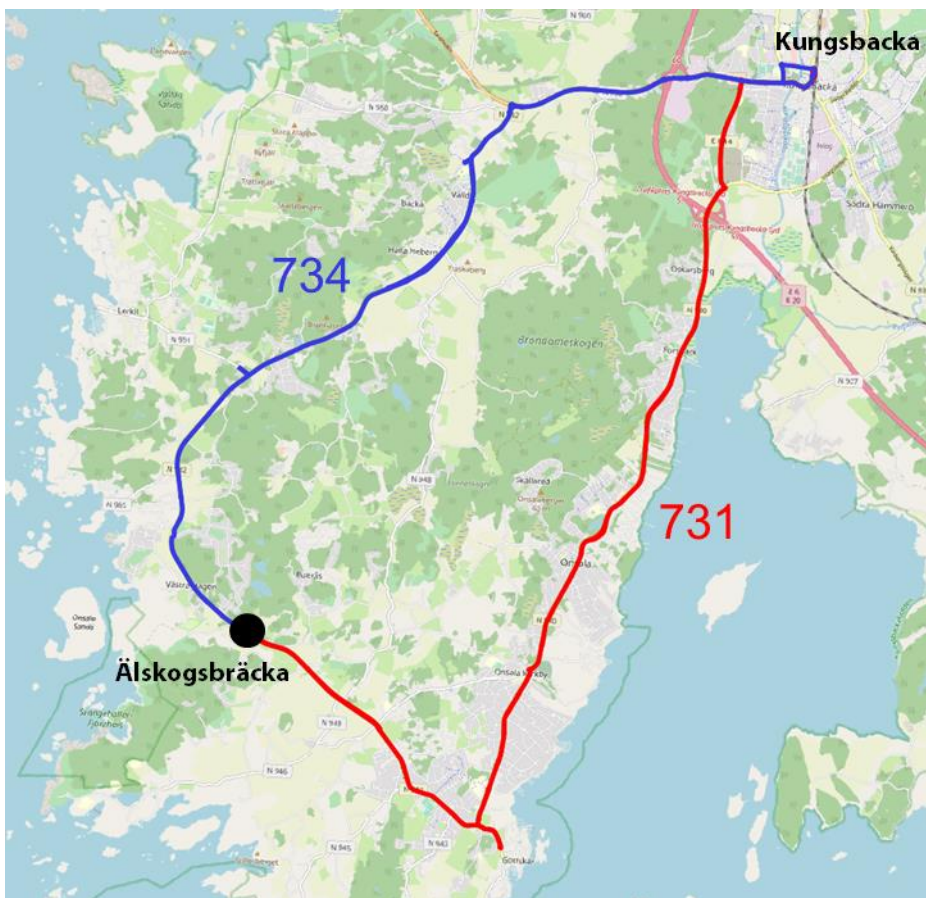
Trafiken på Onsalahalvön utgörs framförallt av linje 731 (Kungsbacka-Onsala-Älskogsbräcka) och linje 734 (Kungsbacka-Vallda-Älskogsbräcka). Linjerna är i nuläget sammankopplade och skiftar linjenummer vid Älskogsbräcka. Detta möjliggör genomgående resor mellan Vallda och Onsala. En nackdel med dagens upplägg är linjerna blir långa då de är genomgående vilket leder till högre störningskänslighet. Detta blir många gånger ett problem då det under morgon och eftermiddag är stora trafikflöden framförallt på Onsalavägen mellan Onsala och E6. Om körtiderna inte håller riskeras linjernas passning till och från Kungsbackapendeln. Resbehovet för genomgående resor via Älskogsbräcka bedöms som lågt.

Syfte

Syftet med förändringen är att tydliggöra linjeupplägget och göra linjerna mindre störningskänsliga. Genom att förbättra tidhållningen kan bytestiden till och från Kungsbackapendeln säkerställas och optimeras.

Trafikförändring

För att förbättra tidhållningen för linjerna, renodla linjeupplägget samt förbättra bytestiden mot Kungsbackapendeln föreslås att linje 731 och 734 bryts vid Älskogsbräcka vilket innebär att möjligheten till direkta genomgående resor försvinner. Dock kvarstår bytesmöjlighet för resenärer som vill åka genomgående Älskogsbräcka. Med mer tidsutrymme i linjeupplägget möjliggörs dessutom ökat turutbud till Gottskär.



Linje 10 och 50, Halmstad

Bakgrund

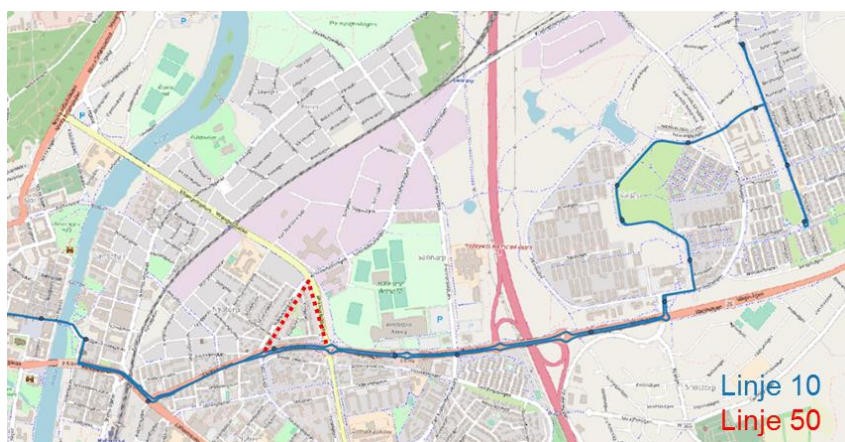
Linje 10 (Vallås-Centrum-Gullbrandstorp) och linje 50 (Vallås-Centrum-Stenhuggeriet) samkörs idag på sträckan Vallås-Centrum och skapar tillsammans ett väl utbyggt turutbud på sträckan med som mest en avgång var 10:e minut. Den enda skillnaden på linjesträckningen för sträckan Vallås-Centrum är att linje 50 trafikerar inom området Nyatorp via hållplatserna Frögatan och Nyatorp. Linje 10 trafikerar på Enslösvägen vid hållplats Malcusgatan. Den avvikande körvägen inom Nyatorp innebär en förlängd restid för resenärer till/från Vallås. Därtill är det mycket smalt att trafikera med buss inom Nyatorp.

Syfte

Syftet med trafikförändringen är tydliggöra linjeupplägget genom att linje 10 och 50 får samma körväg samt att minska restiden för genomgående resenärer Vallås-Centrum.

Trafikförändring

Föreslagen trafikförändring innebär att linje 50 flyttas ut till hållplats Malcusgatan vilket får till konsekvens att hållplats Frögatan och Nyatorp blir utan trafik. Som kartbilden nedan visar understiger avståndet 400 meter till hållplats Malcusgatan vilket enligt trafikförsörjningsprogrammet anses som ett acceptabelt gångavstånd i stadsbusstrafik. De två hållplatserna i Nyatorp har tillsammans i snitt ca 40 påstigande per vardag. Föreslagen justering ger en restidsvinst på ungefär 3 minuter sträckan Vallås-Centrum.



Förlängda öppettider Gekås, Ullared

Bakgrund

Regionbusstrafiken i stråken Varberg-Ullared samt Falkenberg-Ullared har ett tydligt uppdrag att tillgodose arbetspendling till och från Ullared med anpassning till start- och sluttider för personalen på Gekås. Gekås kommer med start hösten 2019 att förlänga öppettiderna torsdag-lördag till kl. 22.

Syfte

Regionbusslinjerna 555, 556 och 651 har ett uttalat uppdrag att tillse behovet av arbetspendling till och från Ullared med fokus på Gekås. Busstrafiken måste därmed följa utvecklingen och anpassas utifrån justerade öppettider på Gekås.

Trafikförändring

En anpassning av turutbudet föreslås för linjerna 555, 556 och 651 med anpassning efter Gekås förändrade öppettider. Totalt behöver tre nya turer tillföras för att möta resbehovet från Gekås.

Ersättningstrafik Västkustbanan

Bakgrund

Utbyggnaden av Västkustbanan har en avgörande betydelse för utvecklingen av Västkuststråket och inte minst för Halland. Ökad kapacitet på Västkustbanan skapar utrymme för mer tågtrafik, minskad störningskänslighet och sänkta restider. Under kommande år genomförs stora utbyggnadsprojekt av Västkustbanan framförallt utbyggnad av dubbelspår genom Varberg i form av Varbergstunneln (2019-2024), utbyggnad av dubbelspår Ängelholm-Maria (2021-2023), utbyggnad av fyrspar Lund-Arlöv (2017-2024) samt Västlänken i Göteborg (2017-2026). Under byggtiden av ovan nämnda projekt kommer tågtrafiken att stundtals behöva ställas in och ersättas med buss på vissa sträckor.

Syfte

Syftet med objektet är att ta höjd för ett ökat behov av ersättningstrafik på Västkustbanan som en konsekvens av de stora utbyggnadsprojekt som genomförs kommande år.

Trafikförändring

Det finns i nuläget inga konkreta trafikförändringar att förmedla. Löpande avstämning pågår mellan Hallandstrafiken, länstrafikbolag i grannlänerna, anlitade tågtrafikoperatörer och Trafikverket för att hitta de bästa lösningarna vid de tillfällen tågtrafiken måste ersättas med buss.

Västtåg Kungsbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln)

Bakgrund

Kungsbackapendeln är av avgörande betydelse för utbytet mellan Kungsbacka och Göteborg samt mellanliggande orter. Resandet har en positiv utveckling och en succesiv utveckling av turutbudet har skett under de senaste åren för att möta upp mot ett ökat resbehov.

Syfte

Syftet med trafikförändringen är att erbjuda fler resmöjligheter mellan Kungsbacka och Göteborg, såväl under vardag och helg.

Trafikförändring

Nya avgångar föreslås från Kungsbacka:

- Ny avgång kl. 09.34 Måndag-Fredag
- Ny avgång kl. 14.04 Måndag-Fredag
- Ny avgång kl. 08.19 Lördag
- Ny avgång kl. 09.19 Söndag

Nya avgångar under vardagar från Kungsbacka ger en sammanhållen kvartstrafik från Kungsbacka under tiderna kl. 05.19-09.49 samt kl. 13.49-18.49. Under lördagar innebär ny avgång utökad halvtimmestrafik på morgonen med start kl. 07.49. På söndagar innebär föreslagen avgång förlängd halvtimmestrafik med start kl. 08.49.

Nya avgångar föreslås från Göteborg:

- Ny avgång kl. 09.30 Måndag-Fredag
- Ny avgång kl. 14.00 Måndag-Fredag
- Ny avgång kl. 07.45 Lördag
- Ny avgång kl. 08.45 Söndag

Nya avgångar från Göteborg under vardagar ger en sammanhållen kvartstrafik kl. 05.45-09.45 samt mellan kl. 13.45-18.45. Under lördagar ger föreslagen avgång förlängd halvtimmestrafik med start kl. 07.15. På söndagar innebär föreslagen avgång halvtimmestrafik från kl. 08.15.

Trafikförändringar 2021-2022

I följande avsnitt ges en beskrivning av förslag till trafikförändringar inom kollektivtrafikplanens utblick 2021-2022. För att fortsatt kunna utveckla kollektivtrafiken i Halland finns åtgärder utpekade till en totalkostnad på cirka 20 miljoner kronor (netto) fördelat på hela perioden.

Fler och längre tåg längs Väst kustbanan

Inom utblicken ser Hallandstrafiken ett fortsatt behov av att utveckla tågtrafiken på Väst kustbanan. Framförallt på sträckan Varberg-Göteborg men också till viss del söderut i takt med ett ökat resande. Fler resmöjligheter kan innebära såväl att köra fler avgångar, dvs förtäta trafiken eller att säkerställa att befintliga avgångar trafikerar med rätt fordonsstorlek.

Halmstads och Kungsbacka stadsbusstrafik – justerat linjenät och turutbud

Hallandstrafiken ser behov av en fortsatt utveckling av stadsbusstrafiken i framförallt Halmstad och Kungsbacka. Ett gemensamt utredningsarbete pågår med respektive kommun kring utvecklingen av stadsbusstrafiken utifrån hur staden kommer att växa. En förutsättning för att kunna utveckla och skapa en mer attraktiv stadsbusstrafik är att kunna säkerställa framkomligheten på gator och vägar.

Regionbusstrafik – översyn av linjenät och turutbud

Regionbusstrafiken är till stor del utformad utifrån behovet att tillse arbets- och studiependling under vardagar. Övriga tider, framförallt dagtid, kvällar och helger finns stora variationer mellan olika linjer och områden gällande turutbud. Hallandstrafiken kommer därför att inleda ett arbete med kartläggning kring turutbud med analys kring hur väl det möter resbehovet. Resultatet av kartläggningen kan medföra en justering av turutbudet, såväl genom minskning, omfördelning eller utökningar.

Lågfrekvent resande

I arbetet med kollektivtrafikplan och i analysen av trafiken ingår en kontinuerlig uppföljning och översyn av lågfrekvent resande. Som grund i detta arbete finns i trafikförsörjningsprogrammets riktlinjer för lågfrekvent resande och principen att koncentrera tillgängliga resurser till utpekade kollektivtrafikstråk där förutsättningarna för ökat resande är störst.

Ersättningstrafik Väst kustbanan

Kommande år inom utblicken fortsätter utbyggnaden av Väst kustbanan vilket även berör närmaste året 2020. Av denna anledning behöver det fortsatt att tas höjd för ersättningstrafik när tågtrafiken under tillfälliga perioder blir inställd. Det är av stor vikt att kunna säkerställa en fungerande ersättningstrafik som möter upp mot resenärernas krav och förväntningar.

Översyn Regionalt Trafikförsörjningsprogram

En översyn av det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet har påbörjats. Enligt uppskattad tidsplan kommer ett reviderat trafikförsörjningsprogram att beslutas under 2020. En viktig del i arbetet med trafikförsörjningsprogrammet är framtida trafikering av Halmstad-Nässjö järnväg, Markarydsbanan och Viskadalsbanan.

Övriga aktiviteter

Nytt betalsystem

Implementeringen av det nya betalsystemet kommer att ske under hösten 2019. Det gamla betalsystemet (Cubic) kommer att avvecklas och försvinner från sommaren 2020. Tillsammans med ett reviderat biljettsortiment och en på sikt ny zonstruktur förväntas enkelheten och tydligheten att öka för våra befintliga och potentiella kunder. I det nya betalsystemet är ambitionen att fler kunder ska använda sin mobila enhet för att söka och köpa resa, men också för att få anpassad trafikinformation om resan. Inom utblicken behöver fortsatt fokus ligga på att vidareutveckla och kommunicera de nya förutsättningarna kring att resa med kollektivtrafiken. Inte minst genom att synliggöra och marknadsföra mobilen med dess fördelar.

Marknad och kommunikation

Marknadsföringen och kommunikationen för 2019 och framåt ska bidra till att nå Hallandstrafikens övergripande mål gällande nöjda kunder, ökat resande och ökad marknadsandel. Överlag ska kommunikationen lyfta fördelarna med att resa kollektivt utifrån enkelhet, bekvämlighet och snabbhet.

Inom utblicken kommer stort fokus att läggas på det nya betalsystemet och det nya biljettsortimentet. Då ambitionen är att fler kunder ska använda sina mobila enheter i det nya betalsystemet för att söka och köpa resa behöver denna möjlighet kommuniceras och lyftas fram.

Som tidigare år kommer Sommarkortet fortsatt att marknadsföras. Med Sommarkortet kan nya resenärer lockas att testa på att resa med kollektivtrafiken och förhoppningsvis fortsätta efter sommaren. Sommarkortskampanjen når även ut till befintliga kunder och ger en positiv varumärkesbyggande påverkan.

Ett område som visat sig ha bra effekt är Prova på-kampanjer och detta är fortsatt ett fokusområde för Hallandstrafiken. Prova på-kampanjerna vänder sig framförallt till de som inte reser med Hallandstrafiken idag. Med erbjudandet om fria resor är målet att få fler att upptäcka fördelarna med att resa kollektivt och välja kollektivtrafiken framför bilen. Prova på-kampanjerna har därmed en direkt påverkan på det prioriterade målet om ökad marknadsandel och ett ökat resande.

En identifierad framgångsfaktor för att nå målet om nöjda kunder är också att förbättra och stärka samverkan med anlitade trafikföretag, inte minst genom att nå ut till förarna som är Hallandstrafikens ansikte utåt.

Infrastruktur

För att locka nya resenärer till kollektivtrafiken och nå de övergripande målen är infrastrukturen för kollektivtrafiken en viktig framgångsfaktor. Att hållplatser och stationer har bra väntytor, väderskydd, belysning och är väl underhållna är avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv och ett alternativ till bilen. Välskötta och trygga hållplatser marknadsför kollektivtrafiken på ett bra sätt och bygger upp samt stärker varumärket för nya potentiella resenärer. De höjer kvaliteten på kollektivtrafiken vilket är avgörande för ett ökat resande.

I den Regionala Infrastrukturplanen 2018-2029 finns avsatta medel för en fortsatt upprustning av hållplatser i Halland. Såväl på statligt vägnät men också genom möjlighet till medfinansiering på kommunalt vägnät. Hallandstrafikens ser ett fortsatt

behov av att avsätta tillräckliga resurser med fokus på drift och underhåll samt utbyte av väderskydd och hållplatsutrustning.

Enligt trafikförsörjningsprogrammet finns mål om att utveckla bytespunkter med utökad resenärsservice i tätorter längs kollektivtrafikstråken. Den första bytespunkten med utökad resenärsservice kommer att tas i bruk under 2019 i Tvååker. Även i Getinge kommer det att byggas en sådan typ av bytespunkt under året. Hallandstrafiken är positiva till en fortsatt utbyggnad av denna typ av bytespunkt.

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 2019.

6. Ekonomi

I kollektivtrafikplanen beskrivs förslag på trafiksatsningar för åren 2020-2022. Under 2020 föreslås trafiksatsningar på 3,5 miljoner kronor netto, dvs trafikens totala kostnader inklusive biljettintäkter. Inom utblicken 2021-2022 föreslås trafiksatsningar på omkring 20 miljoner kronor netto fördelat på hela perioden. Utöver förslag till trafiksatsningar arbetar Hallandstrafiken kontinuerligt med översyn av trafikutbudet för att säkerställa att befintliga resurser används på bästa sätt. En genomgång och analys av lågfrekvent resande kommer fortsatt att utgöra en viktig del i detta arbete.

Inom kollektivtrafikplanens utblick finns en rad osäkerhetsfaktorer som kan påverka Hallandstrafikens ekonomiska situation. All busstrafik i Halland (exl. Kungsbacka) samt Öresundstågstrafiken upphandlas i nuläget med trafikstart under 2020. I storleksordning utgör den här trafiken 80 procent av den totala kostnaden för den allmänna kollektivtrafiken i Halland. Vad dessa två upphandlingar kommer att få för ekonomiska konsekvenser för Hallandstrafiken är ännu okänt.

Utvecklingen för index har under de senaste åren varit en starkt bidragande orsak till den ökade kostnadsutvecklingen för Hallandstrafiken. En osäkerhet råder fortsatt kring indexutvecklingen. Inom Hallandstrafikens verksamhet utgör trafikföretagens personal och drivmedelskostnader stora kostnadsposter vilket innebär att även små förändringar i index ger stor påverkan på resultatet.

7. Särskild kollektivtrafik

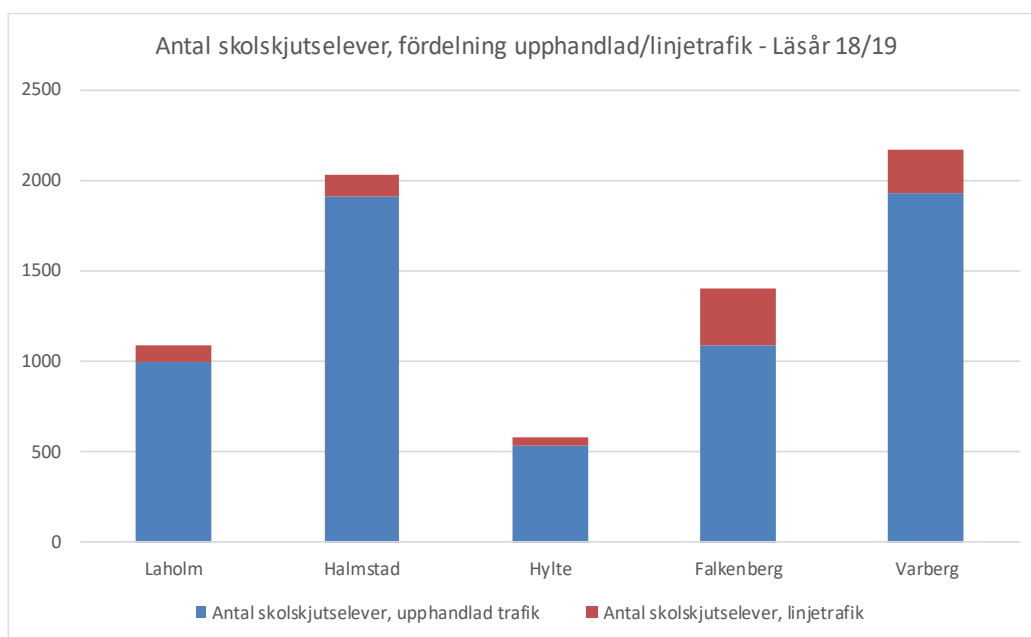
Särskild kollektivtrafik är kollektivtrafik som tillhandahålls kunder efter någon form av myndighetsbeslut eller reglemente. Hallandstrafiken sköter på uppdrag av de halländska kommunerna och Region Halland samverkan och utveckling av färdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Uppdraget innebär i stort att upphandla, planera och hantera avtal och affär samt driftrelaterade frågor med kontrakterade Trafikföretag och intressenter.

