

---

<b>Plats och tid</b>	Sammanträdesrum Arena Varberg, Varberg, kl. 09.00-15.45	
<b>Beslutande</b>	Gösta Bergenheim (M), ordförande Per Stané Persson (S), vice ordförande Lovisa Ljungberg (C) Tommy Rydfeldt (L) Lars Gustafsson (KD) Christoffer Johansson (S) Catharina Berghorn (S) Lars Björk (SD)	
<b>Övriga deltagare</b>	Andreas Almquist, VD Karin Bernhardt Engström, ekonomichef Daniel Modiggård, trafikchef Kerstin Andersson, sekreterare	
<b>Utses att justera</b>	Per Stané Persson	
<b>Sekreterare</b>	Kerstin Andersson	Paragraf 62 – 76
<b>Justerande</b>	Gösta Bergenheim	Per Stané Persson

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

---

## § 62

### **Mötets öppnande**

Ordföranden hälsar deltagarna välkomna och förklarar mötet öppnat.

## § 63

### **Val av justerare**

Per Stané Persson (S) utses att justera dagens protokoll jämte ordförande Gösta Bergenheim (M).

## § 64

### **Godkännande av dagordning**

Styrelsen godkänner utsänd dagordning.

## § 65

### **Anmälan om eventuellt jäv**

Ingen anmälan om jäv görs bland ledamöterna i Hallandstrafikens styrelse.

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

---

## § 66

### VD-rapport

#### Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen
- 

#### Ärendet

Hallandstrafikens VD informerar styrelsen om att man ännu inte kommit fram till en plexiglaslösning för att kunna öppna upp bussarnas framdörrar. Arbetsmiljöverkets beslutar om en förlängning gällande att de ska vara stängda, som gäller fram till hösten 2021. Beslutet gäller så länge smittrisen kvarstår. Därmed ser inte Hallandstrafiken någon lösning kring denna problematik under denna sida årsskiftet.

Varbergs stationshus stängdes den 28 september på grund av att det uppstått sprickor i huset i samband med tunnelarbetet. Under tiden har butiken använt sig av ett provisoriskt tält utanför stationshuset, för att serva våra kunder. Byggnaden är nu säkrad och det är åter full verksamhet i lokalerna från och med den 8 oktober.

I samband med att Hallandstrafikens nya Hemsida publicerades 23 september, så har även en tillgänglighetsanpassning av denna gjorts. Detta är ett år ett EU-direktiv och började gälla den 23 september 2020 i syfte att öka webbplatsers tillgänglighet.

## § 67

### Statistik

#### Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen
- 

#### Ärendet

Bolagets ekonomichef presenterar försäljningstapp, med början i mitten på mars till följd av Corona. Totalt tapp i försäljningen mellan januari och september är 150 mkr, -43 % jämfört budget. Jämfört med samma månad föregående år tappade vi i försäljningen -52 %. Före Covid-19 krisen sålde Appen, kundservicebutikerna och återförsäljarna för ungefär lika mycket varje månad. Dock sker ett

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum

---

trendbrott i samband med stängda framdörrar och Covid-19 i april 2020 då Appen kraftigt ökar medan butikerna och återförsäljarna går ned. Även biljettautomaterna tappar i försäljning. Detta stärker bilden av att kunderna väljer Appen framför andra kanaler när vi inte säljer ombord. Enkelbiljettförsäljningen minskar kraftigt i september jämfört med augusti. Periodbiljettförsäljningen fortsätter öka, upp 3 % i september jämfört med augusti.

Hallandstrafikens chefsstrateg redovisar månadsrapport för maj – augusti 2020. Pågående pandemi påverkar kollektivtrafiken kraftigt. Kollektivtrafiken är en viktig samhällsfunktion och Hallandstrafiken upprätthåller kollektivtrafiken i den mån det är möjligt utifrån rådande omständigheter.

Under perioden mars – maj gick beläggningen ned till 35–55 % jämfört med föregående år. I slutet av augusti har resandet ökat med en beläggning om 60–65 % beroende av trafikslag.

Marknadsandelen sjunker kraftigt vilket härleds till pågående pandemi, utfall augusti 16,4 %. Rekommendationen från myndigheter är att undvika kollektivtrafiken till förmån för andra färdmedel. Beträffande resandeutvecklingen så har den varit starkt negativ under årets åtta månader, -38,4 %. Augusti månad jämfört med samma månad föregående år -49 %. Punktligheten inom tågtrafiken är på höga nivåer, Öresundståg 96,3 %. Främst orsakat av färre tåg, färre resenärer och en tidtabell konstruerad med längre restider. Inom serviceresor ligger punktligheten på en fortsatt hög nivå.

## § 68

### Öresundståg

#### Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

---

### Ärendet

Bolagets chefsstrateg presenterar processen för Tågplan 2021 och dess tidplan. Tågplanen kommer att fastställas i mitten av november.

Hallandstrafikens chefsstrateg ger Presidiet en presentation av pågående etablering SJ inför kommande Trafikstart i december.

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

---

## § 69

### Ekonomisk månadsrapport, januari – september

#### Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen
- 

#### Ärendet

Bolagets ekonomichef presenterar den ekonomiska rapporten för januari – september. Utfallet för biljettintäkter ligger på 148 mkr under budget, vilket är en effekt av Corona från mitten av mars.

Enligt aktiebolagslagen, kapitel 25 så ska styrelsen upprätta en kontrollbalansräkning när det finns skäl att anta att aktiebolagets egna kapital understiger hälften av det registrerade aktiekapitalet. Den kritiska gränsen passerades under september vid ett underskott på ca 137 mkr. Bolaget meddelar styrelsen att detta är omhändertaget. Ägaren har fattat beslut i Regionstyrelsen 2020-04-08 §56, att täcka upp för bolagets underskott 2020.

## § 70

### Budget 2021

#### Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen
- 

#### Ärendet

Hallandstrafiken AB och styrelsen diskuterar rådande omständigheter under 2020 och ställningstagande inför budget 2021. Hallandstrafiken upprätthåller trafiken under pandemin och följer Folkhälsomyndighetens allmänna råd samt vägledning framtagen av Svensk Kollektivtrafik och SKR. Frågorna är många hur resbehovet ser ut efter Corona. Trafiken föreslås anpassas utifrån det ”nya normala” tidigast hösten 2021 och justeringar av utbud kan hanteras inom Kollektivtrafikplan 2022.

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

---

## § 71

### Nytt biljett- och betalsystem

#### Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen.
- 

#### Ärendet

Bolagets VD informerar om status för det nya betalsystemet. Drygt 120 000 nerladdningar av Appen har gjorts. Kunderna väljer Appen framför andra kanaler nu när det inte går att köpa ombord. Den är vår egen största försäljningskanal och står för ca 50 % av försäljningen. Sedan lansering har det släppts fem uppdateringar med felrättningar och buggfix, vilket medfört att Appen nu är stabilare och snabbare. Kommande releaser innehåller bland annat "låna ut periodbiljett" och 10x24-biljetten.

Kundens betyg på Appstore är 1,5 på en femgradig skala, däremot i våra ombordundersökningar, med 1400 respondenter, får Appen 3,5 i betyg på en femgradig skala, det vill säga samma betyg som Hallandstrafiken får generellt. I media har kostnaden för biljettsystemet rullats upp, men det är viktigt att komma ihåg att det är så mycket mer än bara en app. Det är interaktionen med alla olika delar som ska fungera, exempelvis försäljningsautomater, handenheter, rapportverktyg, förarenheter, validatorer, skolportal etcetera. Fortsatt lansering kommer att ske under senare delen av hösten och är kopplat till öppnandet av framdörrarna och ny funktionalitet i betalsystemet.

## § 72

### Västtrafiks nya zonstruktur

#### Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen
- 

#### Ärendet

Bolagets VD informerar Styrelsen om Västtrafiks nya zonstruktur. Förändringen sker den 4 november och innebär en sammanslagning från 70 zoner till 3 zoner och vid samma datum ändras också biljettpriserna inom Västtrafiks område.

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

---

Konsekvenserna för hallänningarna blir att priserna kommer att påverkas, vilket innebär att en del reserelationer kommer att vara billigare hos Hallandstrafiken och en del resor är billigare att köpa av Västtrafik.