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, dvs 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. Genom samordning av kompetens och resurser är Hallandstrafikens mål att kunna utforma en så kostnadseffektiv skoltrafik som möjligt. Framförallt genom att hitta synergier mellan linje- och skolskjutstrafik. Hallandstrafiken planerar för de större skolbussfordonen (8-60 platser) och från juli 2018 även de mindre taxifordonen med (4-8 platser). De mindre taxifordonen används framförallt till särskola och elever med växelvist boende.

Antalet skolskjutsberättigade elever under 2018 uppgick till 7268, en ökning på ca 9 procent. Nedan diagram visar antalet skolskjutsberättigade elever per kommun samt fördelning kring 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.

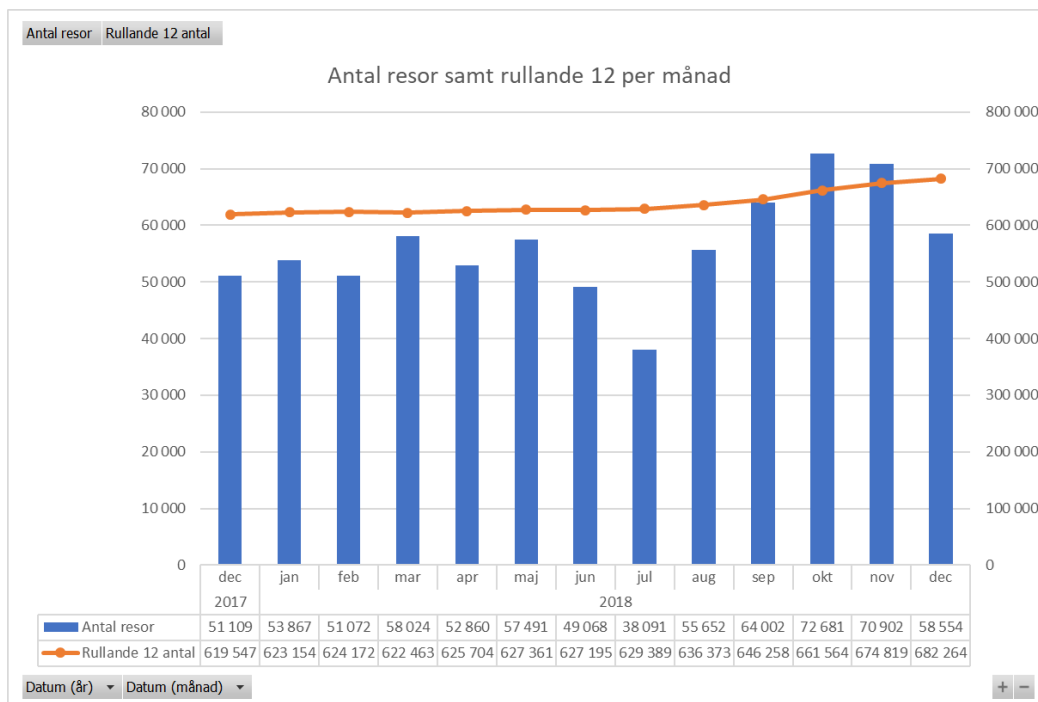


Serviceresor

Serviceresor kan delas upp i två delar, en allmän del och en särskild del. Den allmänna delen är öppen för alla och omfattar närtrafik samt 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.

Efter stora leveransproblem med serviceresorna under 2017 togs beslutet att upphandla trafiken på nytt. Ett nytt trafikavtal för serviceresor trädde i kraft 1 juli 2018 med en avtalstid på fyra år. I det nya trafikavtalet ingår numera även skolskjutsresor för samtliga kommuner i Halland. Med det nya avtalet igång har leveransen förbättrats framförallt gällande tidhållning vilket inneburit att antalet förseningsviten och kundärenden minskat. Från 1 januari 2018 är Hallandstrafiken anslutna till ANBARO, Svensk Kollektivtrafiks branschgemensamma verktyg för att mäta kvalitet och kundnöjdhet inom segmentet serviceresor. ANBARO visar att omkring 9 av 10 är nöjda med sin resa.

Sett till resande ökade resandet från 2017 till 2018 med cirka 3 procent och totalt genomfördes cirka 600 000 serviceresor för uppdraget sjukresor och färdtjänst. Om uppdraget för skolresor även i Laholm, Hylte, Halmstad, Varberg och Falkenberg adderas så landar resandeökningen på ca 11 procent. En vanlig vardag utförs 3 400 serviceresor i Halland. Inom området färdtjänst och sjukresor agerar Hallandstrafiken också Beställningscentral. Under 2018 besvarade och hanterades drygt 488 000 samtal.



Bilagor

Bilaga 1: Nyckeltal för den allmänna kollektivtrafiken 2018

Linjnr.	Linjesträckning	km produktion	% av tot produkt km	% av avtal km	Tim produktion	% av tot produkt tim	% av tot avtal timme	Medel- hastighet	Antal resor	Antal resor med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	% av avtal	Ej anropsstyrt			
														Antal dt en vardag	Antal dt en lördag	Antal dt en söndag	Antal dt en söndag
145	Halmstad - Växjö	188 902	1,4%	81,7%	3 532	1,1%	81,9%	53,5	37 785	6 049	16,0%	0,7%	85,6%	9	2		2
223	Laholm - Knäred	81 367	0,6%	39,5%	1 764	0,5%	33,5%	46,1	26 418	11 873	44,9%	0,5%	39,9%	7	0		0
224	Laholm Buss stn. - Jvg stn.	7 645	0,1%	0,2%	281	0,1%	0,3%	27,2	2 764	340	12,3%	0,1%	0,2%	2,5	1		1
225	Laholm - Mellbystrand - Båstad Station	133 309	1,0%	3,2%	3 664	1,1%	3,3%	36,4	50 602	30 172	59,6%	0,9%	2,9%	12,5	0		0
226	Laholm - Skottorp - Båstad	60 128	0,5%	1,5%	1 865	0,6%	1,7%	32,2	13 421	6 359	47,4%	0,2%	0,8%	5,5	0		0
227	Laholm - Ränneslöv - Våxtorp	94 923	0,7%	46,1%	2 665	0,8%	50,7%	35,6	32 706	17 999	55,0%	0,6%	49,4%	10	0		0
228	Laholm - Ysby - Hishult	21 499	0,2%	100,0%	434	0,1%	100,0%	49,5	4 451	3 001	67,4%	0,1%	100,0%	4	0		0
303	Resecentrum - Sannarpsgymnasiet	9 025	0,1%	0,3%	539	0,2%	0,8%	16,7	23 590	17 357	73,6%	0,4%	2,0%	8	0		0
314	Halmstad - Gullbranna - Eldsberga	245 115	1,9%	6,0%	7 888	2,4%	7,1%	31,1	93 819	23 306	24,8%	1,7%	5,4%	22	11		6
316	Halmstad - Åled - Oskarström	388 585	3,0%	9,4%	12 270	3,8%	11,1%	31,7	210 746	43 001	20,4%	3,9%	12,1%	27,5	11,5		9
318	Halmstad - Simlångsdalen - Lidhult	70 560	0,5%	1,7%	1 791	0,6%	1,6%	39,4	11 534	1 774	15,4%	0,2%	0,7%	5	8		2
319	Halmstad - Tönnersjö	21 399	0,2%	55,5%	671	0,2%	59,2%	31,9	5 791	4 511	77,9%	0,1%	99,8%	3	0		0
320	Halmstad - Laholm (Snabbuss)	307 518	2,3%	7,5%	8 352	2,6%	7,6%	36,8	124 209	39 132	31,5%	2,3%	7,1%	22	0		0
323	Halmstad - Veinge by - Laholm	29 443	0,2%	14,3%	831	0,3%	15,8%	35,4	7 123	3 115	43,7%	0,1%	10,8%	2	0		0
324	Halmstad - Veinge - Laholm	414 123	3,2%	10,1%	12 399	3,8%	11,2%	33,4	208 210	48 874	23,5%	3,8%	12,0%	20	16		8
325	Halmstad - Markaryd	42 410	0,3%	18,3%	781	0,2%	18,1%	54,3	6 350	2 936	46,2%	0,1%	14,4%	2	0		1
330	Halmstad - Harplinge	121 144	0,9%	2,9%	3 745	1,2%	3,4%	32,3	45 296	17 295	38,2%	0,8%	2,6%	17	0		0
340	Halmstad - Oskarström - Spenshult	119 718	0,9%	2,9%	2 891	0,9%	2,6%	41,4	106 431	26 805	25,2%	2,0%	6,1%	8,5	3		2
350	Halmstad - Haverdal - Falkenberg	532 582	4,1%	12,9%	14 866	4,6%	13,5%	35,8	153 544	32 233	21,0%	2,8%	8,8%	26	14		7
351	Halmstad - Getinge - Falkenberg	677 721	5,2%	16,5%	18 253	5,6%	16,5%	37,1	285 030	61 113	21,4%	5,3%	16,4%	27,5	13		8
362	Ullared - Svenjunga	21 586	0,2%	1,3%	417	0,1%	1,1%	51,8	672	53	7,9%	0,0%	0,1%	1			
400	Halmstad - Oskarström - Hyltebruk	1 012 158	7,7%	24,6%	21 487	6,6%	19,5%	47,1	406 620	100 897	24,8%	7,5%	23,3%	34	9,5		7
401	Hyltebruk - Oskarström - Halmstad	23 052	0,2%	0,6%	546	0,2%	0,5%	42,2	28 576	14 055	49,2%	0,5%	1,6%	0,5	0		0
410	Halmstad - Kinnared	5 375	0,0%	0,1%	114	0,0%	0,1%	47,0	1 429	503	35,2%	0,0%	0,1%	5	0		0
417	Hyltebruk - Landeryd	32 275	0,2%	18,9%	828	0,3%	25,4%	39,0	5 475	1 137	20,8%	0,1%	14,2%	6,5			
431	Hyltebruk - Unnaröd	138 474	1,1%	81,1%	2 436	0,7%	74,6%	56,8	32 951	17 404	52,8%	0,6%	85,8%	13	0		0
432	Hyltebruk - Gislaved	90 975	0,7%	100,0%	1 722	0,5%	100,0%	52,8	5 796	3 105	53,6%	0,1%	100,0%	5	0		0
509	Falkenberg - Bobergsudde - Eftra	23 892	0,2%	17,0%	845	0,3%	20,5%	28,3	6 239	4 330	69,4%	0,1%	12,7%	3			
517	Falkenberg - Årstad - Bjärnared	63 924	0,5%	100,0%	1 346	0,4%	100,0%	47,5	12 787	6 322	49,4%	0,2%	100,0%	6,5			
553	Falkenberg - Långås - Morup	116 656	0,9%	83,0%	3 281	1,0%	79,5%	35,6	42 976	21 089	49,1%	0,8%	87,3%	13	4		
555	Falkenberg - Ullared - Ålvsred	455 480	3,5%	15,5%	9 895	3,0%	14,5%	46,0	206 136	53 939	26,2%	3,8%	17,1%	19	9,5		4,5
556	Falkenberg - Vessigebo - Ullared	347 133	2,7%	11,8%	7 434	2,3%	10,9%	46,7	133 266	27 148	20,4%	2,5%	11,0%	17	7		7,5
557	Falkenberg - Vessigebo - Ullared	40 192	0,3%	1,4%	963	0,3%	1,4%	50,7	17 911	8 138	45,4%	0,3%	1,5%	2	1		1
558	Ullared - Ätran - Fegen	127 707	1,0%	100,0%	2 516	0,8%	100,0%	40,7	56 076	30 614	54,6%	1,0%	100,0%	10	2		1
615	Varberg - Bua - Frillesås	795 398	6,1%	27,1%	18 782	5,8%	27,5%	42,3	288 723	63 095	21,9%	5,3%	23,9%	29	12		6
616	Varberg - Veddige	134 780	1,0%	4,6%	3 813	1,2%	5,6%	35,3	42 562	11 560	27,2%	0,8%	3,5%	11	6		
620	Varberg - Kärradal - Veddige	9 741	0,1%	0,3%	280	0,1%	0,4%	34,8	3 893	2 599	66,8%	0,1%	0,3%	1			

Linjenr.	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim produktion	% av tot produkt tim	Medel- hastighet	Antal resor	% med skolkort	% av tot produkt resande	Antal resor med skolkort	Antal resor	Antal turer en vardag	Antal turer en lördag	Antal turer en söndag
10-77	Halmstad stadstrafik	3 027 418	62,0%	141 347	61,5%	21,4	4 404 999	10,3%	69,8%	452 563	1 031	680	500	
1-10	Falkenberg stadstrafik	562 290	11,5%	26 428	11,5%	21,3	561 734	12,2%	8,9%	68 507	331	166	112	
1-80	Varberg stadstrafik	851 591	17,4%	39 970	17,4%	21,3	819 594	12,7%	13,0%	104 185	292	153	143	
1-4	Kungsbacka stadstrafik	444 785	9,1%	21 919	9,5%	20,3	523 390	25,2%	8,3%	131 758	238	105	91	
Summa		4 886 084		229 664		21,1	6 309 717			757 013				

Linjenr.	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	% av avtal km	Tim produktion	% av tot produkt tim	Medel- hastighet	Antal resor	% av tot produkt resande	Antal dt en vardag	Antal dt en lördag	Antal dt en söndag
86	Krösatåg Halmstad-Jönköping/Nässjö	241 365	6,6%	100%	3 354	8,4%	72,0	145 229	1,9%	7	3	4
67	Västtåg Varberg-Borås	163 725	4,5%	100%	2 619	6,5%	62,5	196 373	2,5%	10	4,5	4,5
100	Öresundståg Kph/Malmö-Halland-Göteborg	2 829 174	77,4%	100%	28 546	71,2%	99,1	4 780 703	61,2%	28	18	18
101	Västtåg Varberg - Göteborg	49 372	1,4%	100%	514	1,3%	96,1	87 160	1,1%	2		
104	Pågatåg Halmstad-Helsingborg	113 808	3,1%	100%	1 239	3,1%	91,8	168 198	2,2%	7		
132	Västtåg Kungsbacka-Göteborg	257 516	7,0%	100%	3 839	9,6%	67,1	2 439 821	31,2%	56	38	34
Summa		3 654 960			40 112		81,4	7 817 484				

Bilaga 2: Infrastruktur 2018

Brunnsåkersskolan, Halmstads kommun

Före



Efter (ombyggnation av hållplats)



Harplinge, Halmstads kommun

Utbyte av väderskydd



Skogaby, Laholms kommun

Före



Efter (utbyte av väderskydd)



Odlarevägen, Falkenbergs kommun

Före



Efter (ombyggnation av hållplats)



Prästliden, Falkenbergs kommun

Före



Efter (ombyggnation av hållplats)



Ätran, Falkenbergs kommun

Före



Efter (utbyte av väderskydd)



Smålandsgatan, Varbergs kommun

Före



Efter (utbyte av väderskydd)



Pilgatan, Varbergs kommun

Före



Efter (ny hållplats)



Prästakullen, Varbergs kommun

Före



Efter (ombyggnation av hållplats)



Begoniastigen, Varbergs kommun

Före



Efter (ombyggnation av hållplats)



Samrådsredovisning Kollektivtrafikplan 2020 med utblick 2021-2022

Hallandstrafikens styrelse beslutade 2019-03-29 att översända Kollektivtrafikplan 2020 med utblick 2021-2022 på remiss till de halländska kommunerna. Remisstiden sträckte sig fram till 2019-05-31 och samtliga kommuner har inkommit med svar.

Samrådsredovisningen redovisar inkomna remissvar uppdelade per kommun. Remissvaren efterföljs med kommentar av Hallandstrafiken i kursivt.

Kungsbacka kommun

Vi ser en fortsatt positiv resandeutveckling för Halland och att marknadsandelen nådde sitt uppsatta mål på 17 procent för 2018. Det finns många faktorer som pekar på att resandet och marknadsandelen kommer att fortsätta öka för Halland. Vi har en stark tillväxt i vår kommun tillsammans med flera kommuner i Halland. Med den trängselproblematik som ökar till och från större städer kommer tåget att vara det mest konkurrenskraftiga färdmedlet då det inte fastnar i köer samt att många börjar sin arbetsdag med att arbeta på tåget.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten och instämmer med Kungsbacka kommun kring vikten av att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet.*

Vi kan nöjt se att det föreslås utökad trafik för Kungsbackapendeln samt förbättringar av linje 731 och 734 från Älskogsbräcka i Onsala för att passa pendeltågen bättre under 2020. Vi ser även med förhoppning till det föreslagna gemensamma utredningsarbete under 2021-2022 som föreslås för Kungsbackas stadsbusstrafik eftersom vår stad växer och nya behov uppstår. Positivt är också det fortsatta arbete för fler och längre tåg på Västkustbanan och då främst sträckan Varberg-Göteborg som möjliggör fler stopp till och från Åsa station.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten.*

Den nya zonstrukturen inom Hallandstrafikens trafikeringsområde berör inte Kungsbacka kommun eftersom vi använder Västtrafiks zonstruktur. Men med det sagt så är vi ändå positiva till förslaget som förbättrar kollektivtrafiken genom förenkling och bättre tillgänglighet.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten.*

Varbergs kommun

Utdrag från Kommunstyrelsens protokoll (2019-05-28). Beslutspunkter i svar på remiss "Kollektivtrafikplan 2020 med utblick 2021-2022 samt förslag till ny zonindelning".

Kommunstyrelsen beslutar

1. godkänna yttrande daterat 22 maj 2019 som svar på remiss Kollektivtrafikplan 2020 med utblick 2021-2022 samt förslag till ny zonindelning
2. ge kommunstyrelsens förvaltning i uppdrag att utreda förutsättningarna för inrättandet av en flexlinje som komplement till ordinarie linjebustrafik och ersättning av nuvarande anropsstyrda trafik på landsbygden i Varberg. Med flexlinje avses en linje som kan köra mellan ordinarie hållplatser oberoende av linje
3. ge kommunstyrelsens förvaltning i uppdrag att utreda förutsättningarna för en anpassning av tidsgränserna för seniorkorten för att ge invånarna likvärdiga möjligheter att utnyttja korten
4. att det säkerställs att Håstens fritidsområde, med flera olika idrotts- och friskvårdsanläggningar, tillgodoses med bra kollektivtrafik som startar i samband med att nya simhallen invigs.

Hallandstrafiken noterar inledningsvis i sammanträdesprotokollet från kommunstyrelsen beslutspunkterna 2, 3 och 4. Hallandstrafiken konstaterar att samtliga punkter ligger inom uppdraget för Hallandstrafikens verksamhet vilket förutsätter samverkan och dialog mellan Hallandstrafiken och Varbergs kommun.

Hallandstrafikens förslag till kollektivtrafikplan innehåller ganska få satsningar i Varbergs kommun under 2020. Kommunen ser emellertid positivt på satsningarna på tågtrafiken och regionbussar som aviseras längre fram i perioden. Varbergs kommun menar att kollektivtrafiken är viktig för kommunens fortsatta utveckling och menar att satsningarna på de föreslagna utökningarna i tågtrafiken bör genomföras så tidigt som möjligt under planperioden.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten.*

Varbergs kommun är positiv till att det tas höjd för ersättningstrafik på Västkustbanan i samband med utbyggnaden av bland annat Västlänken och Varbergstunneln. Det är viktigt att störningarna i samband utbyggnaden blir så små som möjligt.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten.*

Den positiva resandeutvecklingen i norra Halland mot Göteborg med tyngdpunkt från Varberg och norrut har med åren skapat ökad trängsel ombord på tågen. Varbergs kommun är positiva till de planerade utökningen av tågavgångar på Västkustbanan för att möta ett ökat resbehov längre fram i perioden. Det viktiga är att Hallandstrafiken får möjlighet att genomföra åtgärderna så snart som möjligt. Det är av största vikt att öka möjligheterna för resenärer att pendla inom en allt större arbetsmarknadsregion. Förutom fortsatt arbetet med att skapa fler tågavgångar är det lika viktigt att upplevelsen av tågresan är positiv, vilket innebär att tågen möter resenärens behov av exempelvis möjligheter till säker uppkoppling under resan, sittmöjligheter för samtliga påstigande samt att övriga utrymmen är rena och funktionsdugliga.

Kommentar: *Västkustbanan är av stor betydelse för Hallands utveckling och det ökade tågresandet har bland annat möjliggjorts genom en utbyggd trafik med Västtåg Varberg-Göteborg (totalt 4dt/vardag). I december 2020 startar ett nytt trafikavtal för Öresundstågtrafiken i vilket drift och underhåll samordnas. En ny underhållsdepå i Kärråkra, Hässleholm, kommer samtidigt att tas i drift. Samtliga Öresundståg kommer också att totalrenoveras vilket förväntas vara klart 2022, därtill sker en nyinstallation av wifi på samtliga tåg vilket beräknas vara klart under 2020. Hallandstrafikens förhoppning är ovanstående förändringar ska bidra till en sammantaget förbättrad kundupplevelse.*

Varbergs kommun ser positivt på att regionbusslinje 651 Varberg-Ullared utvecklas med avgångar som matchar de förändrade arbetstiderna på GeKås. Det skapar möjlighet för fler att arbetspendla samt att den avlastar väg 153 med biltrafik. Det är emellertid även viktigt att buss 651 fungerar som förbindelse till och från Varberg för boende längs väg 153 i bla Rolfstorp och Gödestad. Busstiderna måste vara utformade så att de passar tågen vid Varbergs station.

Kommentar: *För de så kallade Ullaredsstråken har busstrafiken som huvudsakligt uppdrag att passa start- och sluttider för Gekås vilket också är fastställt enligt Trafikförsörjningsprogrammet. Eventuella tåganslutningar i Varberg är därmed av lägre prioritet. Utifrån ovanstående förutsättningar strävar Hallandstrafiken efter att uppnå bästa möjliga trafikeringslösning för samtliga resbehov.*

Någon ytterligare satsning för Varbergs kommun kopplat till regionbussarna finns inte med i Kollektivtrafikplan 2020, men kommunen ställer sig positiv till de aviserade fortsatta satsningarna på regionsbusstrafiken under 2021 - 2022. Varbergs kommun vill att Hallandstrafiken ser över möjligheterna att skapa turer till nordöstra delarna av kommunen, bland annat Kungsäter. Kommunen vill också att bussarna på linjen Varberg-Veddige kvällstid trafikerar Trönninge och mindre orter i närheten som Tofta och Lindberg, för att möjliggöra för fler att åka kollektivt sent på kvällen. Vidare efterlyser Varbergs kommun ett utvecklingstänk kring kollektivtrafikförsörjning av orter som ligger nära Varbergs tätort, men idag helt trafikförsörjs av regionbusstrafiken. Varbergs utveckling och ett behov av att få fler att välja kollektivtrafik – inte minst för kopplingen till Väst kustbanan – ställer nya krav på en tätare och snabbare trafik från orter som Tvååker och Tångaberg. Detta kan även gälla områden som idag ligger i ytterkant på stadsbusstrafiken så som de planerade områdena i södra Träslövsläge/Gamla Köpstad.

Kommentar: *Hallandstrafiken har som ambition, vilket beskrivs i Kollektivtrafikplanens utblick, att analysera regionbusstrafikens utformning framförallt kopplat till turutbud. Denna analys kommer att omfatta såväl de nordöstra delarna av kommunen samt stråket Varberg-Veddige.*

Gällande busstrafiken från stadens ytterkanter in mot centrala Varberg ser Hallandstrafiken framförallt en fortsatt utveckling av befintlig regionbusstrafik. En viktig aspekt i sammanhanget är att förbättra framkomligheten i de centrala delarna av staden där medelhastigheten ofta är låg. God framkomlighet är en förutsättning för att kunna öka turutbudet. För exempelvis stråket Varberg-Tvååker ser Hallandstrafiken ett behov av ny hållplats på Väst kustvägen med koppling till sjukhuset varit en typ av åtgärd som snabbat upp busstrafiken avsevärt och därmed ökat dess konkurrenskraft jämfört val av bil.

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. Varberg anser att arbetet behöver intensifieras för att få utväxling på de medel som finns under planperioden. Varbergs kommun deltar gärna i arbetet med att prioritera vilka hållplatser på statligt vägnät som behöver åtgärdas. Det är angeläget att detta arbete får prioritet under de kommande åren. Varbergs kommun ser också att det är av stor vikt att säkerheten och tillgängligheten vid samtliga busshållplatser är god. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter bör prioriteras.

Kommentar: *Ett kontinuerligt förbättringsarbete pågår gällande upprustningen av hållplatser runt om i länet. Att hållplatser och stationer har bra väntytter, väderskydd, belysning och är väl underhållna är avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv och ett alternativ till bilen. Hallandstrafiken anser att det är positivt med en kontinuerlig dialog med kommunen bland annat gällande prioritering av hållplatser. Under det senaste året har ombyggnadstakten på det statliga vägnätet ökat. Under 2018 gjordes 9 hållplatser om på statligt vägnät i Varbergs kommun, att jämföra med 1 hållplats under 2017.*

I Trafikförsörjningsprogrammet finns mål om att det ska finnas en större bytespunkt med utökad resenärsservice per tågtort i kollektivtrafikstråken år 2025. En sådan hållplats kan byggas när kommunen tar initiativ. Varberg har tagit initiativ till att sådan hållplats färdigställs i Tvååker under 2019, från Varbergs kommun finns förslag att ett liknande projekt genomförs i Veddige under planperioden. Genom att använda medel från flera olika aktörer skapas möjligheter att göra något väldigt bra för våra serviceorter.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten och håller med om att ombyggnationen i Tvååker blev mycket lyckad och ett bra exempel på bytespunkt med utökad resenärsservice. Hallandstrafiken är gärna involverade på samma sätt gällande en liknande bytespunkt i Veddige.*

Varbergs kommun ser positivt på framtagandet av nytt betalsystem. Att få ett system som mer kompatibelt med grannlänerna kommer att ytterligare underlätta för de som pendlar över länsgräns till t.ex. Göteborg eller Borås. Lösningar där mobila enheter används som viktigaste komponent kommer att underlätta för de flesta resenärer. Det är emellertid viktigt att säkra så att alla resenärer kan använda det nya systemet och att det fortfarande finns möjlighet att hantera biljetter även utan mobil plattform.

Kommentar: *Det nya biljett- och betalsystemet kommer också att erbjuda en lösning som inte är baserad på mobil plattform.*

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, ytterligare utökad tidtabell eller andra åtgärder som resenären upplever som positiv.

Kommentar: *Priset är en av flera faktorer som påverkar benägenheten att resa med kollektivtrafik däribland restid, punktlighet, turtäthet m.m. Regionfullmäktige fastställer i Trafikförsörjningsprogrammet övergripande principer för utformning av taxor, biljetter och andra reseprodukter. Hallandstrafikens styrelse har mandat att besluta om taxenivåerna inom ramen för de principer som regionfullmäktige fastställt. Taxenivån ska kunna användas som ett aktivt verktyg i arbetet med kollektivtrafikens utveckling. Höjning av taxor föregås av noggranna överväganden, att kontinuerligt höja biljettpriser är inte godtagbart i det långa perspektivet.*

I upphandlingsarbetet av busstrafiken med trafikstart 2020 har stort fokus att legat 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 trygga integreringsmöjligheter och mer flexibilitet vad gäller kopplingar mellan linjetrafik och skolturer.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten.*

Falkenbergs kommun

Det viktigaste för Falkenbergs kommun är att resandet med kollektivtrafik kraftigt ökar. Vi ser med oro på att Hallandstrafiken i planen tyvärr verkar sakna tydliga ambitioner för ett ökat kollektivresande i vår kommun. Det är positivt med ett ökat resande i Halland som helhet men vi ber er att arbeta mer dedikerat även i centrala Halland.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten. Hallandstrafiken har tydliga ambitioner om ett ökat resande i länet inkluderat centrala Halland, där utveckling sker enligt principer fastställda i Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Den övergripande strategin för utveckling av kollektivtrafiken i Halland är; koncentration till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. Samtidigt kompletteras detta med grundläggande resmöjligheter för hela länet för att stödja en socialt hållbar utveckling.*

Falkenbergs kommuns ambition inom hållbarhetsområdet är hög och vi siktar i vår övergripande politiska viljeinriktning på att bli klimatpositiva på sikt. Ska det lyckas måste en mycket större andel välja buss och tåg för alla typer av resor. Vi ser därför gärna mer nytänkande i er marknadsföring och att ni verkligen tar kampen med bilen som transportmedel. Hur arbetar ni tex. med arbetsgivarna och fackförbunden för att få fler att åka buss till de stora arbetsplatserna? Hur ser era samarbeten med besöksnäringen ut? Är det inte dags att se ert uppdrag vidare än enbart arbetsresor? Hur arbetar ni med riktade kampanjer mot målgruppen?

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten. Hallandstrafiken arbetar aktivt med marknadsföringen och synliggörandet av kollektivtrafiken som resalternativ. Enligt Trafikförsörjningsprogrammet är Hallandstrafikens primära uppdrag att tillgodose behovet av arbets- och studiependling.*

Priset är det viktigaste konkurrensmedlet och styrelsen i Hallandstrafiken uppmanas att se till sig själva och fundera på om det verkligen är rimligt att betala 65 kronor för en enkelbiljett från Varberg till Falkenberg och 100 kr från Halmstad till Falkenberg? Nu ska dessutom priset på sträckan Falkenberg-Varberg höjas ytterligare vilket kommer försämra er konkurrenskraft ännu mer. Vill Hallandstrafiken öka sin marknadsandel och göra skillnad i klimatarbetet eller inte?

Kommentar: *Priset är en av flera faktorer som påverkar benägenheten att resa med kollektivtrafik däribland restid, punktlighet, turtäthet m.m. Regionfullmäktige fastställer i Trafikförsörjningsprogrammet övergripande principer för utformning av taxor, biljetter och andra reseprodukter. Hallandstrafikens styrelse har mandat att besluta om taxenivåerna inom ramen för de principer som regionfullmäktige fastställt. Taxenivån ska kunna användas som ett aktivt verktyg i arbetet med kollektivtrafikens utveckling. Höjning av taxor föregås av noggranna överväganden, att kontinuerligt höja biljettpriser är inte godtagbart i det långa perspektivet.*

Hallandstrafiken föreslår att anpassa turutbudet för att möta upp Gekås öppettider. Totalt kommer Hallandstrafiken att utöka turutbudet i stråken Varberg-Ullared samt Falkenberg-Ullared med tre nya turer. Falkenbergs kommun ställer sig positivt till Hallandstrafikens satsning för att anpassa turutbudet till Gekås öppettider. Ullared är norra Europas största besöksmål och är utpekad som centralort i vår ÖP och det är viktigt med goda kommunikationer dit från kusten och grannkommunerna. Därför föreslår vi att Hallandstrafiken även tar en dialog med Västtrafik om en satsning på en ny linje Ullared- Älvsered-Svenljunga. Detta stråk har potential för arbetspendling och skulle säkert också locka en del andra resenärer som vill besöka allt som finns i Ullared. Älvsered har haft en stor inflyttning de senaste åren och där finns nu en framtidstro och det är därför helt väsentligt att turtätheten dit inte försämras.

Kommentar: *Enligt beskrivet objekt i Kollektivtrafikplan 2020 föreslås linje 555 (Falkenberg-Ullared-Älvsered) att helt övergå till att trafikera Falkenberg-Ullared utan fortsättning till Älvsered. Ny linje 560 (Ullared-Älvsered) kommer att erbjuda samma antal turer som i dagens trafikeringsupplägg. I Ullared ska bytesmöjlighet möjliggöras vidare mot Falkenberg. En succesiv utbyggnad av trafiken är möjlig genom förlängning av befintliga turer Svenljunga-Älvsered vidare mot Ullared vilket förutsätter samsyn med Västtrafik. Hallandstrafiken tar med sig frågan i det fortsatta planeringsarbetet.*

Falkenbergs kommun saknar kollektivtrafikförbindelse med kommunerna österut. Restiderna till Hylte, Gislaved och Värnamo kommuner är oförsvarbart långa. En koppling mellan Falkenberg och Torup/Hylte skulle minska den restiden betydligt. Tex. kan linje 517 förlängas så att den trafikerar Torup/Hylte istället för Årstad som slutpunkt. Det skulle kraftigt förbättra utbudet på både arbetsmarknaden och i gymnasievalet om en sådan busslinje skulle bli verklighet. Vi ber er därför att arbeta viljeinriktat istället för prognosinriktat i den frågan och göra nya analyser av kundunderlaget med möjlighet att pendla för studier, arbetsmarknadsåtgärder och arbete. Restiden är likvärdig med Hylte-Halmstad och den linjen har en mycket hög täthet.

Kommentar: *Enligt tätortspendling från SCB (2016) uppgick pendlingen mellan Falkenberg och Torup/Hyltebruk till 41 personer i bägge riktningar. Med en normal marknadsandel på 15% innebär det 6 potentiella pendlare med buss. Under förutsättning att nå en sådan marknadsandel, bedömer Hallandstrafiken att bussalternativet måste ha ett turutbud om minst 8 dubbelturer per vardag, vilket innebär timmestrafik under morgon/eftermiddag. Detta innebär ett snittresande på 0,8 resenärer per tur. Busstrafiken ska därtill passa såväl start- och sluttider för arbete och studier i både Falkenberg och Hyltebruk samt om möjligt tågtider på Västkustbanan för byte.*

Hallandstrafikens bedömning är att resandeunderlaget i relationen är för litet utifrån mål om kostnadstäckning enligt Trafikförsörjningsprogrammets riktlinjer. Hallandstrafiken har därmed inte för avsikt att bedriva kollektivtrafik på sträckan Falkenberg-Torup-Hyltebruk.

Området vid Kanslistvägen i Falkenberg har fått och kommer få många nya arbetsplatser och rymmer dessutom kommunens arbetsmarknadsavdelning och försörjningsstödsenheten. Det ska dessutom byggas en ny cirkulationsplats från Kanslistvägen till väg 767 vilket underlättar busslinje. Bostadsområdet Stafinge är nu på väg att byggas ut och det fordrar även det en förbättrad kollektivtrafik. Det är angeläget att Hallandstrafiken börjar planera för att kollektivtrafikförsörja denna del av staden redan nu.

Kommentar: *Hallandstrafiken anser att företagsområdet kring Kanslistvägen ligger inom upptagningsområdet för tågstationen samt genom linje 10 (stationspendel) och regionbusstrafik som trafikerar Varbergsvägen. Gällande tillkommande bostadsområde i Stafinge ser Hallandstrafiken behovet av dialog med Falkenbergs kommun kring en eventuell förlängning av busstrafiken.*

Den föreslagna satsningen på linje 10 är mycket bra och viktig för att öka robustheten i stadslinjenätet. Vi ser även andra behov av förändringar av kollektivtrafiken i stadsområdet. Stråket från Skreas östra del längs med Skreavägen bort till Industriområdet Ågård med både Carlsberg och Arla liksom vårdcentralen Husläkarna bör ingå i stadslinjenätet. Linje 1 kan kanske ledas vidare från Skrea IP? Smedjeholm med alla sina arbetsplatser bör trafikeras av busslinje 7 genom området. Avståndet upplevs av arbetarna som för långt ut till väg 767. Skrea strand/ Hotell Strandbaden är viktiga målpunkter i staden och behöver kollektivtrafikförsörjas med en koppling till järnvägsstationen. Detta gäller särskilt under sommaren. När det gäller stadslinjenätet i Falkenberg finns det som skrivet många önskemål och vi ser gärna en översyn av nätet under 2019 med målet att öka marknadsandelen ordentligt och att få fler linjer att passera järnvägsstationen.

Kommentar: *För sträckan längs Skreavägen ser Hallandstrafiken fortsatt att det är regionbusslinje 351 (Halmstad-Falkenberg) som trafikförsörjer sträckan. Linje 351 har ett förhållandevis bra utbud med som mest halvtimmestrafik under vardagar. Hallandstrafiken anser att en förlängning av stadsbusslinje 1 (centrum-Skrea) inte är önskvärd då restiden blir mycket lång för resenärer längs Skreavägen som ska mot centrum.*

Gällande linje 7 (centrum-Glommen) håller Hallandstrafiken med om att en trafikering inom Smedjeholm är önskvärd och attraktiv. Vid tidigare kommundialoger med Falkenbergs kommun har det framkommit att framkomligheten för busstrafiken kan bli ett problem härlett till järnvägsövergången vid Kvekatorpsvägen. Anledningen är att fälltiderna för bommarna kan bli långa vid godsringering. Hallandstrafiken ställer sig dock positiva till ett fortsatt arbete med kommunen för att på sikt kunna trafikera inom Smedjeholm.

För resa mellan Skrea strand och stationen hänvisar Hallandstrafiken till stationspendel linje 10 och vidare byte till linje 1 mot Skrea station alternativt regionbusstrafik som trafikerar längs Strandvägen. Ytterligare alternativ är linje 2 mot Kattegattcenter.

Framtida utökade turer på västkustbanan (Hallandspendel) bör i framtiden trafikera hela sträckan Halmstad-Göteborg. Principen om ett tågstopp per kommun ska återupprättas. Extra tågstopp på Västkustbanan äventyrar restiden till Falkenberg, Halmstad, Hylte, Laholm från Göteborg. Falkenbergs kommun avstyrker därför på alla sätt ett nytt stationsläge i Väröbacka och motsätter sig fler stopp i Åsa.

Kommentar: *Hallandstrafiken ser robusthet och punktlighet som ett mycket prioriterat område för att skapa en attraktiv kollektivtrafik och i synnerhet tågtrafik. Ingångsvärdet är att restiden ska värnas och att inga förändringar ska bidra till försämringar i befintligt Öresundstågssystem på Västkustbanan.*

Halmstad kommun

Kollektivtrafiken är en viktig del i kommunens transportsystem, inte minst då invånarantalet stadigt ökar. Från 2017 till 2018 ökade kommunens befolkningen med drygt 1 500 personer och för år 2018 landade kommunen på 101 750 invånare. Det finns inget som tyder på att befolkningsökningen ska avstanna, snarare tvärtom då det byggs många nya bostäder i kommunen. Att befolkningen ökar är positivt, men det skapar samtidigt utmaningar inom flera områden, inte minst för transportsystemet. Om kommunen fortsatt ska ha en hög exploateringstakt behövs bland annat utökad kollektivtrafik för att kapaciteten i vägnätet ska räcka till. Kollektivtrafiken är ett av de verktyg som kan användas för att stimulera en hållbar tillväxt i kommunen. I kommunen pågår mycket långsiktig planering, bland annat uppdatering av Handlingsprogram för Hållbara transporter och kommunens Översiktsplan samt att en Centrumutvecklingsplan ska arbetas fram. Kollektivtrafiken är en viktig bit här och för att detta ska bli bra så behöver vi gå i takt.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten och delar bilden av kollektivtrafikens betydelse för en hållbar tillväxt samt vikten av samverkan.*

Att västkustbanan fungerar är en förutsättning för kommunens attraktivitet och därför är det glädjande att det nu planeras för den tredje etappen av Halmstads resecentrum. Det pågår i dagsläget en ÅVS för järnvägssystemet i Halmstad och redan nu konstateras att det finns kapacitetsbrister även när tredje etappen är färdigställd. För att kommunen ska fortsätta utvecklas behövs en fungerande järnvägsanläggning med kapacitet för såväl företagens godstransporter som privatpersoners resor.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten.*

Järnvägsinvesteringar är oftast kostsamma och behöver därför vara långsiktiga. Det känns därför extra viktigt att påvisa ett mer långsiktigt tänk kring järnvägsinvesteringarna så att övrig samhällsutveckling ska kunna gå i takt. Järnvägsinvesteringar bör ingå i ett helhetstänk och vid nyetablering av stationer behöver kommunen kunna möta upp med bostäder och andra investeringar för att samhällsnyttan ska bli så stor som möjligt. Nyttan hade även kunnat öka med t.ex. nya mötesspår om dessa hade samlokaliserats med nya stationer. För just tågtrafiken är det svårt att ha tre-åriga planeringscykler (som kollektivtrafikplanen innebär). Om kommunen ska kunna möta upp med bostäder krävs långsiktighet.