## § 73

### Lekmannarevision, Hallandstrafikens miljöarbete

#### Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. i dialog med bolagets ägare se över vilka mål som är tillämpliga för kollektivtrafiken utöver de mål vilka är fastställda enligt Regionalt Trafikförsörjningsprogram
2. att bolagets årliga Hållbarhetsredovisning samt Kollektivtrafikplan inkluderar måluppfyllnad inom miljö- och klimatarbetet vilket även ska inkludera kollektivtrafikens roll utifrån globala mål Agenda 2030
3. i övrigt godkänna informationen

---

#### Ärendet

PwC har på uppdrag av revisorerna i Region Halland och lekmannarevisorerna i Hallandstrafiken AB genomfört en granskning av Region Hallands miljöarbete. Granskningen omfattar dels regionstyrelsens miljöarbete, dels miljöarbetet som bedrivs inom Hallandstrafiken AB. Efter genomförd granskning är bedömningen att styrelsen i Hallandstrafiken AB inte helt bedriver en ändamålsenlig styrning av miljöarbetet.

## § 74

### Anmälningar

#### Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. bilägga anmälningarna till protokollet

---

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

---

## Ärendet

Följande ärenden anmäls och läggs till handlingarna.

- Synpunkter på samrådshandling, Österskans 1 med flera, Halmstad kommun (Dnr 20 09 11 43 934).
- Mottagningsbekräftelse, Datainspektionen, Meddelande om att Kerstin Andersson är Hallandstrafikens dataskyddsombud från och med 2020-10-01, DI-2020-9475 (Dnr 20 10 01 43 999).

---

## § 75

### Övriga frågor

Ledamoten Lars Björk (KD) ställer frågan om Trygghetsstopp på bussar i Hallandstrafikens regi är infört. Bolagets chefsstrateg informerar om att beslut kommer att tas i fullmäktige nästa vecka. Hallandstrafikens styrelse fattade beslut 2020-03-13 § 125 att verkställa provförsök av Trygghetsstopp med återrapportering till styrelsen, under förutsättning att Regionfullmäktige bifaller motionen.

## § 76

### Mötets avslutande

Ordförande tackar för uppmärksamheten och förklarar mötet avslutat.

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







**Beslutsorgan** Styrelsen för Hallandstrafiken AB  
**Tid** Torsdagen den 22 oktober, kl. 09.00  
**Plats** Arena Varberg, Kattegattsvägen 26, konferensrum "Nöjeshallen"

**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, januari – september
9. Budget 2021
10. Nytt biljett- och betalsystem
11. Västtrafiks nya zonstruktur
12. Lekmannarevision,  
Hallandstrafikens miljöarbete Beslutsärende
13. Anmälningar
14. Övriga frågor
15. Mötets avslutande

Gösta Bergenheim  
Ordförande



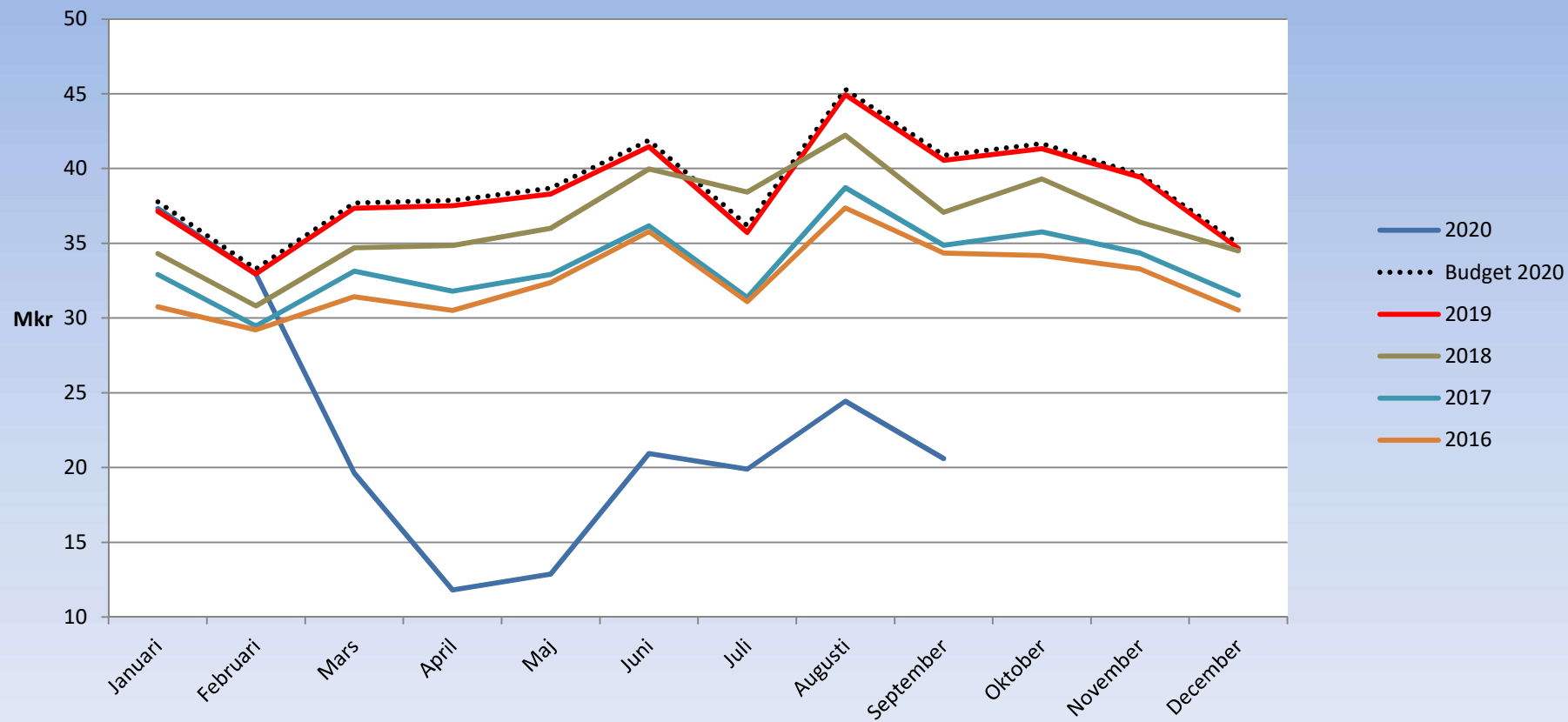
Hallandstrafiken

**Kallelse/Underrättelse, Styrelsemöte  
2020-10-15**

Andreas Almquist  
VD

Kerstin Andersson  
Sekreterare

## Försäljningsstatistik Hallandstrafiken 2016-2020



# Månadsrapport augusti 2020



Hallandstrafiken

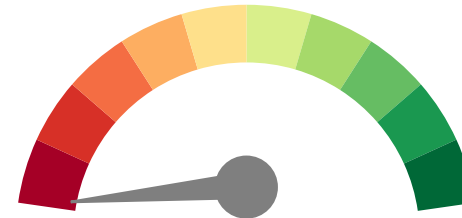
# Snabbkoll - augusti 2020

## Marknadsandel



Marknadsandelen minskar kraftigt till nivå om 16,4%. Utfallet kan tydligt härledas till pågående pandemi utifrån rekommendation att undvika kollektivtrafiken till förmån för andra färdmedel.

## Resandeutveckling



Trenden för resandet är starkt negativ under årets första åtta månader, -38,4%. Augusti jämfört samma månad föregående år, -49,0%.

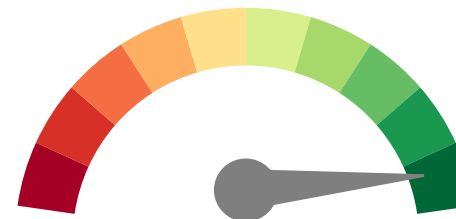
(redovisning exkl Öresundståg/Pågatåg/Krösatåg).