Kommentar: *Trafikförsörjningsprogrammet sätter ramarna för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Utifrån strategiska val och prioriteringar enligt trafikförsörjningsprogrammet arbetar Hallandstrafiken årligen fram en kollektivtrafikplan för de kommande tre åren. Genom kontinuerlig dialog mellan Region Halland/Hallandstrafiken och kommunerna möjliggörs samverkan och samplanering med förankring i styrande dokument.*

Kommunen ser en utveckling i kommunens norra delar och genom en fördjupad översiktsplan tas här ett helhetsgrepp med tänkbar stationsetablering bortom 2030 samt utveckling av kommunens norra kuststräcka med fokus på orterna; Haverdal, Harplinge, Steninge, Getinge samt Kvibille. I nu gällande trafikförsörjningsprogram beskrivs att ett tredje regionaltågssystem ska införas på Västkustbanan och detta ska förlängas till Halmstad när resbehov finns. Detta är en planeringsförutsättning och utgångspunkt för den fördjupade översiktsplanen i Norra Halmstad.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten och hänvisar till Trafikförsörjningsprogrammet och dess kommande revidering.*

Kommunen ställer sig frågande till var objektet som beskrivs i Kollektivtrafikplan 2019-2021 har tagit vägen och anser att detta bör arbetas in i planen igen: Komplettering av helgtrafiken på Öresundståg i syfte att skapa en mer attraktiv tidtabell. I nuvarande tidtabell finns många variationer vilket skapar en otydlighet gentemot resenär. Under helg har Öresundståget timestrafik som grund, d.v.s. en gång i timmen går det ett tåg genomgående Göteborg-Malmö/ Köpenhamn i båda riktningar. Variationer finns dock under framförallt morgon och kväll där vissa av avgångarna trafikerar delsträckor men också där det finns skillnader mellan lördag och söndag.

Kommentar: *Objektet lyftes ut från kollektivtrafikplanen då det inte fanns samsyn med grannregioner vilket objektet förutsätter. Hallandstrafiken ser fortsatt ett behov av översyn av helgtrafiken och har för avsikt att ompröva objektet inom arbetet med nästkommande Kollektivtrafikplan 2021.*

Markarydsbanan som enligt Region Halland ska börja trafikeras med persontågstrafik avsedd för arbetspendling senast december 2023, men banan omnämns inte i detta dokument mer än att den ska ingå i översynen av Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland. Kommunen förutsätter att året för införande av persontågstrafiken fortsatt gäller.

Kommentar: *Kollektivtrafikplanens utblick sträcker sig fram till 2022. Hallandstrafiken följer tidsplanen för persontågstrafik på Markarydsbanan enligt inriktningen i avsiktsförklaring.*

Det är positivt att resandet på Halmstad-Nässjö järnväg ökar men det väcks frågor när en läser att det på såväl på Viskadalsbanan som på Kungsbackapendeln identifierats ett stort mörkertal i resandestatistiken när automatiska kundräkningssystem infördes. Finns samma mörkertal i statistiken för HNJ-banan och borde denna i så fall räknas upp utifrån erfarenheter för de andra tågssystemen? Även här nämns att banan ska ingå i översynen av Trafikförsörjningsprogrammet och kommunen förutsätter här att bli involverade i ett tidigt skede om större förändringar planeras.

Kommentar: *På HNJ-banan genomförs sedan 2017 återkommande manuella resanderäkningar vilket innebär att resandesiffrorna för HNJ-banan är kvalitetssäkrade. Framtida trafikering av HNJ-banan kommer att vara en del av översynen i*

Trafikförsörjningsprogrammet och dialog med kommuner kommer att ske inom arbetet för Trafikförsörjningsprogrammet.

Hallandstrafiken nämner enbart ett objekt för stadsbusstrafiken i Halmstad för året 2020 och detta innebär förändrad linjesträckning för linje 10/50 till/från Vallås med indragning av två hållplatser. Dialog har skett på tjänstemannanivå i ämnet och kommunen vidhåller det som redan har sagts: att trafikera Vallås med en enhetlig linjesträckning känns fullt rimlig och en sådan böj på linjen som det innebär att trafikera hållplats på Blåsbackegatan bör undvikas för en av stadsbusstrafikens viktigaste linjer. Dock ser kommunen att det blir långt till närmsta hållplats för boende i Nyatorps norra delar och även för de 400 nya bostäderna som nu byggs i anslutning till järnvägen och Linnégatan. Ja, det är 400 meter till hållplats Malcusgatan men åt andra hållet bildas en vit fläck som inte täcks med kollektivtrafik. Kommunen har framhållit i dialogen att detta område behöver kollektivtrafikförsörjas men inte med busslinjen till/från Vallås utan förslagsvis med en linje som kanske har mer karaktär av servicelinje. Hur ser Hallandstrafiken på detta? Detta är något som också borde framgå i kollektivtrafikplanen. Kommunen ser gärna att ett helhetsgrepp tas för linje 10 och 50 men detta är kanske något som kan ingå i det gemensamma utredningsarbetet inom utblickens år?

Kommentar: Hallandstrafiken har för avsikt att genomföra ovanstående justering av körvägen på linje 50 preliminärt från tidtabellsskiftet i december 2019. Hallandstrafiken tar med sig frågan om eventuell kollektivtrafikförsörjning av beskrivet område vilket kan inkluderas i ett större utredningsarbete kring Halmstads stadsbusstrafik.

Det har byggts många nya bostäder och det finns fortsatta planer för exploatering av stadsdelen Söder i Halmstad. Kommunen kommer under året att investera i vändslinga och hållplatser för bussen för att få bort slingkörningen i området men en ökning av turutbudet har uteblivit. Kulturhuset Najaden, med 400-500 engagerade i kulturskolan efter skoltid och ett flertal kvällskonserter/aktiviteter varje vecka, är ytterligare en målpunkt i området som tillsammans med det ökade antalet invånare i stadsdelen motiverar ett större utbud av kollektivtrafik. Det finns redan idag behov av fler turer till området och kollektivtrafikplan 2020 bör kompletteras med detta.

Kommentar: Hallandstrafiken är väl medvetna om att resbehovet har förändrats i Söder kopplat till Kulturskolan och nybyggda bostäder. Hallandstrafiken har också utökat trafiken i samband med starten för Kulturskolan och har sedan dess följt resandeutvecklingen. Hallandstrafiken ser att en utbyggnad av trafiken på Söder skulle kunna vara aktuell och tar med sig frågan i det fortsatta planeringsarbetet.

Kommunen vill ge en eloge till Hallandstrafiken för flexibiliteten i att förse Kristinehedsgymnasiet med kollektivtrafik. Kattegatts fordonsgymnasium med ca 180 elever flyttar hit med terminsstart i augusti 2019. En ytterligare etapp för detta gymnasium är planerat tidigast 2022 och tanken är då att byggskolan på söder flyttar hit med ytterligare ca 360 elever. Byggskolan ligger idag på Söder och på denna plats ska det istället byggas bostäder.

Kommentar: Hallandstrafiken noterar synpunkten.

En översyn av kollektivtrafiken till Sannarpsgymnasiet skulle behövas så att denna är dimensionerad till elevantalet i området. Klaraskolan, en skola för åk 6-9 öppnade upp för elever i augusti 2018 med 540 elevplatser och detta påverkar också linje 70.

Kommentar: *Hallandstrafiken anser att området kring Sannarpsgymnasiet har ett väl utbyggt turutbud där linje 70 (Sofieberg-centrum-Sannarp) som grund trafikerar med halvtimmestrafik. Linje 303 (Resecentrum-Sannarp) kompletterar med ytterligare turer under morgon och eftermiddag. Hallandstrafiken följer resbehovet kontinuerligt och utökar trafiken efter behov.*

I övrigt ser kommunen det som positivt att Hallandstrafiken nämner att utredningsarbete ska påbörjas för Halmstads stadsbusstrafik. Kommunen ser här att Hallandstrafikens aktiva roll är en ytterst viktig förutsättning för att detta arbete ska bli bra och få genomslagskraft. Även detta arbete behöver en längre planeringshorisont än tre år och det behöver bestå av många delar, där framkomlighet i gatunätet är en del, turutbud, prissättning, marknadsföring, fordonsstyp och koppling till övrig samhällsutveckling är andra delar.

Kommentar: *Hallandstrafiken ser positivt på det gemensamma utredningsarbetet för Halmstads stadsbusstrafik och anser att det finns en stor potential att öka resandet i stadsbusstrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet sätter ramarna för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Utifrån strategiska val och prioriteringar enligt trafikförsörjningsprogrammet arbetar Hallandstrafiken årligen fram en kollektivtrafikplan för de kommande tre åren. Genom kontinuerlig dialog mellan Region Halland/Hallandstrafiken och Halmstads kommun möjliggörs samverkan och samplanering med förankring i styrande dokument vilket borde göra planeringshorisonten hanterbar.*

Det är mycket positivt att ett gemensamt arbete har startats för en mer långsiktig inriktning av busslinjerna som trafikerar inom det geografiska område som den fördjupade översiktsplanen i Norra Halmstad täcker in. I avvaktan på en stationsetablering i området kommer stor vikt att läggas på regionbussarna i området för att möjliggöra utveckling av attraktiva boendemiljöer på landsbygden.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten.*

Överlag finns det möjlighet att utveckla regionbussarna i kommunen. Det är positivt att Hallandstrafiken har arbetat med linjen till Hyltebruk och nu även med busstrafiken till Laholm. Tidhållning och taktfasthet i turutbudet är två viktiga parametrar att arbeta med här. Halmstads kommun har inget att invända mot förändringen av linje 320 mer än att betona vikten av kommunikationsinsatser i samband med genomförandet.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten.*

Sedan ett tag tillbaka trafikerar regionbusslinjerna söderifrån hållplats Slottsparken på Slottsgatan innan dessa tar ett varv i rondellen för att sedan köra tillbaka till regionbussterminalen. Kommunen ställer frågan kring vilken långsiktighet Hallandstrafiken har i denna linjesträckning? Kommunen efterfrågar ett arbete med förslag på åtgärder som det gemensamt kan tas ställning utifrån och som kanske kan motivera ett återförande av ursprunglig linjesträckning. Vilka åtgärder kan vi göra för att öka trygghet för bytet mellan stadsbuss och regionbuss utmed Laholmsvägen? Att införa åtgärder samordnat som t.ex. tillfällig byggnad vid resecentrum, utökad trafik med linje 324, ny zonindelning, nya bussar, hållplatsåtgärder utmed Laholmsvägen, kommunikationsinsatser hade kunnat motivera att återgå till tidigare linjeföring. Vi behöver ett gemensamt beslutsunderlag att diskutera och utgå ifrån.

Kommentar: *Hallandstrafiken ställer sig positiv till fortsatt utredningsarbete utifrån kommunens önskemål om att återgå till ursprunglig sträckning. Hallandstrafiken anser att den viktigaste aspekten är att omhänderta trygghetsperspektivet vid Resecentrum fram till dess att etapp 3 är genomförd och en resecentrumbyggnad finns på plats. En sådan lösning skulle kunna innebära någon variant av provisorisk vänthall.*

I kollektivtrafikplanen beskrivs att nytt betalsystem ska införas och en fråga som väcks är hur den nationella satsningen enligt den 73 punkter långa överenskommelsen mellan samarbetskoalitionen S, C, L och MP på nationell nivå, sammanfaller med detta. Borde inte även detta beskrivas här?

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten. Det nya biljett- och betalsystemet vilar på den nationella och gemensamma standarden, Bobcat, vilket möjliggör gränsöverskridande resor. Hallandstrafiken följer utvecklingen på nationell nivå inom projektet för nytt biljett- och betalsystem.*

Det är positivt att Hallandstrafikens arbete med marknadsföring och kommunikation lyfts in i Kollektivtrafikplanen. Bra också att prova på-kampanjer ses som en viktig del i detta och en tanke hade kunnat vara att lägga fokus på nyinflyttade med bra kollektivtrafikförbindelser. Fyllinge fjärde kvadranten och Ranagård är exempel på områden som hade kunnat ges extra fokus här.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten.*

Hallandstrafiken ska till sommaren 2019 införa ett ungdomssommarkort och detta ser kommunen som något mycket positivt, men detta lyfts inte i kollektivtrafikplanen.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten.*

Hallandstrafiken nämner inom utblickens år att ett arbete med lågfrekvent resande ingår i en kontinuerlig översyn kollektivtrafiken och kommunen funderar på hur och när eventuella förändringar kommer kommunen till tillkänna.

Kommentar: *Eventuella åtgärder inom lågfrekvent resande genomförs inom arbetet för kollektivtrafikplan vilket innebär avstämning på kommundialoger och i samrådsskedet för kollektivtrafikplanen.*

Hylte kommun

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

Kommentar: *Enligt tätortspendling från SCB (2016) uppgick pendlingen mellan Falkenberg och Torup/Hyltebruk till 41 personer i bägge riktningar. Med en normal marknadsandel på 15% innebär det 6 potentiella pendlare med buss. Under förutsättning att nå en sådan marknadsandel, bedömer Hallandstrafiken att bussalternativet måste ha ett turutbud om minst 8 dubbelturer per vardag, vilket innebär timmestrafik under morgon/eftermiddag. Detta innebär ett snittresande på 0,8 resenärer per tur. Busstrafiken ska därtill passa såväl start- och sluttider för arbete och studier i både Falkenberg och Hyltebruk samt om möjligt tågtider på Västkustbanan för byte.*

Hallandstrafikens bedömning är att resandeunderlaget i relationen är för litet utifrån mål om kostnadstäckning enligt Trafikförsörjningsprogrammets riktlinjer. Hallandstrafiken har därmed inte för avsikt att bedriva kollektivtrafik på sträckan Falkenberg-Torup-Hyltebruk.

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

Kommentar: *Det nya biljett- och betalsystemet kommer likt idag vara kompatibelt med grannlänerna inom samarbetet för Sydtaxan i vilket de sex sydsvenska länen ingår.*

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

Kommentar: *Hallandstrafiken tar med sig synpunkten kring linje 431 i översynen av regionbusstrafiken i stort. Busstrafiken till och från Unnaryd behöver också möjliggöra bussbyte i Hyltebruk (till/från Halmstad) samt i möjligaste mån arbetstider i Hyltebruk utöver industriernas start- och sluttider i Unnaryd.*

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

Kommentar: *Linje 432 (Hyltebruk-Smålandsstenar-Gislaved) har under flera år haft ett minskat resande. Det minskade resandet kan framförallt förklaras utifrån en minskad gymnasiependling till Gislaved. Som ett led i det minskade resandet reducerades turutbudet i december 2017 utifrån principer för lågfrekvent resande. Dagens trafik utgörs av ca 5 dubbelturer per vardag och resandet per månad uppgår till drygt 500 resor.*

Kommunpendlingen Hylte-Gislaved uppgår till ca 700 personer (båda riktningar). En försvårande omständighet utifrån perspektivet att få fler att välja kollektivtrafiken är att ca hälften av de som pendlar mellan kommunerna bor utanför tätorter. Detta innebär att många behöver ta sig med exempelvis bil för att sedan byta till buss vilket innebär att restiden blir lång. Många väljer då att ta bilen hela sträckan mellan boende och arbete. Hallandstrafiken tar med sig synpunkten om förbättrad trafik i det fortsatta planeringsarbetet.

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

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten.*

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

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten och hänvisar till pågående testprojekt för HNJ-banan med det övergripande syftet att öka resandet.*

Laholms kommun

Införandet av stationspendeln under 2020 kommer att öka förutsättningarna för kollektivt resande i och med en förbättrad pålitlighet för bussturer till och från Laholms järnvägsstation. Detta kommer förbättra möjligheten för bland annat arbets- och studiependling till andra städer i Halland och Skåne.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten.*

I Laholm är turutbudet till största del anpassat för arbets- och studiependling och turutbudet under övriga tider är begränsat. Hallandstrafiken kommer med utblick 2021-2022 att inleda ett arbete med kartläggning och översyn av regionbusstrafikens linjenät och turutbud med analys kring hur väl det möter resbehovet. I Laholms kommun finns ett behov av en översyn av turutbudet för att kunna förbättra kollektivtrafikanvändandet. Laholm är idag en kommun där bilen är det primära färdmedlet och en utökning av turer skulle kunna bidra till en minskning av bilberoendet. Denna analys kan dock kommat att medföra justeringar av turutbudet, både minskning och ökning. En minskning av turutbudet i Laholms kommun skulle kunna påverka kollektivtrafikanvändandet negativt och göra det svårare att få fler på landsbygden att använda kollektivtrafiken. Detta måste tas i beaktande för att få möjligheterna att utveckla landsbygdstrafiken i Laholm.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten.*

Laholms kommun står inför stora förändringar som kommer att påverka kollektivtrafikresandet både inom kommunen och till andra kommuner. Den nya stationspendeln kommer stärka möjligheten för tåganvändandet längs med Västkustbanan. Markarydsbanan kommer att innebära nya järnvägsstationer i orterna Veinge och Knäred. I och med tre järnvägsstationer i kommunen kan resvanorna i hela kommunen komma att påverkas och nya behov av kollektivtrafik till och från Laholm, Veinge och Knäred uppkomma. Laholms kommun skulle gärna se en undersökning av konsekvenser och framtida behov för kollektivtrafiken för att kunna planera utifrån de nya förutsättningarna som tre järnvägsstationer för med sig.

Kommentar: *Hallandstrafiken är delaktiga i arbetet med planeringen av tågtrafik på Markarydsbanan i vilket framtida trafikeringsupplägg för busstrafiken ingår som en viktig planeringsförutsättning. Hallandstrafiken ser behov av en kontinuerlig dialog med Laholms kommun i frågan.*

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

Bolagsordning för Hallandstrafiken AB

Dokument upprättades: 2012	Dokument reviderades: 2016-03-23 Regionfullmäktiges ordförande och VD för Hallandstrafiken AB	Dokument beslutades i: Region Halland, Regionfullmäktige 2012-02-15 §7	Dokumentansvarig: Region Halland
--------------------------------------	---	--	--



Bolagsordning för Hallandstrafiken AB

Organisationsnummer 556225-2998

Enligt regionfullmäktige i Region Halland (2012-02-15 § 7)

§ 1 Firma

Aktiebolagets firma är Hallandstrafiken AB.

§ 2 Ändamål, verksamhetsföremål och syfte

Bolagets ändamål är att inom Hallands län och angränsande områden bedriva kollektivtrafik och därmed förenlig verksamhet.

Syftet med bolagets verksamhet är inte att bereda ägaren ekonomisk vinst.

För bolaget ska de kommunalrättsliga principerna i 2 kap. kommunallagen (1991:900) gälla.

§ 3 Säte

Styrelsen har sitt säte i Falkenberg i Hallands län.

§ 4 Aktiekapital

Bolagets aktiekapital ska utgöra lägst 2 500 000 kronor och högst 10 000 000 kronor.

§ 5 Antal aktier

Aktiens kvotvärde är 1 000. I bolaget ska finnas lägst 2 500 aktier och högst 10 000 aktier.

§ 6 Fullmäktiges rätt att ta ställning

Regionfullmäktige i Region Halland ska beredas tillfälle att yttra sig innan sådana beslut i verksamheten som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt fattas.

§ 7 Styrelse

Regionfullmäktige i Region Halland utser samtliga styrelseledamöter.

Styrelsen ska bestå av nio (9) ledamöter utan suppleanter.

Styrelsen utses för tiden från denna stämma och intill slutet av den ordinarie bolagsstämma som inträffar efter det att val till regionfullmäktige förrättats nästkommande valår.

§ 8 Revisorer

För granskning av bolagets årsredovisning jämte räkenskaperna samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning ska bolagsstämman utse minst en och högst två revisorer med revisorssuppleant/revisorssuppleanter.

För revisor och revisorssuppleant gäller samma mandatperiod som för styrelsen.

§ 9 Lekmannarevisorer

Minst en och högst två lekmannarevisorer med suppleant/suppleanter utses av regionfullmäktige.

För lekmannarevisor och suppleant gäller samma mandatperiod som för styrelse och revisor.

§ 10 Kallelse

Kallelse till bolagsstämma ska ske tidigast fyra veckor och senast två veckor före stämma.

Kallelse till bolagsstämma och andra meddelanden till aktieägaren kan ske via brev eller e-post.

§ 11 Ärenden på årsstämma

På årsstämman ska följande ärenden behandlas.

1. Val av ordförande vid stämman.
2. Upprättande och godkännande av röstlängden.
3. Val av justeringsman att jämte ordföranden justera protokollet.
4. Frågan om stämman blivit behörigen sammankallad.
5. Godkännande av dagordning.
6. Framläggande av årsredovisningen och revisionsberättelsen och lekmannarevisorns granskningsrapport.
7. Beslut om följande:
 - i. Fastställande av resultat- och balansräkningen.
 - ii. Disposition av bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen.
 - iii. Ansvarsfrihet för styrelseledamöterna och verkställande direktören.
8. Fastställande av arvoden åt styrelsen och revisorerna.
9. I förekommande fall val av revisor jämte revisorssuppleant.
10. Anmälan av styrelse och lekmannarevisor med suppleant.
11. Övriga ärenden som ankommer på stämman enligt aktiebolagslagen (2005:551) eller bolagsordningen.

§ 12 Räkenskapsår

Kalenderår är räkenskapsår.

§ 13 Firmateckning

Bolagets firma tecknas, förutom av styrelsen som sådan, av den eller de personer inom eller utom styrelsen som styrelsen därtill utser.

§ 14 Inspektionsrätt

Regionstyrelsen i Region Halland äger rätt att ta del av bolagets handlingar och räkenskaper samt i övrigt inspektera bolaget och dess verksamhet i den mån hinder ej möter på grund av författningsreglerad sekretess.

§ 15 Likvidation

Likvideras bolaget ska dess kvarvarande tillgångar och eventuella vinst tillfalla Region Halland.

§ 16 Ändringar

Denna bolagsordning får inte ändras utan godkännande av regionfullmäktige i Region Halland.

Hallandstrafiken AB:s verkställande direktör i förening med regionfullmäktiges ordförande bemyndigas dock att göra sådana smärre justeringar som eventuellt kan krävas för registrering hos Bolagsverket.

Hallandstrafiken AB
Karin Bernhardt Engström, Ekonomichef

Arbetsordning för styrelsen i Hallandstrafiken AB

Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. ändring av punkt 7 A i arbetsordningen enligt följande: "Genomgång av viktigare avtal" ersätts med "Genomgång av nya avtal"
2. ändring av punkt 7 C i arbetsordningen enligt följande: "Likabehandlingsplanen" lyfts ur arbetsordningen

Beskrivning av ärendet

I arbetsordningen för Hallandstrafiken AB finns beskrivit de ärenden som tas upp till behandling vid olika mötestillfällen under året och nu föreslår bolaget ändring av innehållet vid två av dessa tillfällen. Under februarisammanträdet vill bolaget ge en presentation av nya avtal som tecknats under det gångna året, vilket är intressant för styrelsen. Under junisammanträdet finns likabehandlingsplanen med för genomgång men denna bedöms ligga på fel nivå eftersom det är en plan och behandlas på ledningsgruppsnivå.

Underlag för beslut, bilaga

- Arbetsordning för styrelsen i Hallandstrafiken AB

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken AB

Karin Bernhardt Engström
Ekonomichef

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

Arbetsordning för styrelsen i Hallandstrafiken AB

Dokument upprättades:	Dokument reviderades:	Dokument beslutades i: Styrelsen Hallandstrafiken AB 2018-06-15	Dokumentansvarig: Hallandstrafiken AB
-----------------------	-----------------------	---	--

Arbetsordning för styrelsen i Hallandstrafiken AB

Dessa regler för styrelsearbetet har antagits av styrelsen i Hallandstrafiken AB 2018-06-15 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. Protokollet

Vid styrelsens sammanträden skall föras beslutsprotokoll.

Protokollet skall justeras av styrelsens ordförande och en utsedd justeringsman.

Protokollet skall delges ordföranden och justeringsmannen inom tvåveckor 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 nya 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, antikorrupsionspolicy, internkontrollreglemente 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.

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

VD Instruktion

Dokument upprättades:	Dokument reviderades:	Dokument beslutades i: Styrelsen Hallandstrafiken AB 2018-06-15	Dokumentansvarig: Hallandstrafiken AB
-----------------------	-----------------------	---	--

VD-instruktion

Instruktion för verkställande direktören, nedan kallad VD, i Hallandstrafiken AB, nedan kallat bolaget, antagen av styrelsen 2018-06-15, 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.
 - s) att VD har ansvar för arbetsmiljöuppgifter avseende arbetsmiljön inom bolaget och kan fördela dessa vidare till underställda personalansvariga chefer.
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

Ett bolag inom Region Halland

Antikorrupsionspolicy

Dokument upprättades:
2018

Dokument reviderades:

Dokument beslutades i:

Dokumentansvarig:
Region Halland

Antikorrupsionspolicy

Bilaga 1

Bakgrund/Inledning

Medarbetare - förtroendevalda, anställda och uppdragstagare - i Region Halland verkar på medborgarnas uppdrag och i deras intresse. Medarbetarna har därför ett särskilt ansvar för att bekämpa alla former av mutor och korruption och upprätthålla kraven på saklighet och opartiskhet.

Regionen har också som organisation ett ansvar att implementera åtgärder för att förebygga och hantera att risker för mutor och korruption på ett sätt som säkerställer medborgarnas förtroende för regionens verksamheter.

Policyns omfattning

I denna policy definieras korruption som otillbörligt utnyttjande av den offentliga positionen för att uppnå privata fördelar; en otillbörlig sammanblandning mellan det offentliga uppdraget och privata intressen.

Policyn innebär att medarbetare i Region Halland:

- ska handla på ett sådant sätt att de aldrig ens kan misstänkas för att påverkas av ovidkommande intressen, annans önskemål eller hänsyn i sitt arbete.
- inte låta egenintressen, jäv eller andra omständigheter riskera att påverka dennes objektivitet eller rubba förtroendet för dennes opartiskhet.
- i alla sammanhang ska ett sådant förhållningssätt iakttas att det inte kan förekomma risk för att företrädare för regionen gör sig skyldiga till givande eller tagande av muta.

Policyn innebär vidare att regionen och dess olika verksamheter skall implementera och upprätthålla riskbaserade och adekvata styr- och kontrollprocesser för att förebygga och hantera risker för korruption.

Det som anges i denna policy gäller alla verksamheter, förvaltningar och bolag som ägs eller drivs av regionen.

Innebörden i denna policy konkretiseras vidare i tillhörande riktlinjer.



Riktlinjer till Antikorrptionspolicy

Innehållsförteckning

1.	Inledning	3.
2.	Syfte.....	3
3.	Omfattning	3
4.	Informationskrav och utbildning avseende riktlinjerna.....	4
5.	Begreppet korruption	4
5.1	Mutor.....	5
5.2	Jäv och andra intressekonflikter	6
5.3	Trolöshet och tjänstefel.....	7...
6.	Rapportering av misstänkt korruption och andra oegentligheter	8
7.	Hantering av misstänkt korruption och andra oegentligheter	8
8.	Åtgärder vid avvikelse från policyn	9.
9.	Förebyggande arbete inom Region Halland	9
	Källförteckning.....	10.....



1. Inledning

Offentlig förvaltning arbetar på medborgarnas uppdrag. Medarbetare - förtroendevalda, anställda och uppdragstagare - inom Region Halland har också ett särskilt ansvar mot medborgarna att bekämpa mutor och andra former av korruption samt att i övrigt upprätthålla kraven på saklighet och opartiskhet.

Mutor och korruption ger inte bara negativa ekonomiska konsekvenser utan påverkar legitimiteten för det politiska systemet, synen på politiker och tjänstemän och regionens varumärke. Det är därför viktigt att det finns en medvetenhet om såväl regelverket som riskerna, att känna igen varningssignalerna och veta vad man ska göra om man misstänker eller upptäcker korrupta händelser.

Att motverka mutor och korruption innebär också att Region Halland som organisation måste ha ett välorganiserat arbete, organisation och adekvata procedurer som komplement till den enskilde medarbetarens personliga ansvar.

2. Syfte

Dessa riktlinjer syftar till att konkretisera Region Hallands Antikorrupsionspolicy genom att ge vägledning kring vilka ageranden som kan anses falla inom begreppet korruption och vara olagliga eller otillbörliga och i strid med Antikorrupsionspolicyn. Vidare ger riktlinjerna en översiktlig beskrivning av grundläggande komponenter som måste finnas i respektive verksamhet inom Region Halland för att, i enlighet med Antikorrupsionspolicyn, förebygga och hantera risker för mutor och korruption på ett adekvat sätt.

3. Omfattning

Antikorrupsionspolicyn täcker områden som sammanfaller med andra styrdokument inom Region Halland i vilka det för vissa specifika sammanhang redogörs för hur alla medarbetare ska verka för att förebygga korruption och upprätthålla kraven på saklighet och opartiskhet. Dessa styrdokument kompletterar Antikorrupsionspolicyn och skall läsas tillsammans med Antikorrupsionspolicyn. Dessa dokument är:

- *Överenskommelse om samverkansregler för den offentligt finansierade hälso- och sjukvården, läkemedelsindustrin, medicintekniska industrin och laboratorietekniska industrin* ska beaktas och tillämpas av såväl de offentliga som privata vårdgivarna inom Region Halland. Överenskommelsen anger fem grundläggande principer avseende nytta, transparens, proportionalitet, måttfullhet och dokumentation.



Den anger också regler vid all form av samverkan kopplade till sju olika områden som exempelvis måltider, sociala aktiviteter och resor.

- *Överenskommelse för att motverka mutor och korruption mellan leverantörer och beställare inom den offentligt finansierade bygg- och fastighetssektorn* ska beaktas och tillämpas av offentliga beställare inom Region Halland samt de entreprenörer och leverantörer inom bygg- och fastighetssektorn som regionen anlitar. Överenskommelsen anger fyra grundläggande principer avseende transparens, måttfullhet, dokumentation samt professionalitet och seriositet. Den anger också riktlinjer för affärsrelationer kopplade till tolv olika områden bland annat bisysslor, förmåner, måltider.
- *Rutinen Representation* redogör för vad som gäller för extern och intern representation i Region Halland.
- *Policy och riktlinjer för sponsring i Region Halland* redogör för hur Region Halland ska agera i situationer som givare eller mottagare av sponsring.
- *Policy för gåvor och donationer i Region Halland* redogör för när gåvor och förmåner kan betraktas som otillbörliga.
- *Rutinen Bisyssla* redogör för vad som gäller vid utförande av bisysslor i Region Halland och hur information om vilka bisysslor som medarbetare har skall inhämtas. Förtroendeskadliga, arbetshindrande eller konkurrerande bisysslor är inte tillåtna.

4. Informationskrav och utbildning avseende riktlinjerna

Alla medarbetare inom Region Halland omfattas av policyn och sammanhörande riktlinjer och ska ta del av dessa. Detta skall ske vid anställning, introduktion och löpande på arbetsplatsträffar. Policyn och riktlinjerna ska finnas tillgängliga på Regionens hemsida. De verksamheter, förvaltningar och bolag som ägs eller drivs av Regionen ansvarar för att berörda personer har kännedom om policyn och riktlinjernas innehåll samt att de efterföljs.

5. Begreppet korruption

Region Halland har i sin Antikorrupcionspolicy en bred definition av begreppet korruption. Denna definition omfattar det som i lagtexten beskrivs som mutbrott och jäv men också brott såsom trolöshet mot huvudman och tjänstefel.



Region Hallands definition av korruption: *otillbörligt utnyttjande av den offentliga positionen för att uppnå privata fördelar; en otillbörlig sammanblandning mellan det offentliga uppdraget och privata intressen*, omfattar också andra former av beteenden som riskerar att skada förtroendet för regionens verksamheter, oavsett om detta utgör en brottslig handling eller ej.

Nedan redogörs exempel på företeelser som omfattas av Region Hallands definition av korruption. Nämnda områden utgör dock ej en fullständig sammanfattning av alla former av korruption som kan förekomma.

5.1 Mutor

Mutbrottsbestämmelserna, återfinns i 10 kap. brottsbalken (BrB). De båda huvudbrotten benämns tagande av muta respektive givande av muta. Viktigt att notera är att domstolarna ofta ställer särskilt höga krav på anställda i den offentliga sektorn när lagstiftningen tillämpas.

Tagande av muta begås om den som är arbets- eller uppdragstagare för egen del eller för någon annan än sig själv tar emot, godtar ett löfte om eller begär en otillbörlig förmån för utövningen av anställningen eller uppdraget.

Givande av muta begås om någon lämnar, utlovar eller erbjuder en otillbörlig förmån till en arbets- eller uppdragstagare för utövningen av hans eller hennes anställning eller uppdrag.

Mutbrottsbestämmelserna omfattar även situationer där en person som vill påverka en beslutsfattare anlitar en tredje person med hjälp av en otillbörlig förmån för att påverka beslutsfattaren i en viss riktning.

I vägledningen Om *mutor och jäv* (Sveriges Kommuner och Landsting) anges att den som är offentliganställd bör betrakta varje förmån som otillbörlig om den kan misstänkas påverka tjänsteutövningen samt att en förmån kan vara otillbörlig även om den inte ges för att mottagaren ska handla på ett visst sätt.

Region Hallands *Policy för gåvor och donationer* ger exempel på frågor som medarbetare inom Region Halland skall ställa sig när man erbjuder en förmån samt anger bedömningskriterier för vad som är tillåtet. En grundregel är att i tveksamma fall ska man avstå från erbjuda förmåner.

I *Policy för gåvor och donationer* anges följande exempel på förmåner som aldrig är tillåtna:

- Penninggåvor i kontanter, värdepapper och liknande.



- Att förfoga över fordon, båt, fritidsbostad eller liknande för privat bruk.
- Helt eller delvis betalda nöjes- eller semesterresor.

Exempel på andra otillbörliga gåvor och förmåner, vilka delvis är hänförliga till de två överenskommelser som har framtagits av Sveriges Kommuner och Landsting avseende den offentligt finansierade hälso- och sjukvården respektive den offentligt finansierade bygg- och fastighetssektorn, är:

- Penninglån på särskilt gynnsamma villkor.
- Borgensåtaganden eller skuldtäckning.
- Köpeskilling eller fordran, amortering eller ränta som efterskänks.
- Bonusarrangemang av olika slag t.ex. vid varuinköp eller flygresor och hotellvistelser om förmånen tillfaller medarbetaren och inte uppdragsgivaren.
- Bidrag som lämnas för att mottagaren exempelvis ska kunna ha en kickoff eller teambuilding.

5.2 Jäv och andra intressekonflikter

Skriften *Korruption och otillåten påverkan* (Sveriges Kommuner och Landsting) beskriver betydelsen av objektivitet i den offentliga förvaltningen. För att garantera ett objektivt beslutsfattande, finns i kommunallagen ett antal *jävsregler som reglerar när en befattningshavare måste avstå från att delta i en viss handläggning* (5 kap. 20 och 20a §§ och 6 kap. 25 § kommunallagen). Reglerna talar om när en anställd eller förtroendevald ska anses ha ett sådant intresse i ett ärende att hans eller hennes opartiskhet kan ifrågasättas.

Jävsreglerna gäller vid all ärendehantering och riktar sig till den som på något sätt kan påverka dess utgång. Reglerna gäller inte bara den som beslutar i ett ärende, utan gäller även den som bereder ett ärende.

I myndigheters verksamhet förekommer ibland situationer som inte är entydiga eller enkla att bedöma ur jävssynpunkt. Det kan finnas omständigheter som helt enkelt inte "känns bra" och som därför kan ifrågasättas. I denna gråzon av olika förhållanden, bindningar eller intressekonflikter mellan dig som medarbetare inom Region Halland och någon part i ärendet kan omständigheterna vara av den karaktären att myndighetens trovärdighet skulle kunna skadas även om det inte är fråga om jäv i lagens mening. I alla sådana fall kan en försiktighetsprincip tillämpas



som innebär att det kan vara bäst att avstå från att delta i hanteringen av ärendet "för säkerhets skull".

Om du är jävig får du inte delta i handläggningen av ärendet eller uppdraget. Det innebär att du normalt inte får vidta någon åtgärd i ärendet över huvud taget. Den som är jävig får inte heller närvaravid det nämndsammanträde när ärendet behandlas och/eller beslutas.

Om du känner till någon omständighet som kan antas utgöra jäv mot dig ska du självmant meddela detta, normalt till din chef. Är du tveksam om jäv föreligger bör du ta upp frågan till diskussion.

Exempel på klara fall av jäv är:

- Om du eller någon närstående är sökande i ärendet eller om ärendets utgång kan väntas medföra synnerlig nytta eller skada för dig eller en närstående.
- Om det finns någon annan särskild omständighet som skulle kunna rubba förtroendet för din opartiskhet. Vilken kan innefatta om du är vän eller ovän med någon som är part eller intressent i ärendet eller ekonomiskt beroende av en part eller intressent.
- Engagerad i saken på ett sådant sätt att misstanke lätt kan uppkomma att det brister i förutsättningarna för en opartisk bedömning.

5.3 Trolöshet och tjänstefel

I skriften *Korruption och otillåten påverkan* (Sveriges Kommuner och Landsting) beskrivs företeelserna trolöshet mot huvudman och tjänstefel vilka omfattas av Region Hallands korruptionsdefinition.

Trolöshet mot huvudman (10 kap. 5 § BrB) är när en person med förtroendeställning missbrukar sitt ansvar att sköta eller övervaka en ekonomisk eller rättslig angelägenhet, eller en kvalificerad teknisk uppgift vilket leder till skada för huvudmannen.

Exempel på när trolöshet mot huvudman kan förekomma är om:

- Företrädaren har drivits av ett eget vinstintresse i affärer, som han eller hon har utfört för huvudmannens räkning.



- Företrädaren själv är motpart i affären, såsom köpare eller säljare.

Tjänstefel (20 kap. 1 § BrB) kan uppstå när en person som i sin tjänst utför uppgifter, vilka innebär myndighetsutövning, och medvetet eller av oaktsamhet åsidosätter vad som gäller för uppgiften. Förtroendevalda i nämnder- som sysslar med myndighetsutövning - omfattas också av tjänstefelsregleringen.

Exempel på tjänstefel är om:

- En handläggare manipulerar ett beslut om utskänkningstillstånd för att han eller hon har ett personligt intresse i den sökandes verksamhet.
- En handläggare har tagit emot en muta för att bevilja tillstånd på felaktigt grund. Detta kan då bedömas som både tagande av muta och tjänstefel.

6. Rapportering av misstänkt korruption och andra oegentligheter

Lojaliteten mot uppdraget och mot uppdragsgivaren - ytterst medborgarna - innebär att medarbetare i Region Halland inte stillatigande ska acceptera tecken på oegentligheter. Vid misstanke om korruption och andra oegentligheter exempelvis att någon eller några av dina kollegor låter sig påverkas på ett otillbörligt sätt eller tar otillbörliga hänsyn i sin tjänsteutövning eller om du i ditt arbete blir utsatt för försök till påverkan som känns otillbörliga eller utsätts för kränkande behandlingar eller för misstanke om missförhållande inom miljöområdet skall du genast meddela det till din chef eller annan lämplig överordnad.

Om en medarbetare eller allmänheten har information kring allvarliga överträdelser eller lagbrott och har goda anledningar att tro att informationen inte kommer hanteras korrekt av närmaste eller ansvarig chef kan Region Hallands visselblåsarfunktion användas för att anonymt rapportera det som noterats.

Arbetstagare inom det offentliga kan också utnyttja den grundlagsfästa yttrandefriheten och delta i den offentliga debatten. Till yttrandefriheten är knuten meddelarfriheten som främst innebär att offentligt anställda kan lämna uppgifter till massmedia utan risk för repressalier.

7. Hantering av misstänkt korruption och andra oegentligheter

All inrapporterad information om misstänkt korruption och andra oegentligheter, överträdelser av regelverk eller misstänkta lagbrott, inkommen antingen via verksamheterna eller via regionens visselblåsarfunktion, skall hanteras på ett enhetligt sätt och tillsammans med Regionkontoret.



Regionkontoret bedömer den inrapporterade informationen och fattar därefter beslut om informationen skall utredas vidare för fastställa huruvida det inrapporterade beteende bryter mot denna policy eller kan utgöra grund för misstanke om brott.

Om den inkomna informationen bedöms som nödvändig att utredas vidare ska särskilda rutiner finnas för en oberoende utredning och Regionkontoret ska tillse att en utredning genomförs enligt dessa. Utredningen ska användas för att göra en bedömning av vilka åtgärder som ska vidtas.

Statistik över all inrapporterad information och pågående samt avslutande ärenden om misstänkt korruption och andra oegentligheter, samt över vilka utredningar som har genomförts ska rapporteras till Regionstyrelsen, som också har ett övervakande ansvar.

8. Åtgärder vid avvikelse från policyn

Om grund finns för misstanke om brott gör Region Halland en polisanmälan. I avvaktan på utredningen kan medarbetaren avstängas från tjänstgöring. Framgår det att det rör sig om ett brott enbart mot policyn och dessa riktlinjer, kommer arbetsrättsliga åtgärder att övervägas.

9. Förebyggande arbete inom Region Halland

Antikorruptionspolicyn ställer krav på regionen och dess olika verksamheter skall arbeta förebyggande för att minska riskerna för mutor och korruption. Detta innebär att respektive verksamhet skall implementera och upprätthålla riskbaserade och adekvata styr- och kontrollprocesser för att förebygga och hantera risker för mutor och korruption.