## Nöjdhet



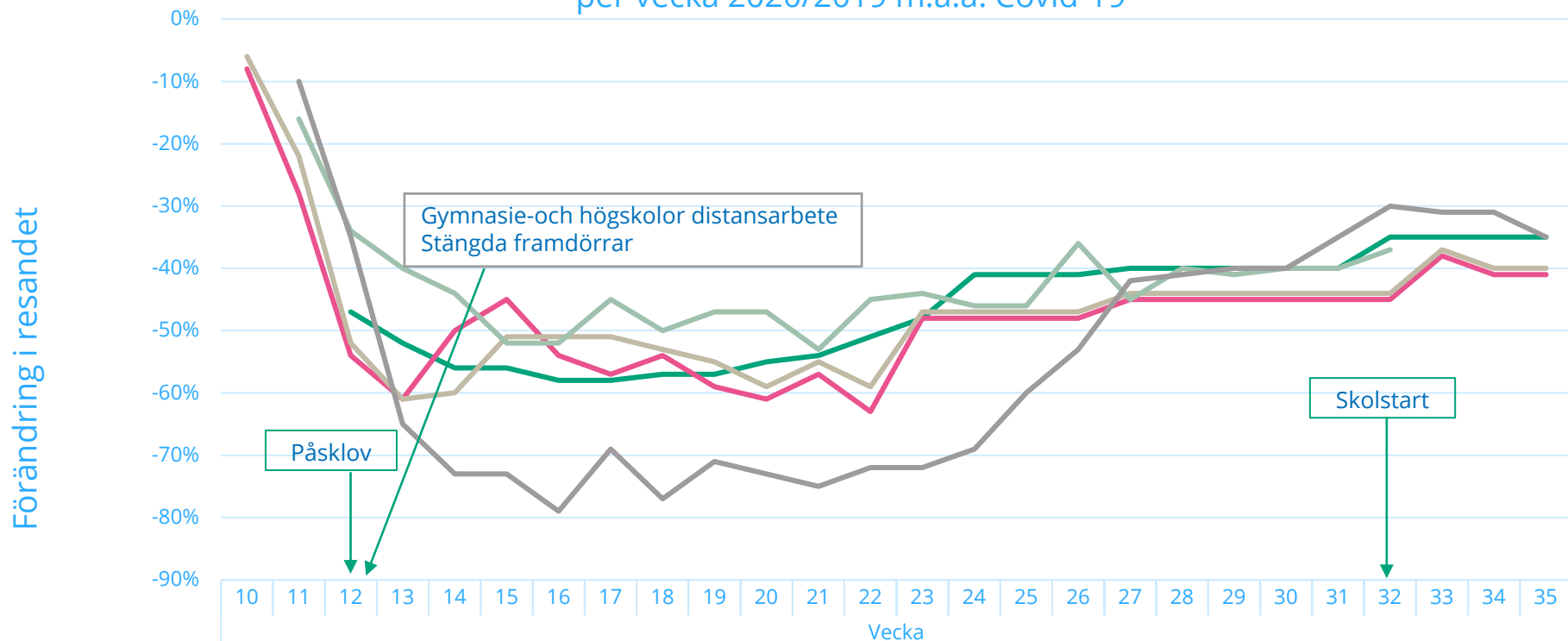
Utifrån kundernas nöjdhet med senaste resan är åtta av tio resenärer nöjda vilket fortsatt är högre än den generella nöjdheten. Nöjdheten är fortsatt en bra bit ifrån uppsatt målbild utan tendens till varken positiv eller negativ trend.

## Punktlighet



Punktligheten inom tågtrafiken är på fortsatt höga nivåer, Öresundståg 96,3%. Till stora delar orsakat av färre tåg, färre resenärer och en tidtabell konstruerad med längre restider. Inom Serviceresor ligger punktligheten på fortsatt höga nivåer.

## Resandeutveckling regionbuss, stadsbuss samt tågtrafik per vecka 2020/2019 m.a.a. Covid-19

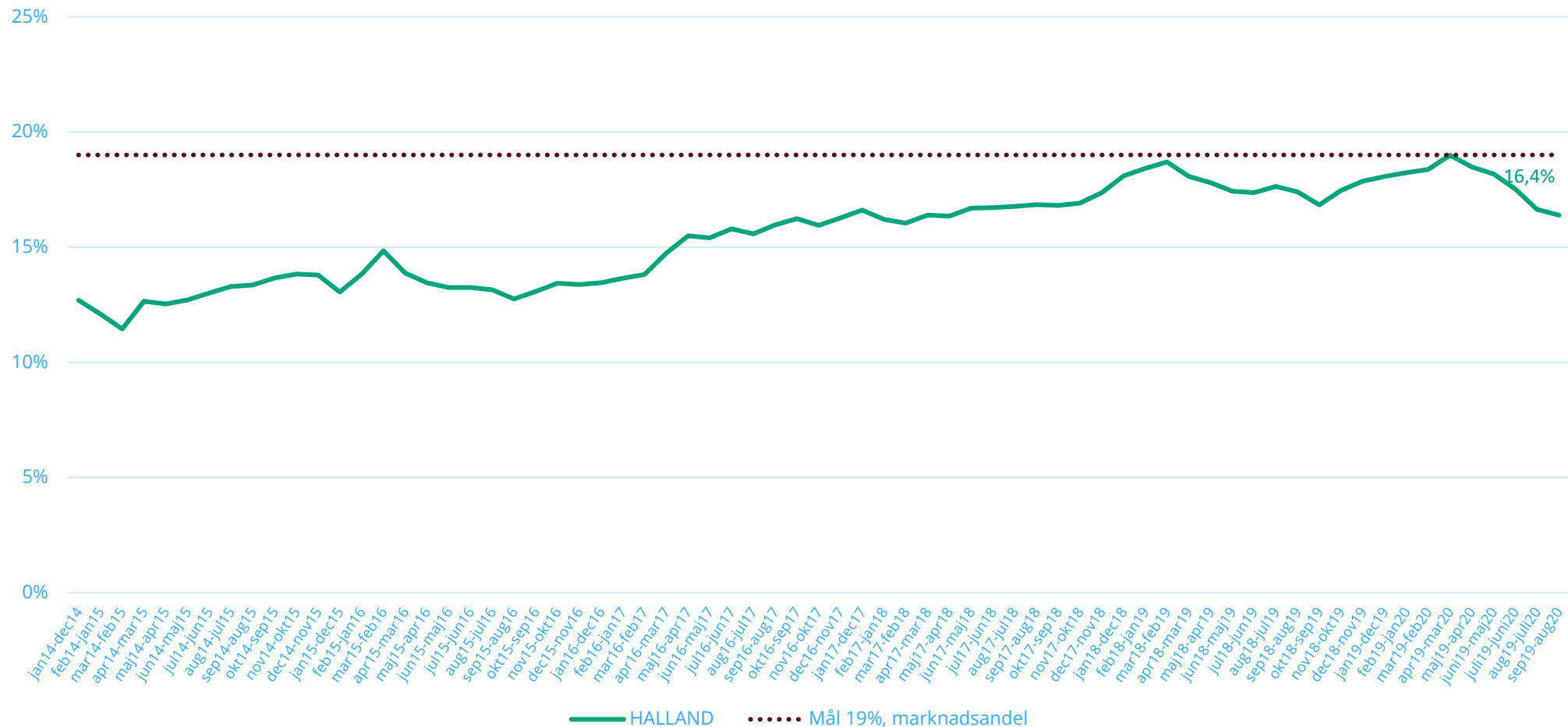


	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
— Västtågen			-47%	-52%	-56%	-56%	-58%	-58%	-57%	-57%	-55%	-54%	-51%	-48%	-41%	-41%	-41%	-40%	-40%	-40%	-40%	-40%	-35%	-35%	-35%	-35%
— Stadsbuss	-8%	-28%	-54%	-61%	-50%	-45%	-54%	-57%	-54%	-59%	-61%	-57%	-63%	-48%	-48%	-48%	-48%	-45%	-45%	-45%	-45%	-45%	-45%	-38%	-41%	-41%
— Regionbuss	-6%	-22%	-52%	-61%	-60%	-51%	-51%	-51%	-53%	-55%	-59%	-55%	-59%	-47%	-47%	-47%	-47%	-44%	-44%	-44%	-44%	-44%	-44%	-37%	-40%	-40%
— Pågatågen		-16%	-34%	-40%	-44%	-52%	-52%	-45%	-50%	-47%	-47%	-53%	-45%	-44%	-46%	-46%	-36%	-45%	-40%	-41%	-40%	-40%	-37%			
— Öresundståg i Halland	-10%	-35%	-65%	-73%	-73%	-79%	-69%	-77%	-71%	-73%	-75%	-72%	-72%	-69%	-60%	-53%	-42%	-41%	-40%	-40%	-40%	-35%	-30%	-31%	-31%	-35%

### Kommentar:

Pågående pandemi slog med full kraft till under andra veckan i mars. Under period mars – maj(v10-22) gick beläggningen ned till 35-55% jmf föregående år. I slutet av augusti(v35) har resandet ökat med en beläggning om 60-65% beroende av trafikslag.