Det förebyggande arbetet skall ingå som en naturlig del av regionens ledningssystem och verksamheternas styrning och kontroll och omfatta:

- Tydligt ställningstagande av respektive verksamhetsledning - i ord och handling - av budskapet i antikorruptionspolicyn och sammanhörande riktlinjer.
- Periodiskt återkommande riskbedömningar vilka skall utgör grunden för internkontrollplanerna och belysa korruptionsrisker. Områden i vilka risker för mutor och korruption har bedömts som särskilt höga inom Region Halland är bland annat följande:
 - Upphandling och inköp
 - Stora och komplexa investeringar



- o Myndighetsutövning
 - o Ekonom/Finans
 - o Bidrag, stipendier
 - o Otillbörliga bisysslor/intressekonflikter
 - o Representation och andra former av förmåner - umgänge med leverantörer
 - o Rekrytering
 - o Sponsring externa samarbeten
 - o Försäljning och uthyrning av mark
- Implementering och uppföljning av kompletterande verksamhetsanpassade riktlinjer och riskanpassade kontrollaktiviteter.
- Adekvat kommunikation och återkommande utbildning kring antikorruption och sammanhörande riktlinjer.
- Krav på leverantörer gällande kännedom om relevanta delar av regionens antikorrupcionspolicy och regelverk samt krav på motsvarande regelverk.
- Tydliggöra vilka alternativ som finns för att rapportera misstänkta oegentligheter, brott eller överträdelser av antikorrupcionspolicy [se p. 6 ovan].
- Övervakning och uppföljning - process för att säkerställa att policys och riktlinjer efterlevs och att utbildningar, riskbedömningar och kontrollaktiviteter genomförs som tänkt.
- Internkontrollplaner innehålla konkreta kontrollåtgärder och uppföljande aktiviteter rörande mutor och korruption baserat på genomförda riskanalyser.
- Säkerställa efterlevnad av rutiner för hantering, utredning och uppföljning av misstänkta oegentligheter, misstänkta brott eller avvikelser mot antikorrupcionspolicy [se ovan p. 7 och 8].

Källförteckning

Regeringskansliet, *Ändringsblad till sidan 7 i skriften Om mutor och jäv - en vägledning för offentligt anställda*, 2013-03-26



Sveriges Kommuner och Landsting, Om *mutor och jäv* - en vägledning för offentligt anställda, 2009

Sveriges Kommuner och Landsting, Om *mutor och jäv* - Vägledning för anställda inom kommuner, landsting och regioner, Reviderad 2012-09-01

Sveriges Kommuner och Landsting, *Korruption och otillåten påverkan*, 2016
Överenskommelse för att motverka mutor och korruption (ÖMK) - Mellan leverantörer och beställare inom den offentligt finansierade bygg- och fastighetssektorn, 2015-12-09

Överenskommelse om samverkansreg/er för den offentligt finansierade hälso- och sjukvården, läkemedelsindustrin, medicintekniska industrin och /aboratorietekniska industrin, 2014-04-04

Region Hallands interna styrdokument:

Policy och riktlinjer för sponsring i Region Halland, 2012-02-02

Policy för gåvor och donationer i Region Halland, 2012-03-01

Rutin Attestordning, 2017-11-27

Finanspolicy, 2016-10-26

Klimat- och Miljöpolicy, 2017-10-25

Inköpspolicy, 2017-10-25

Rutin: Representation, 2013-01-14

Rutin: Bisyssla, 2013-08-26

Internkontrollreglemente

Rutin: Kränkande särbehandling, sexuella trakasserier, trakasserier på grund av kön, etnisk tillhörighet och religion eller annan trosuppfattning, 2017-01-13



Bilaga2- Risk- och åtgärdsområden

Region Halland

Inledning

En grundförutsättning för ett effektivt arbete med att minska riskerna för mutor och korruption är att veta var i verksamheten dessa risker finns, hur de kan se ut och vilka åtgärder som idag finns på plats för att minska dessa risker.

Under 2017 har därför ett inledande arbete genomförts med syfte att, på en regionövergripande nivå, identifiera riskområden och åtgärdsområden. Under året har tre workshops med detta tema genomförts med företrädare från såväl regionkontoret som verksamheterna som resulterat i antal övergripande riskområden och åtgärdsområden.

Resultatet av detta arbete presenteras i denna bilaga 2 och består dels av övergripande åtgärdsområden dels specifika riskområden som identifierats av deltagarna.

Att notera är att bilagan inte är en komplett bild över alla risker och åtgärdsområden inom regionen utan är ett resultat av den kunskap som funnit hos deltagarna i nämnda workshops. Verksamhetsspecifika risker och kontrollaktiviteter behöver vidare identifieras inom ramen för respektive verksamhets arbete med riskanalyser och internkontrollplaner.

Syftet med bilaga 2 är att utgöra ett stöd i det fortsatta arbetet med att leda och samordna arbete med att förebygga mutor och korruption inom Region Halland.

Region Halland

Övergripande åtgärdsområden

Risk-/åtgärdsområde	Kommentar
Implementering av antikorrupsionspolicyn	Implementeringen av antikorrupsionspolicyn inklusive riktlinjer (bilaga 1) i regionens verksamheter vilket bland annat innebär information/kommunikation och utbildning.
Integrering med ledningssystemet	- Säkerställa att det förebyggande arbetet integreras som en naturlig del av regionens och verksamheternas ledningssystem. - Säkerställa ett tydligt ställningstagande och engagemang kring det förebyggande arbetet av respektive verksamhetsledning. - Periodiskt återkommande riskbedömningar vilka skall belysa mut- och korrupsionsrisker och utgör grunden för internkontrollplaner. - Implementering av verksamhetsanpassade riktlinjer och riskanpassade kontrollaktiviteter.
Information, utbildning och kommunikation	- Säkerställa adekvat kommunikation och återkommande utbildning kring antikorrupcion. - Säkerställa förståelsen av attestreglementet och de kontrollmoment som följer som följer av respektive attestnivå.

Övergripande åtgärdsområden

Risk-/åtgärdsområde	Kommentar
Styrande dokument med koppling till antikorrupcionspolicyn	▪ Identifiera och åtgärda ev. motstridigheter mellan olika styrande dokument nämnda i antikorrupcionspolicyns riktlinjer.
övervakning och uppföljning	• Säkerställa en process för att övervaka och följa upp att antikorrupcionspolicyn inklusive riktlinjer efterlevs.
Införa en visselblåsarfunktion	• Implementera en visselblåsarfunktion genom att: ▪ • upphandla ett externt systemstöd för rapportering av misstänkta oegentligheter • utveckla en regiongemensam visselblåsarpolicy • utveckla en incidenthanteringsrutin för hantering av inkomna tips om oegentligheter. • utgöra mottagare och hantera inkommen information om oegentligheter i enlighet med upprättad visselblåsarpolicy och incidenthanteringsrutin.

Specifika riskområden

Risk-/åtgärdsområde	Kommentar
Bidrag, stipendier	• Synliggör/kartlägg vilka enheter/medarbetare som hanterar bidrag för att säkerställa att korruption/jäv/intressekonflikter beaktas för att identifiera vilka behov av förbättringar som finns. • Identifiera vilka riktlinjer som finns och vilka kontroller som utförs.
Bisyssla/ intressekonflikter	• Tydliggöra vad som menas med bisyssla/jäv (definition). • Säkerställa en adekvat rutin för hantering, insamling och utvärdering av uppgifter om bisysslor inklusive att se över systemstödet.
Ekonom/Finans	• Synliggör/kartlägg vilka enheter/medarbetare som hanterar bidrag för att säkerställa att korruption/jäv/intressekonflikter beaktas för att identifiera vilka behov av förbättringar som finns. • Utredda och hantera eventuella risker för mutor och korruption i processer som omfattar medarbetare inom ekonomi och finans.
Försäljning och uthyrning av mark	• Ett riskområde inom regionen är försäljning och uthyrning av mark. Det finns ett pågående arbete för att identifiera vad som gäller och vilka kontroller/uppföljningar som görs. Detta arbete bör följas upp och utvärderas.
Myndighetsutövning	• Ett riskområde som identifierats är ackreditering av privata vårdgivare, försäkringsärenden, tillstånd/färdtjänst. Följ upp beslutsprocessen och tillämpningen av fyra-ögonsprincipen.

Region Halland

Specifika riskområden

Risk-/åtgärdsområde	Kommentar
Rekrytering	Tydliggöra jävsreglerna (närstående) i rekryteringsprocessen.
Representation - umgänge med leverantörer	- Säkerställa tillämpningen av <i>"Överenskommelse för att motverka mutor och korruption mellan leverantörer och beställare inom den offentligt finansierade bygg- och fastighetssektorn"</i> Denna bör också integreras med projektstyrningen inom regionen - Se över/uppdatera representationsriktlinjer - se även under övergripande åtgärdsområde under "Styrande dokument med koppling till antikorrupcionspolicyn." - Se över tillämpningen av relevanta regelverk vad gäller umgänge med leverantör särskilt i följande verksamheter: Regionservice/IT/Finans/Kultur.
Sponsring, samarbete, referenscase	Kartläggning av förekomst av sponsring, externa samarbeten och referenscase och för eventuella mutor och korruptionsrisker i dessa sammanhang.
Upphandling och inköp	- Säkerställa adekvata rutiner för direktupphandling - Säkerställa strukturer/rutiner inklusive systemstöd för att möjliggöra adekvat uppföljning av direktupphandlingar. - Utvärdera möjligheten att införa arbetsrotation för inköpare/upphandlingsavdelningen - Samverka med "Upphandlingsforum" för att säkerställa efterlevnaden av inköpspolicyn
Stora och komplexa investeringar	Säkerställa att regionens projektstyrningsmodell innefattar identifiering av risker för mutor och korruption samt adekvata kontrollåtgärder. T ex inom större bygg- och IT-investeringsprojekt.
Kontroll och uppföljning av leverantörer	Säkerställa process för bedömning nya leverantörer och uppföljning och kontroll av befintliga leverantörer inom områden där risken för mutor och korruption bedöms som hög.

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

Inköps- och upphandlingspolicy - Region Halland med helägda bolag

Dokument upprättades:	Dokument reviderades:	Dokument beslutades i: Regionfullmäktige 2017-10-25	Dokumentansvarig: Region Halland
-----------------------	-----------------------	---	-------------------------------------

Inköspolicy - Region Halland med helägda bolag

Hitta i dokumentet

[Politiskt beslutad](#)
[Inledning](#)
[Definition](#)
[Ansvarsfördelning vid inköp för Region Halland med bolag](#)
[Inriktning](#)

[Samhällspolitiska strategier för inköpsverksamheten](#)
[Organisatoriska strategier för inköpsverksamheten](#)
[Uppdaterat från föregående version](#)

Politiskt beslutad

Polycyn är beslutad av regionstyrelsen 2017-10-11, §169, och av regionfullmäktige 2017-10-25, §65.

Inledning

Region Hallands uppdrag är att verka för en positiv samhällsutveckling och inom ramen för detta arbeta för en hållbar tillväxt. Det tillväxtskapande arbetet innebär bland annat att regionen ska ta ansvar för en konkurrenskraftig Infrastrukturplanering, kollektivtrafik, hälso- och sjukvård, folkhögskole- och naturbruksutbildningar samt erbjuda en aktiv kulturverksamhet i Halland.

Definition

Med inköp avses här hela inköpsprocessen från analys inför upphandling, upphandling och beställning till uppföljning av dessa delar.

Policy och riktlinjer

Inköspolicyn fastställs av regionfullmäktige och gäller för Region Halland med helägda bolag.

Riktlinjer för vägledning och komplement till inköspolicyn fastställs av regionstyrelsen.

Ansvarsfördelning vid inköp för Region Halland med bolag

Regionfullmäktige

Regionfullmäktige fastställer inköspolicyn för Region Halland med helägda bolag.

Regionstyrelsen

I regionstyrelsens ledningsfunktion ligger att styra, leda och koordinera bland annat inköspolitiken. Regionstyrelsen ansvarar för tillämpning av policyn genom att fastställa riktlinjer för nämnderna och bolagsstyrelser, fastslår styrmodell för inköp och upphandling och genomför regionövergripande uppföljning och utvärdering av policyn. Vid målkonflikter ger Regionstyrelsen vägledning.

Driftnämnden för Regionservice

Driftnämnden för Regionservice ansvarar på regionstyrelsens uppdrag att genomföra beslutade behov av upphandling. Driftnämnden ansvarar vidare för att hela inköpsprocessen sker på ett affärsmässigt och juridiskt korrekt sätt. Nämnden ska bistå övriga nämnder i

deras behov av tjänster inom inköp och upphandling. Driftnämnden har också möjlighet att besluta vid regionövergripande upphandlingar.

I de av regionstyrelsen antagna riktlinjerna beskrivs roller och ansvar för olika typer av upphandlingsbeslut.

Nämnder

Nämnder ansvarar för att regler och policys följs och att all upphandlingsverksamhet sker genom den centrala upphandlingsfunktionen. Nämnden ansvarar för att beskriva det förväntade resultatet av upphandlingen och beslutar om upphandling där avtalet endast utnyttjas inom det egna ansvarsområdet.

Inriktning

Inköpsverksamheten är av strategisk betydelse och bidrar till Region Hallands vision Halland – Bästa livsplatsen. Den har sin utgångspunkt i och stödjer Tillväxtstrategin och Hälso- och sjukvårdsstrategins genomförande. Inriktningen är att skapa värde för Hallands invånare, främja hållbar utveckling och bidra till att Region Hallands gemensamma resurser används på bästa sätt.

Inköpsområdet styrs av strategier som ligger på både samhällspolitisk och organisatorisk nivå. Grundläggande för Region Hallands inköpsverksamhet är de tre hållbarhetsprinciperna, det vill säga att sociala, ekologiska och ekonomiska hänsyn tas vid köp av varor, tjänster och entreprenader.

Inköpsverksamheten ska därför bedrivas enligt följande strategier:

Samhällspolitiska strategier för inköpsverksamheten

Hållbarhet

Ekologiskt, socialt och etiskt perspektiv ska alltid beaktas vid inköp- och upphandling. Inköpsverksamheten ska bidra till att minska sociala skillnader, främja integration samt stimulera utvecklingen av socialt medvetna marknader för en ansvarsfull samhällsstyrning. Upphandlingsmyndighetens kriterier för miljökrav och sociala krav i upphandling bör användas.

Inköpsverksamheten ska främja konkurrens och struktureras på ett sätt som underlättar för små och medelstora leverantörer att delta i upphandlingar. Genom att tillvarata mångfald skapas valfrihet till fördel för invånare och bidrar även till en positiv utveckling av näringslivet. Inköpsprocessen ska därför utformas så att innovationslösningar, företags- och näringslivsutveckling stimuleras. Region Halland bidrar på så sätt till en långsiktigt sund utveckling av marknad och näringsliv.

Organisatoriska strategier för inköpsverksamheten

En organisation med helhetssyn - Kvalitet och Kostnadseffektivitet

Region Halland ska ha en sammanhållen, ändamålsenlig och väl fungerande inköp- och upphandlingsverksamhet. All inköpsverksamhet ska baseras på en helhetssyn för Region Halland som koncern. Region Halland ska med fokus på kvalitet, effektivitet och kostnad bidra till en ekonomi i balans och skapa möjligheter till hållbar utveckling.

Utgångspunkten är patientens och invånarens valfrihet, men inom det ska sortimentsbegränsning vara en vägledande princip.

Region Halland ska eftersträva samverkan inom upphandling med andra offentliga myndigheter och organisationer.

Affärsmässighet

Inköpsverksamheten ska bedrivas affärsmässigt vilket innebär, att utifrån regionens mål använda de egna och marknadens resurser på bästa sätt.

Inom Region Halland ska inköp och upphandling samordnas.

Region Halland ska i alla sammanhang ha ett affärsetiskt förhållningssätt. Regionens företroendevalda och anställda ska handla på ett sådant sätt att de inte kan misstänkas för att påverkas av ovidkommande hänsyn eller intressen.

Tydlig uppföljning

Region Halland ska bedriva inköpsverksamheten så att en tydlig uppföljning kan ske. Detta sker exempelvis genom att det redan vid kravställandet tas hänsyn till hur uppföljningen ska genomföras och bedrivs och hur allmänhetens insyn kan tillgodoses.

Verksamheterna ska följa upp och utvärdera gjorda inköp och upphandling utifrån förväntat resultat. Med hjälp av analysverktyg och stödsystem ska övergripande avtalsuppföljning för kostnadskontroll och avtalstrohet genomföras. En sådan inköpsanalys ska ligga till grund för framtagning av framtida inköpsstrategier.

Lean och Kategoristyrning

Region Halland ska tillämpa Lean som verksamhetsstrategi och kategoristyrning som metod. Lean innebär att kontinuerligt arbeta med förbättringar för att nå största möjliga flödeseffektivitet. Kategoristyrning är en struktur som utgår från övergripande inköpsbehov och som bidrar till att alla viktiga aktörer är involverade för största möjliga nytta och måluppfyllelse.

Uppdaterat från föregående version

Uppdaterad med nytt innehåll enligt beslut i regionstyrelsen och regionfullmäktige.

Inköp och upphandling - riktlinjer

Hitta i dokumentet

[Inledning](#)
[Ansvarsfördelning](#)
[Strategiska överväganden vid inköp och upphandling](#)

[Organisatoriska strategier för inköpsverksamheten](#)
[Inköpsprocessen](#)
[Uppdaterat från föregående version](#)

Inledning

Dessa riktlinjer är till för vägledning och är ett komplement till Region Hallands inköspolicy. Riktlinjerna är fastställda av regionstyrelsen 20171011, §169 och regionfullmäktige 20171025, §65 och omfattar hela Region Hallands verksamhet. Region Hallands styrdokument för inköp beskriver hur anskaffning ska gå till inom Regionen och består av:

- **Inköspolicy**, är beslutad av regionfullmäktige och beskriver hur regionens verksamheter ska förhålla sig till inköp.
- **Riktlinjer för inköspolicy** fattas av regionstyrelsen för vägledning och komplement till inköspolicy.
- **Tillämpningsanvisningar**, rutiner och processer utarbetas av Regionupphandling på uppdrag av Regionkontoret för att underlätta planering, samordning, upphandlingsarbete och uppföljning.
- **Delegationsordning, attestreglemente** samt handlingsplaner och rutiner på förvaltningsnivå.

Definition

Med inköp avses här hela inköpsprocessen från analys inför upphandling, upphandling och beställning till uppföljning av dessa delar.

Ansvarsfördelning

Regionkontoret

Regionkontoret är på regionstyrelsens uppdrag styrande över upphandlingsfrågorna med ansvar för:

- Att utifrån den politiska styrningen leda den strategiska utvecklingen av koncernens inköps- och upphandlingsverksamhet.
- Att vara processägare för inköp- och upphandlingsprocesserna.
- Att följa upp och utveckla regionens praktiska inköps- och upphandlingsverksamhet.
- Att utveckla en ändamålsenlig kategoristyrning.
- Att tillsätta en övergripande styrgrupp för inköp och upphandling.

Regionservice inköp och upphandling

Regionservice inköp och upphandling har kompetens inom inköp, upphandling och logistik med ansvar för:

- Att stödja Regionkontoret i strategiska inköps- och upphandlingsfrågor.
- Genomförande av regionens behov av upphandling.
- Att ge stöd och vägledning vid inköp, upphandling och logistik.
- Samordning och upphandling av regiongemensamma varor och tjänster.
- Att utveckla samarbeten utanför Region Halland till exempel samupphandlingar, erfarenhetsutbyte m m.

Förvaltningar

Förvaltningar bedriver verksamhet med egna resurser och med hjälp av varor, tjänster och entreprenader via avtal med ansvar för att:

- Beskriva verksamhetens behov och förväntat resultat utifrån ett verksamhetseffektivt, ekonomiskt, ekologiskt och socialt perspektiv.
- Inköp och upphandling görs i enlighet med styrdokument för inköp, mål och budget.
- Ge inköpsprocessen rätt förutsättningar genom framförhållning och genom att tillsätta resurser med adekvat kompetens och mandat.
- Helhetssyn och Region Hallands bästa har företräde framför enskild verksamhets intresse.
- Följa övergripande processer enligt kommande regiongemensamma ledningssystemet och ingångna avtal följs inom förvaltningen.

Strategiska överväganden vid inköp och upphandling

Inriktning

Inriktningen för inköpsverksamheten är att skapa värde för Hallands invånare, främja hållbar utveckling och bidra till att Region Hallands gemensamma resurser används på bästa sätt. Region Halland ska genom strategiska överväganden i upphandlingsprocessen driva samhällsutvecklingen i en hållbar riktning och bidra till en effektivare förbrukning av våra gemensamma resurser. Strategier ska beaktas vid varje inköp på grundläggande nivå. Det säkerställer en sund och god inköpsverksamhet.

För att främja hållbarhetsperspektiv vid upphandling och inköp ska alltid nedanstående hänsyn vara ledande och kopplas till regionens mål som formulerats i övergripande styrdokument. Vid upphandling där inneboende konflikter mellan olika hållbarhetsaspekter finns ska dessa synliggöras och bedömas. Region Halland vara i framkant och driva ansvarsfull och hållbar upphandling genom att ställa spetskrav där så är lämpligt.

Ur Policy

Region Hallands uppdrag är att verka för en positiv samhällsutveckling och inom ramen för detta arbeta för tillväxt.

Grundläggande för all inköpsverksamhet är ansvarsfull och hållbar upphandling, det vill säga genom att ställa etiska, sociala, miljömässiga och ekonomiska hänsyn vid köp av varor, tjänster och entreprenader bidrar Region Halland till ansvarsfullt resursutnyttjande och en hållbar utveckling.

Etiska och sociala hänsyn

Samarbete med skattemyndighet och krav på leverantörens sociala ansvar utgör grunden för en ansvarsfull och sund konkurrens. Region Halland arbetar aktivt för att förebygga korruption ska tillämpas.

Sociala hänsyn

Vid all upphandling ställs krav på att leverantören tar socialt ansvar för sin verksamhet. Det sker genom att den av regionfullmäktige fastställda Uppförandekoden för leverantörer är en del av avtalet. I Region Hallands arbete för en positiv samhällsutveckling kan ytterligare krav på socialt ansvar ställas på leverantörer i samband med upphandling. Vid tjänstekontrakt och entreprenader ska det prövas om det är möjligt och lämpligt att ställa krav som innebär att personer som står långt ifrån arbetsmarknaden bereds möjlighet till sysselsättning.

Kort om Uppförandekod för leverantörer

Uppförandekod för leverantörer är gemensam i samtliga landsting och regioner och är politiskt förankrad. Uppförandekoden utgår från FN initiativet Global Compact och dess principer för företagens sociala och miljömässiga ansvar. Principerna baseras på internationella konventioner om de mänskliga rättigheterna, arbetares rättigheter, miljö och anti-korruption. Leverantörer ska respektera uppförandekoden och göra sitt yttersta för att uppnå kraven inom den egna organisationen och i leveranskedjan.

Varor och tjänster som levereras till Region Halland ska vara framställda under förhållanden som är förenliga med:

- FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna (1948).
- ILO:s åtta kärnkonventioner nr 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 och 182.
- FN:s barnkonvention, artikel 32.
- Det arbetarskydd och den arbetsmiljölagstiftning som gäller i tillverkningslandet.
- Den arbetsrätt, inklusive lagstiftning om minimilön, och det socialförsäkringsskydd som gäller i tillverkningslandet.
- Den miljöskyddslagstiftning som gäller i tillverkningslandet.
- FN:s deklaration mot korruption.

Uppföljning sker via nationellt samordnat samarbete mellan landstingen/regionerna där Halland aktivt tar ansvar för sin del av uppföljningen.

Samarbete med skattemyndigheten

Region Halland har ingått samarbetsavtal med skattemyndigheten för sund konkurrens på lika villkor. Upphandlade leverantörer ska kontrolleras löpande att de är registrerade för, samt betalar, skatter och sociala avgifter. Avtalet ger möjlighet till fördjupat samarbetet inom identifierade riskområden.

Ny lagstiftning ger utökade möjligheter att utesluta oseriösa anbudsgivare. Möjligheter att utesluta oseriösa leverantörer är aktiva instrument i alla upphandlingar och inköp och tillämpas i proportionerlig omfattning.

Kollektivavtalsliknande villkor

Arbete som utförs via upphandling av regionen ska utföras med skäliga anställningsvillkor. För upphandlingar över tröskelvärdet ska särskilda avtalsvillkor avseende lön, semester och arbetstid ställas om det är behövligt och villkoren går att fastställa.

Om kontraktet ska utföras i Sverige ska villkoren bestämmas enligt den lägsta nivå som följer av ett centralt kollektivavtal som tillämpas i hela Sverige på motsvarande arbetstagare i den

aktuella branschen. En antagen leverantör ska därmed uppfylla dessa villkor under kontraktstiden.

Om kontraktet helt eller delvis ska utföras där svensk rätt inte är tillämplig ska arbetsrättsliga villkor ställas i enlighet med ILO:s kärnkonventioner. Kontraktsvillkoren får då också avse de arbetsrättsliga bestämmelser som gäller där arbetet utförs ska följas. Detta säkerställs via uppförandekoden, se ovan.

Leverantör ska säkerställa att villkoren uppfylls av de underleverantörer som denne anlitar och som direkt medverkar till att fullgöra kontraktet. Detta ska säkerställas i avtalsvillkor med huvudleverantör.

Tillgänglighet

Det som är bra för personer med funktionsnedsättning är också bra för alla. Bra tillgänglighet är ett allmänintresse. För att skapa full delaktighet i samhällslivet och jämlikhet i levnadsvillkor för personer med funktionsnedsättning ska tillgänglighet beaktas i upphandling.

Etiska hänsyn

Regionens inköpsverksamhet ska kännetecknas av objektivitet och transparens. Inköpsarbete ska ske på lika villkor och förebygga korruption och jäv. Region Halland arbetar aktivt med att förebygga korruption. Gällande antikorrupsionspolicy och dess riktlinjer ska följas.

Korruption och oegentligheter

Leverantörer som ingår avtal med Region Halland ska inte medverka i någon form av korruption eller otillåten påverkan som givande eller tagande av muta, bedrägeri eller utpressning. Detta sker genom sanningsförsäkran och samarbetsavtal.

De medarbetare som deltar i inköp- och upphandlingsarbete eller på annat sätt har kontakt med leverantörer ska agera på ett sådant sätt att förtroendet till dennes opartiskhet inte rubbas eller kan ifrågasättas. Det vill säga upphandlare och avropare/inköpare eller de som i sin roll, på annat sätt, kommer i kontakt med anskaffning till exempel chefer, beställare och förtroendevalda.

Jäv

Medarbetare som på något sätt deltar i en anskaffning ska vara opartisk. Om anställd, förtroendevald eller någon närstående har personliga intressen i en anskaffning föreligger jäv. Om opartiskhet kan ifrågasättas ska denne inte delta i anskaffning.

Beaktande av jävsproblematik är en naturlig del av förberedelsen inför upphandling. Vid misstanke om privata intressekonflikter eller annat som kan ifrågasätta medarbetarens objektivitet ska detta kanaliseras vidare till exempel i chefslinjen. Se särskilt gällande antikorrupsionspolicy och dess riktlinjer.

Meddelarfrihet

Vid upphandling av vård och omsorg samt driftentreprenader ska villkor upprättas så att anställda hos leverantör omfattas av meddelarfrihet liknande den som gäller för regionens anställda inom motsvarande verksamhetsområde.

Allmänhetens insyn

Vid upphandling av vård och omsorg samt driftentreprenader ska villkor upprättas som säkerställer att allmänheten har insyn i verksamheten motsvarande vad som gäller för regionens verksamheter. Allmänhetens insyn regleras i Kommunallagen.

Miljöhänsyn

Regionen utgår från Upphandlingsmyndighetens miljökrav och kriterier. Genom att ställa miljökrav på lägst Upphandlingsmyndighetens basnivå¹ minskar vi regionens miljöpåverkan samtidigt som marknaden får en tydlig signal att ekologisk hållbarhet är ett kundkrav. Vid upphandling av varor och investeringar i fastigheter och som medför kostnader för drift och underhåll och energianvändning ska hänsyn till livscykelkostnad tas. Rörande miljö vid upphandlingar och vid inköp välja det minst miljöbelastande alternativen.

Regionen ska arbeta effektivt med en miljöanpassad upphandling. Mer långtgående miljökrav ska ställas på de upphandlingsområdena med störst miljöpåverkan. Exempel på strategiska områden för miljöanpassad upphandling är kemikalieintensiva produkter, energikrävande utrustning och upphandlingar som innefattar transporter. Region Halland ska också aktivt efterfråga och eftersträva alternativ till etablerade produkter av fossila råvaror.

Innovation

Ur Policy

Region Halland främjar innovationer för att möta framtida utmaningar inom välfärd, miljö samt tillväxt och ställer krav på långsiktigt hållbara lösningar.

Genom att vara öppen för leverantörers idéer om förnyelse och tillvarata alternativ till etablerade produkter och utförande möter Region Halland framtida utmaningar inom välfärd och tillväxt och efterfrågar långsiktigt hållbara lösningar. Sådan efterfrågan är också en viktig signal till marknaden och stimulerar leverantörer till produktutveckling.

Innovationsvänlig upphandling och upphandling av innovation är två typer av innovationsupphandling. Upphandling av innovation är en upphandling av en produkt som inte finns men det är ändå rimligt att produkten kan utvecklas. Innovationsvänlig upphandling innebär att vara öppen för, och ta tillvara, leverantörers idéer om förnyelse, tillvarata alternativ till etablerade produkter.

Nytänkande och innovation sker på olika sätt beroende på föremål för upphandling.

Viktiga inslag i en innovationsvänlig upphandling är:

- Att genomföra relevant omvärldsanalys som en del av upphandlingsprocessen och som ger marknadskännedom om alternativa produkter och nya lösningar.
- Att efterfråga lösningar och ge utrymme för förbättringsförslag som stimulerar nya lösningar.
- Att eftersträva alternativ till etablerade produkter producerade av fossila råvaror och där regionen har stor klimat- och miljöpåverkan.
- Att upphandlingsverksamheten är en naturlig samarbetspartner i olika utvecklingsprojekt tillsammans inom Grön Tillväxt. Med Grön tillväxt avses näringslivets arbete med att minska miljöpåverkan samtidigt som affärsmöjligheter som finns inom miljöområdet tillvaratas.

¹ Upphandlingsmyndigheten utvecklar och förvaltar hållbarhetskriterier som beaktar miljö- och sociala hänsyn i offentliga upphandlingar. Kriterierna består av färdigformulerade krav med tillhörande motiv och förslag på verifikat och är framtagna inom de flesta vanligt förekommande upphandlingsområden. Kriterierna ska vara drivande vilket innebär att de är mer långtgående än lagstiftningen och tas fram i upp till tre nivåer; bas, avancerad och spjutspets. Upphandlingsmyndighetens färdiga hållbarhetskrav ska göra det möjligt att ställa drivande krav.

Organisatoriska strategier för inköpsverksamheten

Planering

Samtliga förvaltningar bidrar till att verksamheternas upphandlingsbehov dokumenteras i årlig upphandlingsplan. Upphandlingsplanen ligger till grund för Regionupphandlingsplanering av kommande upphandlingsarbete.

Samordning

Upphandling och inköp ska baseras på en helhetssyn där regionens gemensamma bästa har företräde framför enskild verksamhets intresse. Det innebär att upphandlingar ska samordnas så att skalfördelar erhålls och styrning och uppföljning underlättas.

Upphandlingar ska samordnas inom regionen, men kan också med fördel samordnas med andra offentliga myndigheter. Region Halland deltar både i nationella upphandlingar, regionala upphandlingssamarbeten med andra regioner/landsting samt på lokal nivå med kommuner i länet.

Marknad och konkurrens

Regionen ska tillvarata och vårda konkurrensen på de aktuella upphandlingsmarknaderna. En mångfald av leverantörer, varor och tjänster behövs för att skapa en väl fungerande konkurrens. Det gäller att skapa tillräckligt attraktiva upphandlingar som såväl stora som små företag vill och kan lämna anbud i.

Vid planeringen av upphandling och inköp ska hänsyn tas till mindre företags behov av information och framförhållning. Samspelet och förståelsen mellan regionen och leverantörer ska vårdas, till exempel genom god dialog före, under och efter upphandlingar.

Tydlig uppföljning

Ur policy

Region Halland ska bedriva inköpsverksamheten så att en tydlig uppföljning kan ske. Detta sker exempelvis genom att det redan vid kravställandet tas hänsyn till hur uppföljningen ska genomföras och bedrivas och hur allmänhetens insyn kan tillgodoses.

Verksamheterna ska följa upp och utvärdera gjorda inköp och upphandling utifrån förväntat resultat. Med hjälp av analysverktyg och stödssystem ska övergripande avtalsuppföljning för kostnadskontroll och avtalstrohet genomföras. En sådan inköpsanalys ska ligga till grund för framtagning av framtida inköpsstrategier.

Inköp- och upphandlingsverksamheten ska följas upp på systemnivå, det vill säga uppföljning av strategisk måluppfyllelse och på leverantörsnivå det vill säga avtalsuppföljning.

Uppföljning på systemnivå har till syfte att säkerställa att skattemedel används på bästa sätt och att regionen uppfyller lagkrav och att inköpsverksamheten är ändamålsenlig och effektiv samt att de politiska målen uppnås.

Uppföljning på leverantörsnivå har till syfte att följa upp det som leverantören har åtagit sig att göra i enlighet med avtalsvillkoren. Omfattningen av avtalsuppföljningen ska anpassas till avtalets värde och övriga förhållanden. Uppföljningen kan variera från enkel kontroll till djupare kvalitetsmässig granskning som involverar beställande verksamhet.

Lean och Kategoristyrning

De olika momenten inom inköp och upphandling ska standardiseras i möjligast mån. Enhetliga tillvägagångssätt och processer är en viktig förutsättning för ständiga förbättringar.

Kategoristyrning innebär att regionen tar ett samlat grepp på inköpsplanering över en längre tidshorisont. Kategoristyrningen kännetecknas av:

- Definierade viktiga inköpsområden som kallas inköpskategorier.
- Väldefinierade planer för upphandlingar på för de kommande 5 åren med tydliga mål för varje kategori.

Kategoristyrning är ett arbetssätt som skapar bättre samverkan och samordning mellan upphandling och verksamhet, vilket ger:

- Ökade möjligheter att identifiera och realisera kostnadsbesparingar.
- Förbättrad kvalitet (=rätt kvalitet) genom att rätt kompetens involveras i upphandlingen.
- Förutsättning för effektiv uppföljning som underlag för ständig förbättring kring upphandling generellt och den enskilda kategorin specifikt.

Inköpsprocessen

Med inköpsprocess avses hela processen från behov till leverans och betalning.



Figur 1 Illustration över Region Hallands inköpsprocess.

Analys

Förberedelse inför inköp och upphandling omfattar behovs- och marknadsanalys.

Syftet med behovsanalys är att identifiera regionens behov inom ett inköpsområde utan att ange lösning. Analysen kan med fördel omfatta regionens behov på längre sikt. Behovsanalys ska innehålla utvärdering av nuvarande lösning.

Marknadsanalys ska ge bild över vad marknaden kan erbjuda utifrån genomförd behovsanalys och om aktuell marknad är lokal, regional eller nationell. I analysen ingår att se över samupphandlingsmöjligheter och ge en bild över hur andra myndigheter löser behovet. Vidare ska analysen omfatta uppskattning av kostnad för behovet och vilka krav som är rimliga att ställa.

Upphandling

Då ramavtal saknas och värdet överstiger gränsen för direktupphandling ska upphandling ske. All upphandling handläggs av Regionupphandling med undantag för direktupphandling. Upphandlingsprocessen är verksamhetsstyrd, vilket innebär att behov och funktionskrav definieras av verksamheten. Regionupphandling ska lösa verksamheternas behov av upphandlingstjänster. Det innebär att Regionupphandling handlägger upphandlingen som projektledare med ansvar för affärsmässiga och upphandlingsjuridiska delar. Regionupphandling ansvarar för helheten samt att upphandlingsprocessen är effektiv och följer regionens styrdokument och strategiska mål. Upphandling initieras genom att Anmodan skickas till Regionupphandling.

Region Hallands fastställda [upphandlingsprocess](#) återfinns i ledningssystemet och ska följas.

Direktupphandling

Då ramavtal saknas och värdet av inköpet uppgår till högst 534 890 kr (år 2017) eller 28 procent av EU:s tröskelvärde för kommuner, landsting och offentligt ägda bolag, kan

direktupphandling ske. Se tillämpningsanvisning för direktupphandling. Särskild dokumentationsplikt är lagkrav om värdet överstiger 100 000 sek.

Hantering i Region Halland

Respektive förvaltning utser inköpsamordnare som har mandat att göra direktupphandlingar på förvaltningens uppdrag upp till 100 000 sek. Direktupphandlingar mellan 100 000 sek och 534 890 sek kan också hanteras av förvaltningen själv, alternativt kan Regionupphandling få uppdraget, genom att en Anmodan skickas in. Direktupphandlingar över 100 000 sek som hanteras av verksamheterna ska ske i systemstödet för direktupphandling som tillhandahålls av Regionupphandling.

Beställning

Inköpsprocessen i Region Halland utgår från en tydlig struktur med väl definierade roller, ansvar och befogenheter. Inköp ska göras för att verksamhet ska kunna bedrivas i enlighet med politiska beslut och ramar. Att göra ett inköp i Region Halland ska vara enkelt med tydliga och väl förankrade arbetssätt som går i linje med policy och riktlinjer.

Informationen om delarna i inköpsprocesserna ska vara lättillgängliga och enkla att förstå i verksamheterna så att helhetsperspektivet kan upprätthållas. Samtidigt ska det initiala vägvalet i inköpsprocessen kunna ske snabbt för att inköpet ska hamna i rätt fåra direkt – avrop, direktupphandling eller upphandling. Det ska finnas ett effektivt systemstöd som också ger möjlighet till uppföljning och statistik så att ett inköpsbeslut kan byggas på fakta och medge en god utveckling av hela inköpsområdet.

Exempel på vägledning vid inköp



Använda ramavtal – Avrop

Regionen ingår ramavtal för olika varor och tjänster. Alla upphandlande ramavtal finns i avtalskatalogen och ska användas i första hand. [Beställningsprocessen](#) för varje avtal är beskriven i avtalskatalogen och ska följas. Regionens medarbetare är skyldiga att känna till och använda gällande ramavtal.

Beställning mot ett befintligt ramavtal kallas för avrop. Respektive förvaltning utser Avropare som har mandat att göra avrop mot befintliga avtal. För detta finns det några olika vägar att gå, se vidare processkartan– Avrop mot befintligt avtal.

Vid inköp av större belopp ska ramavtal följas, men avvägas mot ny upphandling. Fördelar med ny konkurrensutsättning ska vägas mot administrativa kostnaderna för handläggning av ny upphandling.

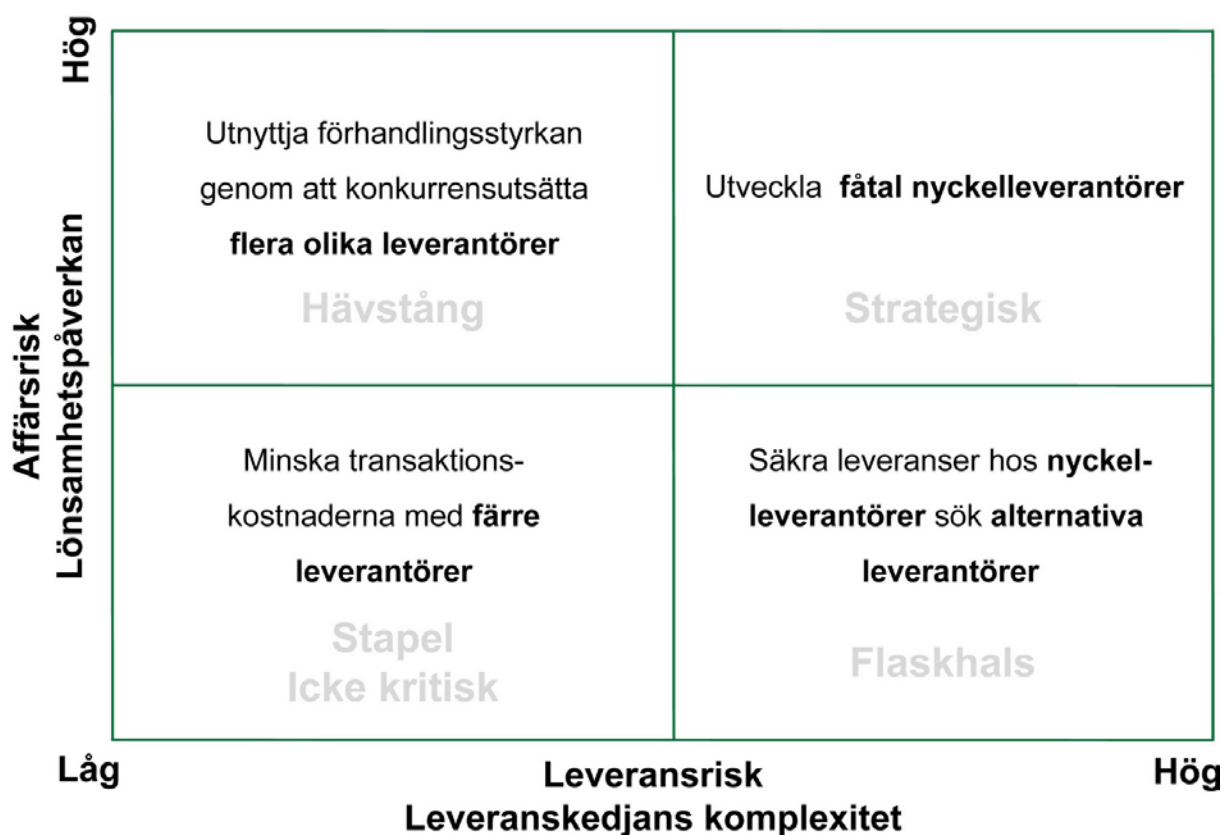
Uppföljning

Ansvar för uppföljning är delat mellan Regionupphandling och verksamheten som nyttjar upphandlade avtal. Upphandlingsfunktionen följer upp upphandlade avtal när det gäller affärsmässiga villkor, avtalstrohet och för de krav som låter sig följas upp utan ingående sakkunskap. Beställaren/verksamheten ansvarar för djupare kvalitetsmässig uppföljning av levererad eller utförd entreprenad, vara eller tjänst.