## Marknadsandel Halland (rullande 12)



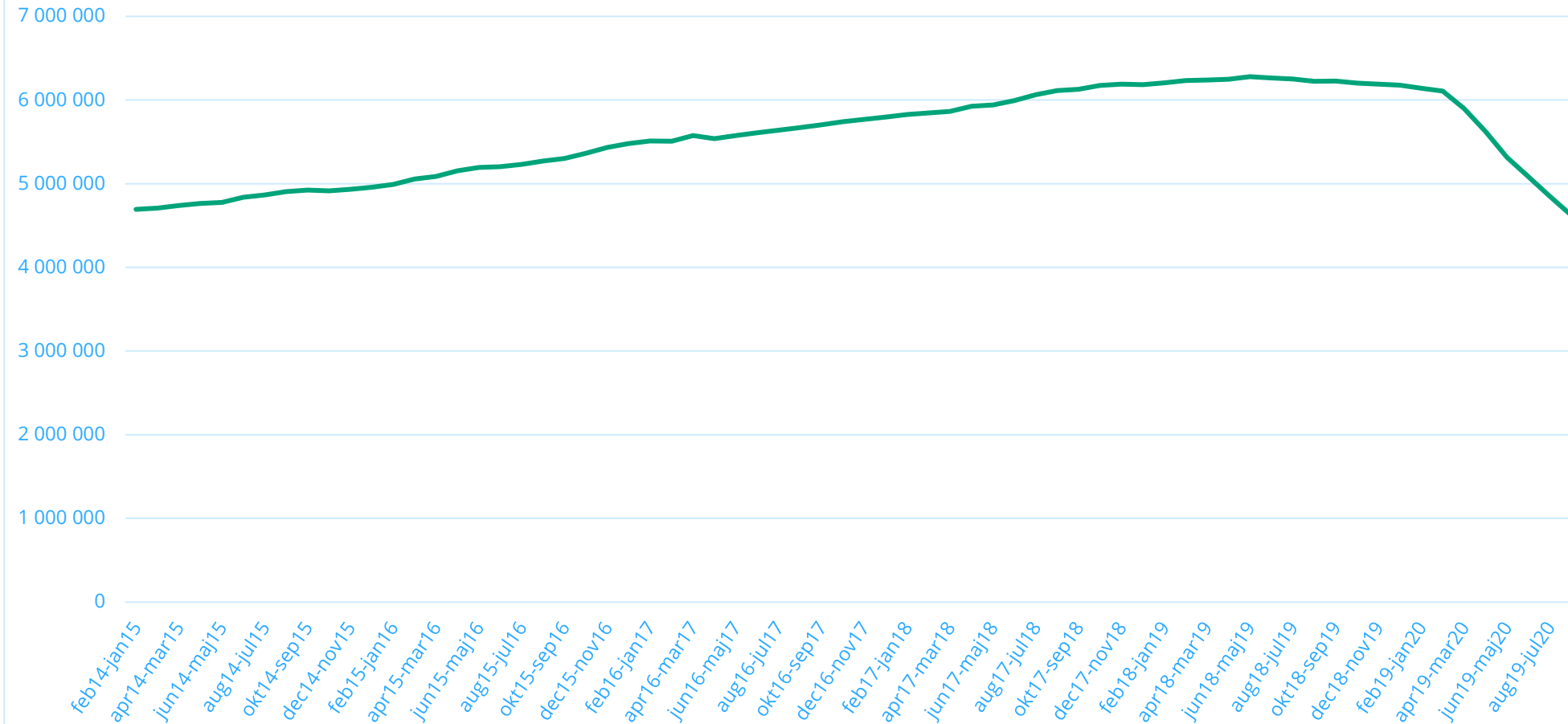
### Kommentar:

Marknadsandelen sjunker kraftigt vilket härleds till pågående pandemi, utfall augusti 16,4%. Rekommendationen från myndigheter är att undvika kollektivtrafiken till förmån för andra färdmedel.

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



## Stadsbuss totalt (rullande 12)

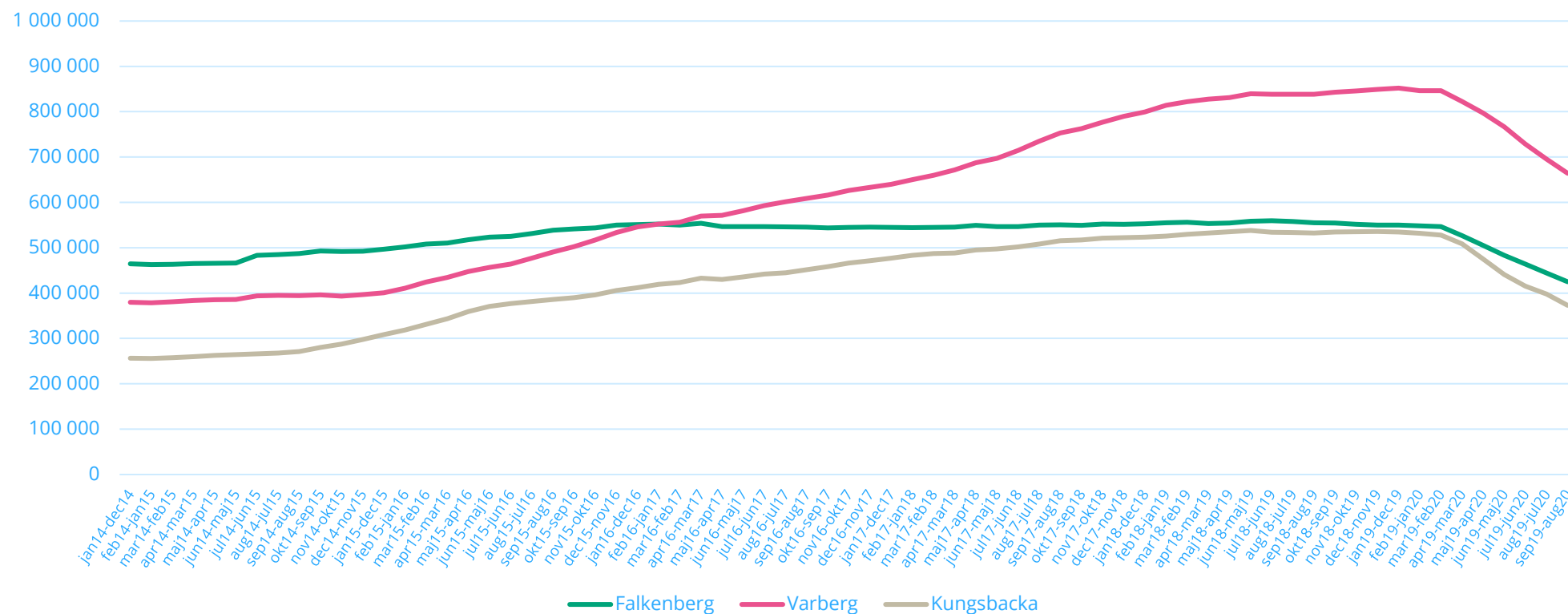


### Kommentar:

Vid jämförelse årets åtta första månader med föregående år minskar resandet med 38,0%. Effekten av pågående Coronakris synliggörs vid rak jämförelse augusti där resandet minskat med -47,8%. Tågplan 2020 bedöms ha stor påverkan där "hela resan" med kollektivtrafiken har försvårats men effekterna av detta överskuggas till fullo av pågående pandemi.

Stadsbuss totalt	%
Akkumulerat 2019/2018	-38,0%
Jmf föregående år (månad/månad)	-47,8%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	-25,7%

## Stadsbuss Falkenberg, Varberg, Kungsbacka (rullande 12)



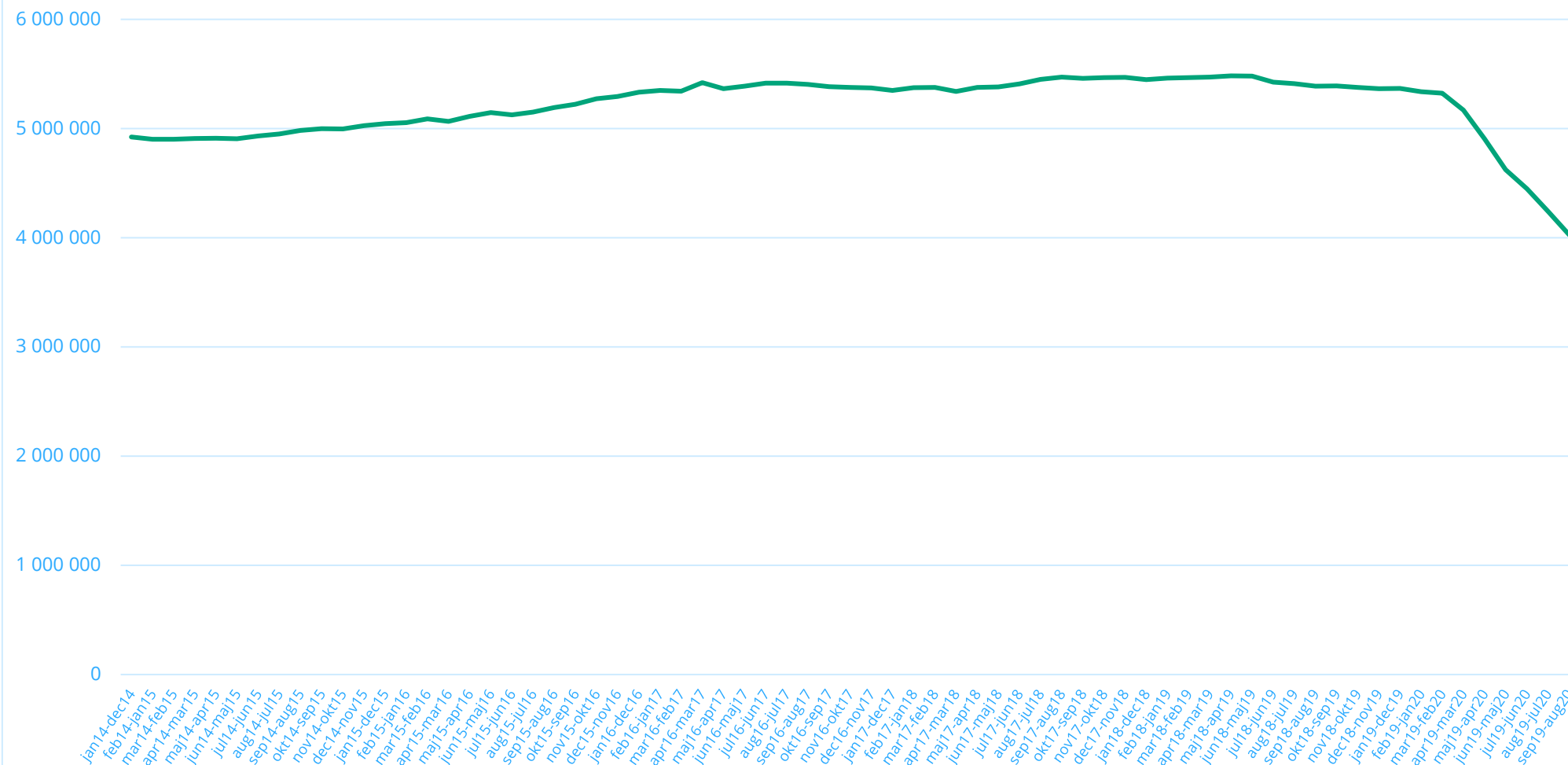
### Kommentar:

Resandet minskar kraftigt i såväl Varberg, Falkenberg och Kungsbacka.

Tågplan 2020 bedöms ha stor påverkan där "hela resan" med kollektivtrafiken har försvårats men effekterna av detta överskuggas till fullo av pågående pandemi.

Falkenberg		%
Ackumulerat 2020 jmf 2019		-34,4%
Jmf föregående år (månad/månad)		-45,2%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år		-23,4%
Varberg		%
Ackumulerat 2020 jmf 2019		-33,4%
Jmf föregående år (månad/månad)		-46,3%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år		-20,8%
Kungsbacka		%
Ackumulerat 2020 jmf 2019		-46,9%
Jmf föregående år (månad/månad)		-63,3%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år		-30,0%

## Regionbuss totalt (rullande 12)

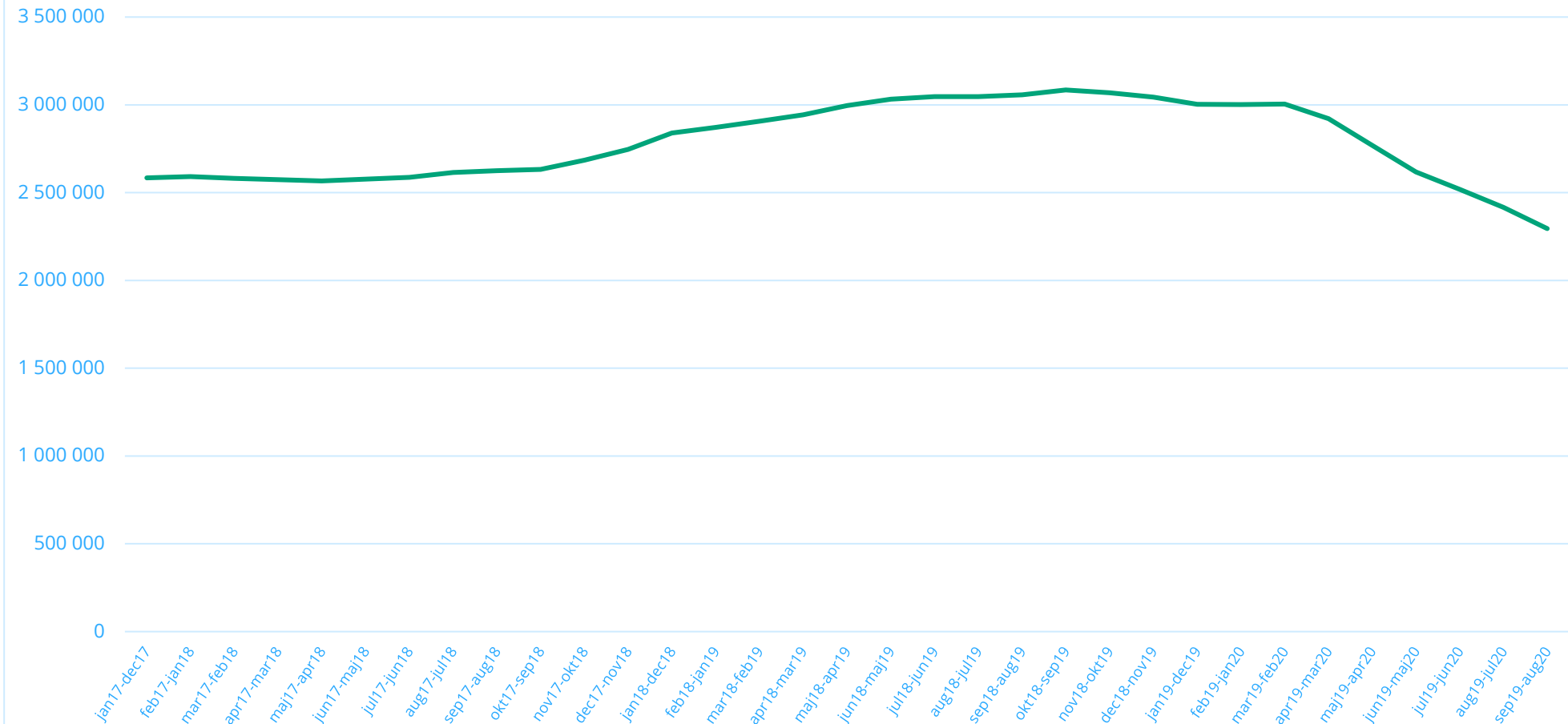


### Kommentar:

I regionbusstrafiken ser vi fortsatt en kraftig resandeminskning. Vid jämförelse augusti med föregående år har resandet minskat med 50,1%. Den justerade tågtidtabellen på Västkustbanan har också försämrat bytesmöjligheterna mellan tåg och buss för vissa regionbusslinjer men effekterna av detta överskuggas till fullo av pågående pandemi.