Upphandlade avtal följs upp enligt fastställd rutin för uppföljning och förvaltning av avtal utifrån nivåindelning av ingångna avtal.

Nivåindelning

Avtalen delas in i tre nivåer utifrån strategisk vikt. Nivå 1 har endast en reaktiv förvaltning medan nivå 3 har en omfattande proaktiv förvaltning. Nivåindelningen görs med utgångspunkt från Kraljics matris.



Uppdaterat från föregående version

Uppdaterad i sin helhet.

Regionfullmäktige**§65****Förslag till inköspolicy för Region Halland med bolag**

RS170059

Beslut

Regionfullmäktige beslutar att

- fastställa ny inköspolicy för Region Halland med bolag.

Yrkanden

Stefan Bengtsson (C) yrkar bifall till regionstyrelsens förslag. I yrkandet instämmer Per Stané Persson (S) och Elisabeth Falkhaven (MP).

I ärendet yttrar sig i övrigt Agnes Hulthén (V) och Lovisa Ljungberg (C).

Ärendet

Förslag till ny inköspolicy har tagits fram på uppdrag av regionstyrelsen. Uppgiften är att ta fram förslag till styrdokument för en ändamålsenlig och effektiv inköp- och upphandlingsverksamhet. Delmål har varit en nulägesrapport som presenterades i januari 2017. Föreslagen inköspolicy tydliggör målsättning och ansvarsfördelning vid inköp och upphandling. Regionstyrelsen ansvarar för tillämpning av inköspolicyn och föreslås besluta att fastställa riktlinjer för inköpsverksamheten.

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta att

- fastställa ny inköspolicy för Region Halland med bolag.

Beslutsunderlag

- § 162 - Inköspolicy
- Tjänsteskrivelse Inköspolicy
- Inköspolicy 20170329
- Inköpsriktlinjer 20170609

Expedieras till

Samtliga nämnder

Paragrafen är justerad

Ordförandes sign	Justerares sign	Utdragsbestyrkande
------------------	-----------------	--------------------

Regionstyrelsen**§162****Förslag till inköspolicy för Region Halland med bolag**
RS170059**Beslut**

Regionstyrelsen beslutar att föreslå regionfullmäktige besluta att

- fastställa ny inköspolicy för Region Halland med bolag.

Under förutsättning av regionfullmäktiges beslut beslutar regionstyrelsen att

- fastställa riktlinjer för inköpsverksamheten.

Ärendet

Förslag till ny inköspolicy har tagits fram på uppdrag av Regionstyrelsen. Uppgiften är att ta fram förslag till styrdokument för en ändamålsenlig och effektiv inköp- och upphandlingsverksamhet. Delmål har varit en nulägesrapport som presenterades i januari 2017. Föreslagen inköspolicy tydliggör målsättning och ansvarsfördelning vid inköp och upphandling. Regionstyrelsen ansvarar för tillämpning av inköspolicyn och föreslås besluta att fastställa riktlinjer för inköpsverksamheten.

Förslag till beslut

Regionstyrelsens tillväxtutskott förslår regionstyrelsen besluta att föreslå regionfullmäktige besluta att

- fastställa ny inköspolicy för Region Halland med bolag.

Under förutsättning av regionfullmäktiges beslut beslutar regionstyrelsen att

- fastställa riktlinjer för inköpsverksamheten.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Inköspolicy
- Inköspolicy 20170329
- Inköpsriktlinjer 20170609

Paragrafen är justerad

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

IT-Policy för Hallandstrafiken AB

- Säkerhetspolicy, Systemplan, Beredskapsplan

Dokument upprättades: 2018	Dokument reviderades: 2019-06-05	Dokument beslutades i: Styrelsen Hallandstrafiken AB 2018-06-15	Dokumentansvarig: Hallandstrafiken AB
-------------------------------	-------------------------------------	--	--



**IT – Plan
för
Hallandstrafiken AB**

Rev. 2019-06-05

Innehållsförteckning

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

IT-Plan för Hallandstrafiken AB

1 Inledning

Mängden digital 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 och tjänster via Internet/Intranät/Mobil/Telefon
- 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 så tillvida att Hallandstrafikens olika biljetter och kort skall kunna användas i angränsande län och vice 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 och tjänster via Internet/Intranät/Mobil/Telefon

Hallandstrafikens information på Internet/Intranät 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 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 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.

Virusskydd

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.

Virusskydd 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.

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 Dataskyddsförordningen (GDPR).

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
System- och teknikspecialist

IT-Systemplan för 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	Marknad	Adobe	Kom-chef	Kom-chef	Marknad	IT-avdelningen	Marknad
Verksamhetssystem	Ekonomi	Kontek	Ek-chef	Ek-chef	Ek-chef	IT-avdelningen	Ekonomi
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/Trafik/ Marknad
Verksamhetssystem	Kundcenter	TimeCare	KC-chef	KC-chef	KC-chef	IT-avdelningen	Kundcenter
Verksamhetssystem	Marknad	Webbsida Intranät	Kom-chef	Kom-chef	Marknad	IT-avdelningen	Alla
Verksamhetssystem	Marknad	Webbsida Internet	Kom-chef	Kom-chef	Marknad	IT-avdelningen	Alla/Externa
Verksamhetssystem	Marknad	Respons	Kom-chef	Kom-chef	Marknad	IT-avdelningen	Alla
Verksamhetssystem	Trafik	Rebus	Trafikchef	Trafikutvecklare	Trafikutvecklare	IT-avdelningen	Trafik

Systemtyp	Avdelning	IT-System	Systemägare	Verksamhetsansv.	Systemansvarig	Driftansvarig	Användare
Verksamhetssystem	Trafik	Elmer/ Reseplan.	Trafikchef	Trafikutvecklare	Trafikutvecklare	IT- avdelningen	Trafik/Kom/ Kundcenter
Verksamhetssystem	Trafik	Skjutsplus	Trafikchef	Trafikutvecklare	Trafikutvecklare	IT- avdelningen	Trafik
Verksamhetssystem	Trafik	Planet inkl stödsystem	Trafikchef	Trafikutvecklare anropstrafik	IT-tekniker	IT- avdelningen	Trafik/ Kundcenter
Verksamhetssystem	Trafik	Solen	Trafikchef	Trafikutvecklare anropstrafik	IT-tekniker	IT- avdelningen	Trafik
Verksamhetssystem	Trafik	Pluto	Ek-chef	Ek-chef	IT-tekniker	IT- avdelningen	Trafik/Ek
Verksamhetssystem	Trafik	IT-radio inkl kringsystem	Trafikchef	Teknikansvarig	Teknikansvarig	IT- avdelningen	Alla/Entrep/ Externa
Verksamhetssystem	Trafik	Talradio	Trafikchef	Teknikansvarig	Teknikansvarig	IT- avdelningen	Entrep
Verksamhetssystem	Ekonomi	Mobilbiljett	Ek-chef	Ek-chef	IT-avdelningen	IT- avdelningen	Ek/Marknad

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, Utvecklingstekniker 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	3
Trafik-chef	2
Kommunikations-chef	1
IT-chef	1
IT-tekniker	1
Teknikansvarig	3
Utv.tekniker	1
Kundcenter-chef	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	EK-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	Trafik-chef	IT-avdelningen
Elmer/Reseplanerare	2	Trafik-chef	IT-avdelningen
SkjutsPlus	4	Trafik-chef	IT-avdelningen
Planet inkl stödsystem	1	Trafik-chef	IT-avdelningen
Solen	2	Trafik-chef	IT-avdelningen
Pluto	2	Ek-chef	IT-avdelningen
IT-radio inkl kringsystem	2	Trafik-chef	IT-avdelningen
Talradio	3	Trafik-chef	IT-avdelningen
Mobilbiljett	2	Ek-chef	IT-avdelningen

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	Trafik-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	
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

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.

Hallandstrafiken AB

Karin Bernhardt Engström, Ekonomichef

Representationspolicy

Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. justera delar av stycket under rubriken "Representation och alkohol" och ersätts med följande: "Hallandstrafiken AB:s alkohol- och drogpolicy syftar till att skapa helt alkohol- och drogfria arbetsplatser. Hallandstrafiken AB förutsätter att anställda som företräder bolaget i olika sammanhang uppvisar ett föredömligt uppträdande i alla avseenden. Inom Hallandstrafiken AB förekommer ingen alkohol vid representation".

Beskrivning av ärendet

Efter framförda synpunkter från ledamot vid Presidiet 2019-06-17 görs en justering i Representationspolicyn under rubriceringen Representation och alkohol. Den nya skrivningen lyder enligt följande: "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. Inom Hallandstrafiken AB förekommer ingen alkohol vid representation".

Underlag för beslut, bilaga

- Representationspolicy

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken AB

Karin Bernhardt Engström
Ekonomichef

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

Representationspolicy

Dokument upprättades: 2018-06-15	Dokument reviderades:	Dokument beslutades i: Styrelsen Hallandstrafiken AB 2018-06-15	Dokumentansvarig: Hallandstrafiken AB
-------------------------------------	-----------------------	--	--

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 bolaget 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.

Reglemente för intern kontroll

Dokument upprättades: 2018	Dokument reviderades:	Dokument beslutades i: Styrelsen Hallandstrafiken AB 2018-06-15	Dokumentansvarig: Hallandstrafiken AB
-------------------------------	-----------------------	---	--

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	

Plats och tid	Sammanträdesrum Blodsoppen, kl. 11.00-14.30
Paragraf	§§ 28–37
Beslutande	Gösta Bergenheim (M), ordförande Per Stané Persson (S), vice ordförande Lovisa Ljungberg(C)
Övriga deltagare	Andreas Almquist, VD Daniel Modiggård, trafikchef Åke Bengtsson, Region Halland Kerstin Andersson, sekreterare

Sekreterare


Kerstin Andersson

Justerande


Gösta Bergenheim

§ 28

Mötets öppnande

Ordförande hälsar deltagarna välkomna och förklarar därmed mötet öppnat.

§ 29

VD-rapport

Presidiets förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen.
-

Ärendet

Bolagets VD informerar om Sommarkortet, som även i år 2019 kostar 675 kr och gäller under perioden 15 juni och 15 augusti. Nyhet för i år är att biljetten går att köpa i Appen. Ungdomar kan köpa Sommarkortet till ett reducerat pris, till en kostnad av 400 kr.

Förra året introducerades Åkturen, vilket är ett projekt som omfattar en två-årig testperiod mellan Utveckling Halland, Varbergs kommun, Länsstyrelsen och Hallandstrafiken. Från 1 maj till 29 september går busslinjen Åkturen, som knyter ihop Varbergs innerstad med naturintressanta områden i kommunens inland, med ett antal avgångar dagligen från Varbergs bussterminal.

Hallandstrafikens VD ger en lägesrapport kring det omfattande arbete som pågår kring ett nytt betalsystem som ska införas och vilka olika samarbetsparter som är inblandade.

§ 30

Statistik

Presidiets förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen.
-

Ärendet

Bolagets VD informerar om försäljningsstatistiken för mars månad 2019, vilken är högre än föregående år. Försäljningen av periodbiljetter ökar och försäljningen av reskassan minskar.

Bolagets trafikchef redovisar månadsrapport för mars 2019 gällande resandeutveckling, kundnöjdhet och leverans. Marknadsandelen minskade något under mars månad, men senaste månaderna ändå en positiv utveckling. Resandeutvecklingen håller i sig under mars och målet för 2019 är inom räckhåll, medan kundnöjdheten ligger fortsatt lågt utifrån uppsatt målbild. När det gäller punktligheten för



Öresundståg och Kungsbackapendeln fortsätter den positiva utvecklingen även under mars månad. Punktligheten i den anropsstyrda trafiken fortsätter att ligga över uppsatt målbild och nådde åter igen toppnotering i mars.

§ 31

Öresundståg

Presidiets förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen.

Ärendet

Bolagets trafikchef informerar om Tågplan 2020 gällande fordonsbehov som finns fram till tågplan 2023, samt de konsekvenser Trafikverket redovisar av förslag och beslut av annan tågtyp, där beslutet blev att ej ansöka. Hallandstrafikens påpekande gällande utredningen av sträckorna Alvesta – Kalmar och Kristianstad – Karlskrona är ännu ej omhändertagna av Trafikverket. Bolagets VD summerar de incidenter som skett på Västkustbanan under mars och delar av april månad som kan kopplas till infrastrukturen. Bolaget föreslår att en skrivelse till Trafikverket utarbetas med synpunkter på de störningar som ägt rum, vilken senare läggs fram till styrelsen.

§ 32

Ekonomisk månadsrapport, mars

Presidiets förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen.

Ärendet

Bolagets VD ger en redovisning av månadsrapporten för perioden januari – mars.



§ 33

Tilldelning Trafik 2020

Presidiets förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen.

Ärendet

Bolagets trafikchef informerar om processen kring kommande tilldelningsbeslut för trafik 2020.

§ 34

Budget 2020

Ärendet utgår.

§ 35

Halmstad – Nässjö, testperiod

Presidiets förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen.

Ärendet

Trafikchefen vid Hallandstrafiken AB informerar styrelsen om det treåriga testprojekt på Halmstad – Nässjö banan som startades 2017 i syfte att öka resandet. Beslutet om testprojektet finns i Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland och projektet har som mål att öka resandet och nå minsta nivå för kostnadstäckning.



§ 36

Övriga frågor

Inga övriga frågor lyfts på mötet.

§ 37

Mötets avslutande

Ordföranden tackar för dagens möte och förklarar det avslutat.



*19-05-07 43174

Falkenberg
2019-05-07

Kungsbacka kommun
Samhällsbyggnadskontoret
434 81 Kungsbacka

Synpunkter på samrådshandling, detaljplan för sporthall inom Inlagsgärde 1 mfl

Uppdraget innebär att möjliggöra för en sporthall som innehåller två idrottshallar i fullmått. Den ena hallen har en publikkapacitet för 1 000 personer. Sporthallen ska ersätta funktionen som finns i Aranäs A-hall och Aranäs B-hall och placeras där Aranäs B-hall finns idag. Planområdet ligger i Inlag i södra Kungsbacka strax norr om badhuset, som är under byggnation.

Inom 300 meter från planområdet ligger hållplats Teatergatan som trafikeras av stadsbusslinje 3 (Britta Lena-Kungsbacka station) och drygt 400 meter från planområdet ligger hållplats Hugins väg som trafikeras av linje 2 (Kolla-Kungsbacka station-Hede station). Linje 2 och 3 har ett turutbud som uppgår till en avgång var 30:e minut under morgon och eftermiddag. Planområdet ligger inom 1 kilometer från Resecentrum.

Den nya stadsgatan, Södra Infarten, kan i framtiden trafikeras av buss och ett nytt hållplatsläge utanför det nya badhuset är förberett vilket blir strax söder om framtida sporthall. Det är positivt att Kungsbacka kommun har planerat för en busshållplats i ett nära läge till badhus och sporthall för att möjliggöra eventuell framtida trafikering. Hallandstrafiken och Västtrafik anser dock att befintlig hållplats Teatergatan ligger inom ett överkomligt avstånd från badhus och sporthall då avståndet understiger 400 meter.

Hallandstrafiken och Västtrafik har i övrigt inga synpunkter på planförslaget.



Daniel Modiggård
Trafikchef



Björn Stenbäck
Trafikstrateg

19-05-28 43192

Falkenberg
2019-05-24

Kungsbacka kommun
Samhällsbyggnadskontoret
434 81 Kungsbacka

Synpunkter på samrådshandling, planprogram Spårhaga 1:9, Kullavik

Enligt planprogrammet föreslås möjligheten att uppföra bostäder på fastigheten Spårhaga 1:9, totalt ca 12-15 bostadsenheter. Programområdet ligger i Kullavik i norra delen av Kungsbacka kommun. Cirka 300 meter norr om planområdet ligger hållplats Snipen där det finns ett väl utbyggt kollektivtrafikutbud.

Hallandstrafiken och Västtrafik har inga synpunkter på planprogrammet.



Daniel Modiggård
Trafikchef

Björn Stenbäck
Trafikstrateg

Falkenberg
2019-05-24

Varbergs kommun
Stadsbyggnadskontoret
Planenheten
432 80 Varberg

Synpunkter på samrådshandling, detaljplan Västerport etapp 1

Västerport ligger i centrala Varberg, ca 90 meter från både nuvarande järnvägsstation och det tillkommande stationsområdet, samt ca 280 meter från Varbergs torg. Planområdet utgör 9,3 ha och avgränsas av gatorna Östra Hamnvägen i öster, Otto Torells gata i söder samt havet mot väster. I norr avgränsas planområdet av förlängningen av Magasinsgatan. Syftet med planen är att möjliggöra för cirka 500 bostäder upp till 7 våningar, lokaler för centrumändamål i gatuplan, förskola, parkeringsgarage, en besöksanläggning på piren samt ytterligare ett hotell utmed Östra Hamnvägen.

God framkomlighet till och från regionbussterminal

Enligt planbeskrivning kommer Östra Hamnvägen att bli huvudmatning för trafik till Västerport norrifrån och kommunen har som ambition att förlänga vägen söderut på det avvecklade spårområdet. Detta skapar en god tillgänglighet till Västerport och centrum och Västra Vallgatan avlastas från genomfartstrafik. Hallandstrafiken konstaterar utifrån ovanstående att trafikmängden på Östra Hamnvägen kommer att öka väsentligt.

Upptill den generella trafikökningen på Östra Hamnvägen kommer också samtliga regionbussar att trafikera Östra Hamnvägen med anslutning till och från regionbussterminalen via korsningspunkterna Baggens gränd och Magasinsgatan. Utifrån dagens utbud handlar det om ca 300 bussrörelser per vardag. Det är av stor vikt att regionbusstrafiken har en god framkomlighet i ovan nämnda korsningspunkter genom exempelvis cirkulationsplats eller annan typ av bussprioritering. Gatubredden behöver vara tillräcklig för att kunna hantera bussar som är minst 15 meter långa.

Framtidssäkra utrymme för kollektivtrafikens utveckling

I takt med att Varberg växer som ort och kommun kan utformningen och behovet av kollektivtrafik att förändras och öka. Hallandstrafiken noterar i illustrationskartan på sid 13 att två byggnader placerats i utrymmet strax väster om regionbussterminalen. Platsen är av stor strategisk betydelse utifrån närheten till kommande resecentrum. Hallandstrafiken anser att området bör reserveras för framtida utveckling av kollektivtrafiken.

Viktiga frågor i det fortsatta planeringsarbetet

Avslutningsvis vill Hallandstrafiken betona vikten av tidigare yttrande framförallt gällande uppställning av tåg och tillräcklig plats för tågersättning. Hallandstrafiken ser med fördel en löpande dialog med Varbergs kommun i dessa frågor.

Hallandstrafiken har i övrigt inga synpunkter på planförslaget.



Daniel Modiggård
Trafikchef

Björn Stenbäck
Trafikstrateg

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: Kerstin Andersson <kerstin.andersson@hlt.se>
Skickat: den 10 juli 2019 13:11
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: Protokoll Hallandstrafiken AB
Bifogade filer: Justerat_Sty_Protokoll_190626.pdf; Kallelse_190626.pdf; Ärende 6_2019_05 Månadsrapport HLT.pdf; Ärende 6_Försäljningsstatistik_1905.pdf; Ärende 8_Månadsrapport 201905.pdf; Ärende 9_Kollektivtrafikplan 2020 med utblick 2021-2022 inklusive samrådsredovisning.pdf; Ärende 13_Bolagsordning för Hallandstrafiken AB_160323.pdf; Ärende 14_Arbetsordning för styrelse.pdf; Ärende 14_VD-instruktion Hallandstrafiken AB.pdf; Ärende 15_Antikorruptionspolicy 2019.pdf; Ärende 15_Inköps- och upphandlingspolicy.pdf; Ärende 15_IT-policy.pdf; Ärende 15_Representationspolicy.pdf; Ärende 16_Hallandstrafikens Reglemente för Intern Kontroll 2018.pdf; Ärende 18_Anmälningar.pdf

Hej!

Översänder protokoll och bilagor från styrelsesammanträdet den 26 juni, Hallandstrafiken AB.

Med vänlig hälsning

Kerstin Andersson
Registrator/Löneadministratör
Hallandstrafiken AB
Direkt 0346-71 25 51
Växel [0346-712 500](tel:0346-712500)
Post: Box 269, 311 23 Falkenberg
Besök: Holgersgatan 29, Falkenberg
hallandstrafiken.se