Regionbuss totalt	%
Akkumulerat 2020 jmf 2019	-38,8%
Jmf föregående år (månad/månad)	-50,1%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	-21,6%

## Kungsbackapendeln (rullande 12)

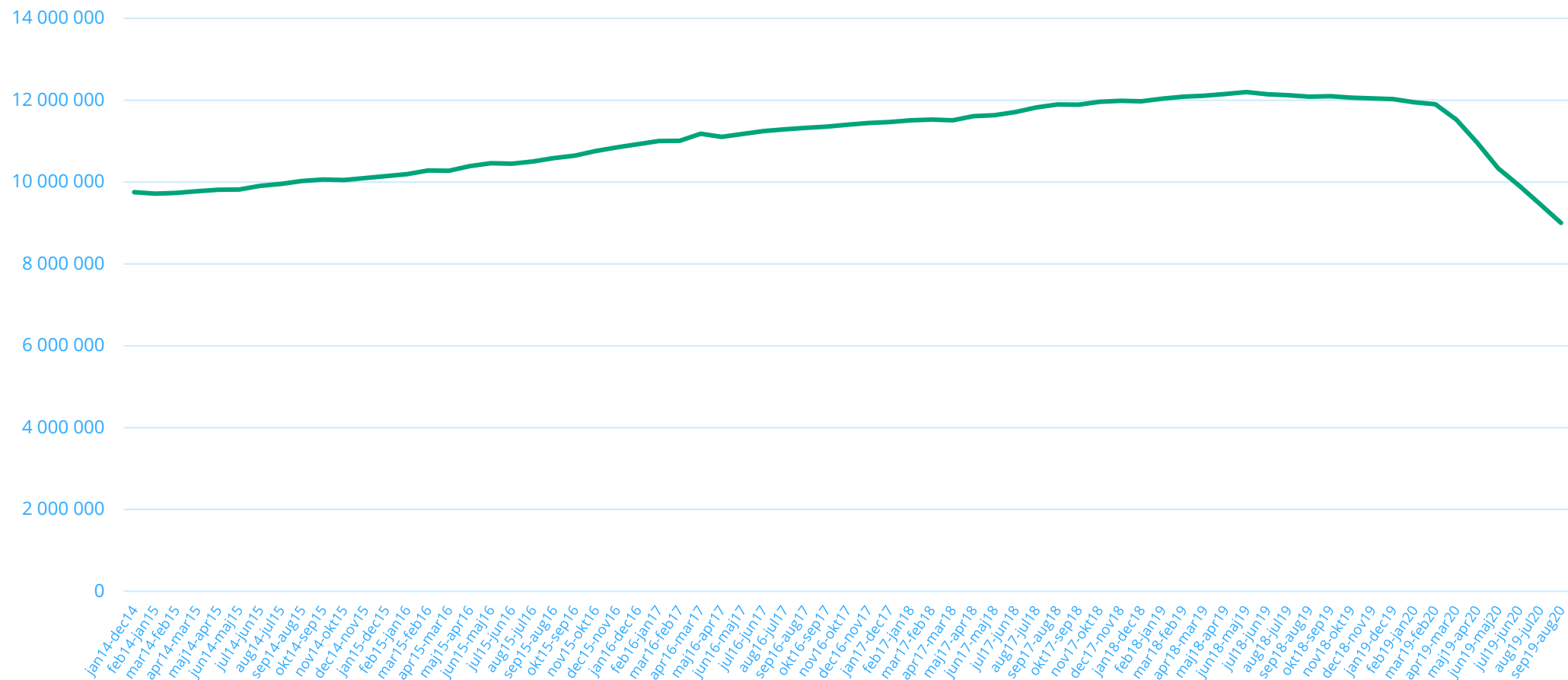


### Kommentar:

Vid jämförelse årets åtta första månader med föregående år minskar resandet med 36,1%. Effekten av pågående Coronakris synliggörs tydligast vid rak jämförelse augusti månad där resandet minskat med -52,7%.

Kungsbackapendeln	%
Akkumulerat 2020 jmf 2019	-36,1%
Jmf föregående år (månad/månad)	-52,7%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	-24,9%

## Totalt exkl. Öresundståg/Pågatåg/Krösatåg och Kungsbackpendeln (R12)

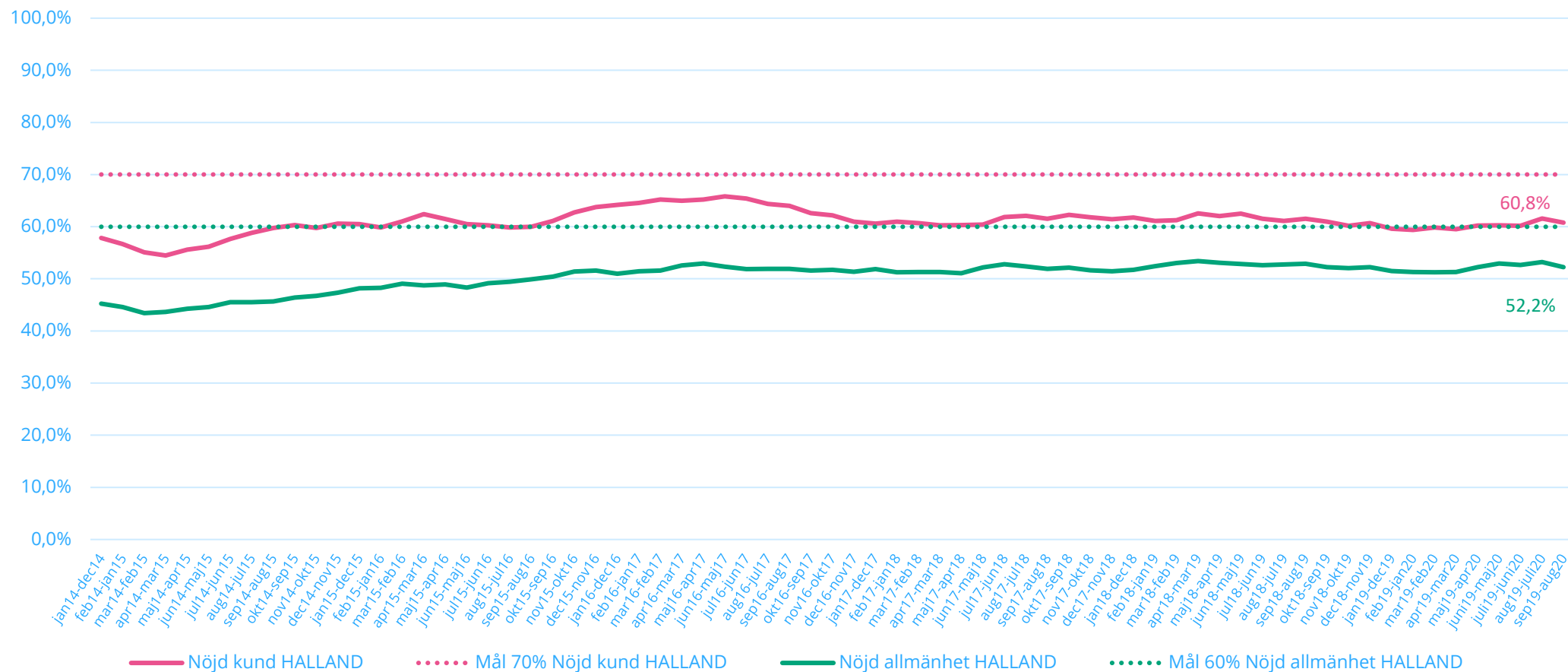


### Kommentar:

Det totala resandet är starkt negativt under period januari – augusti. -38,4%. Effekten av pågående pandemi synliggörs tydligast vid rak jämförelse augusti månad där resandet minskat med -49,0%. Tågplan 2020 bedöms ha stor påverkan där "hela resan" med kollektivtrafiken försvårats genom skapandet av en mindre attraktiv tågtidtabell men där effekterna av detta till fullo överskuggas av pågående pandemi.

Totalt exkl. Ötåg/Ptåg/Ktåg/Kb-pendel	%
Ackumulerat 2020 jmf 2019	-38,4%
Jmf föregående år (månad/månad)	-49,0%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	-25,5%

## Nöjdhet kund/allmänhet Halland (rullande 12)

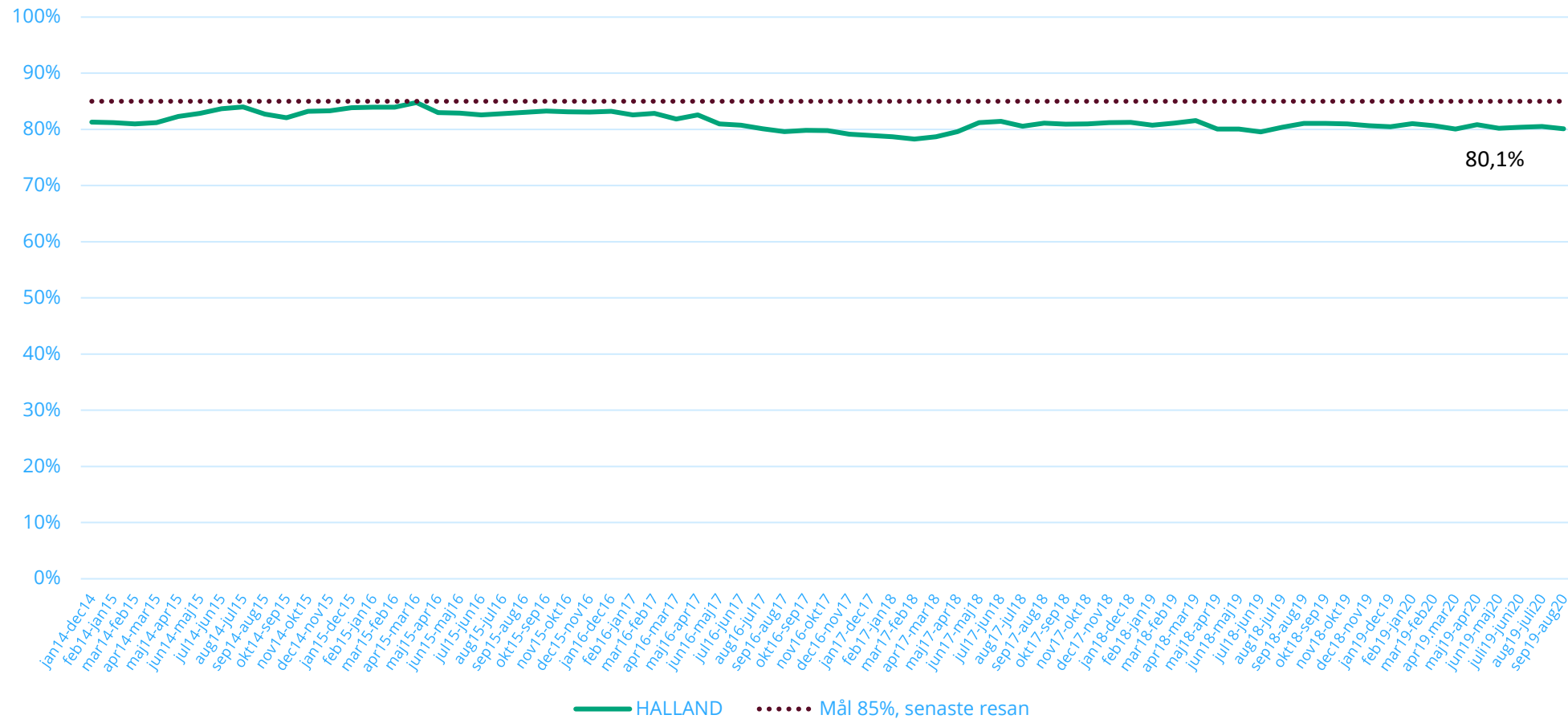


### Kommentar:

Nöjdheten ligger fortsatt en bra bit ifrån uppsatt målbild utan tendens till större upp- eller nedgång.

\*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.

## Nöjdhet senaste resan Halland (rullande 12)

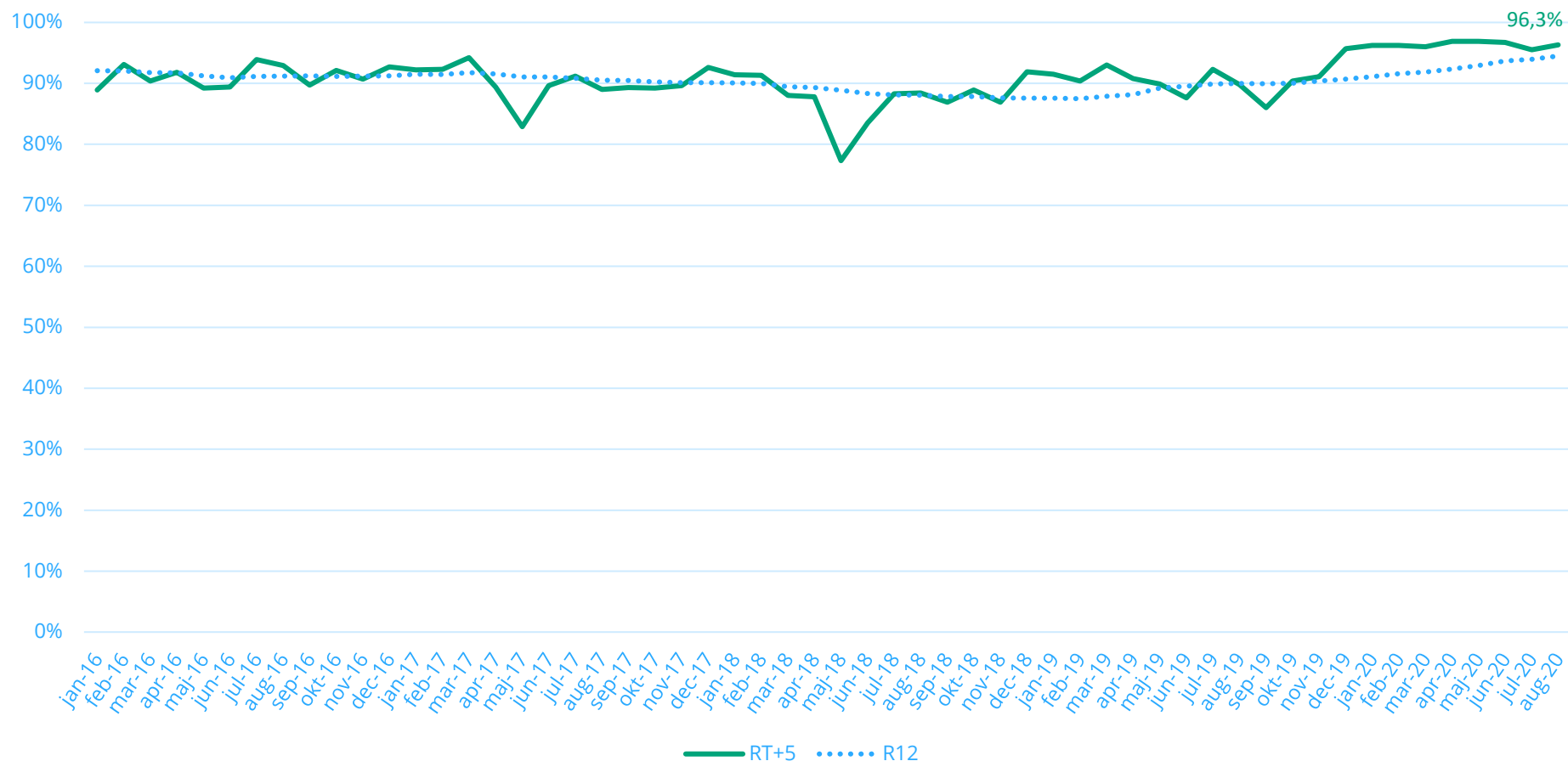


### Kommentar:

Utifrån kundernas nöjdhet med senaste resan ligger denna fortsatt högre än den generella nöjdheten, drygt 8 av 10 resenärer ger kollektivtrafiken ett högt betyg.

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

## Punktlighet Öresundståg Hallandstrafiken, RT+5



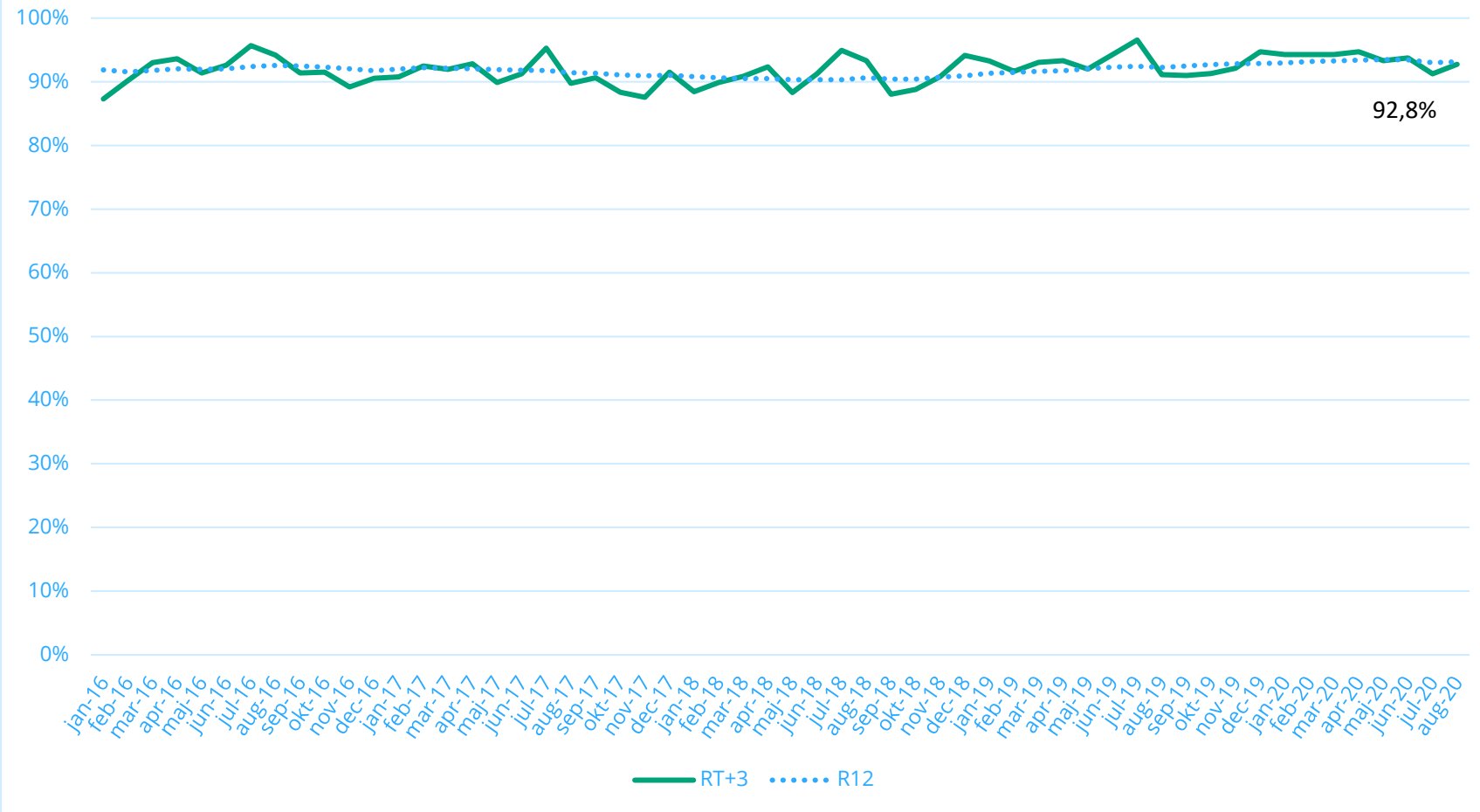
### Kommentar:

Punktligheten sedan tidtabellsskiftet i december har haft en positiv utveckling och under sommarmånaderna nås nya toppnoteringar. Den högre punktligheten ska dock ställas i relation till Tågplan 2020 med förlängda restider och en tågtidtabell i otakt. Trafikverket redovisar samtidigt ett lägre nyttjande av vår järnvägsinfrastruktur under pågående pandemi.

\*Redovisad punktlighet inkluderar inte inställda avgångar.



## Punktlighet Kungsbackapendeln, RT+3

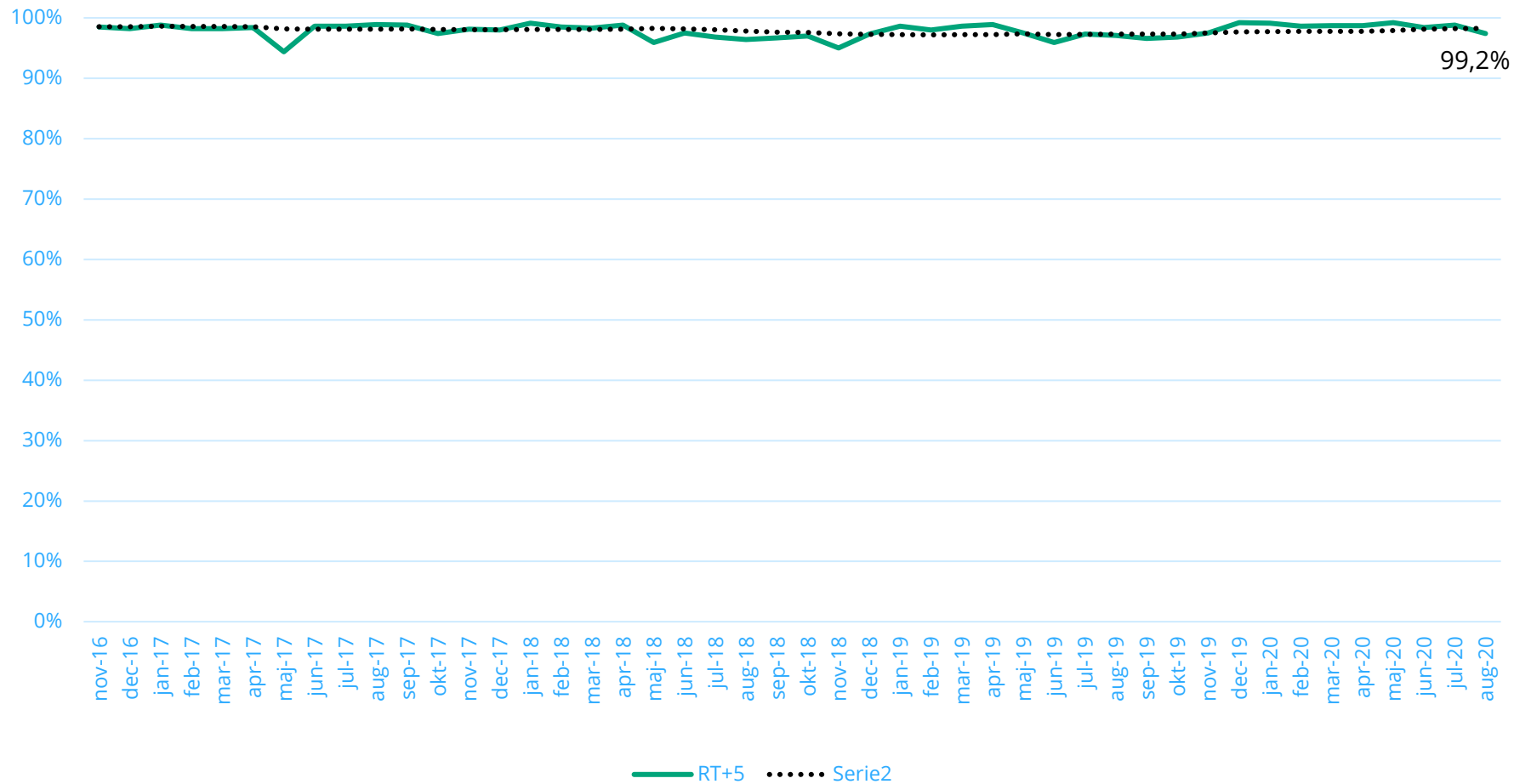


### Kommentar:

Punktligheten för Kungsbackapendeln ligger fortsatt på höga nivåer. Pendelns förutsättningar att avgå i tid har ett starkt beroende av Öresundstågens punktlighet härlett till trångsektorn Kungsbacka in mot Göteborg.

\*Redovisad punktlighet inkluderar inte inställda avgångar.

## Punktlighet Pågatåg Förslöv-Halmstad, RT+5



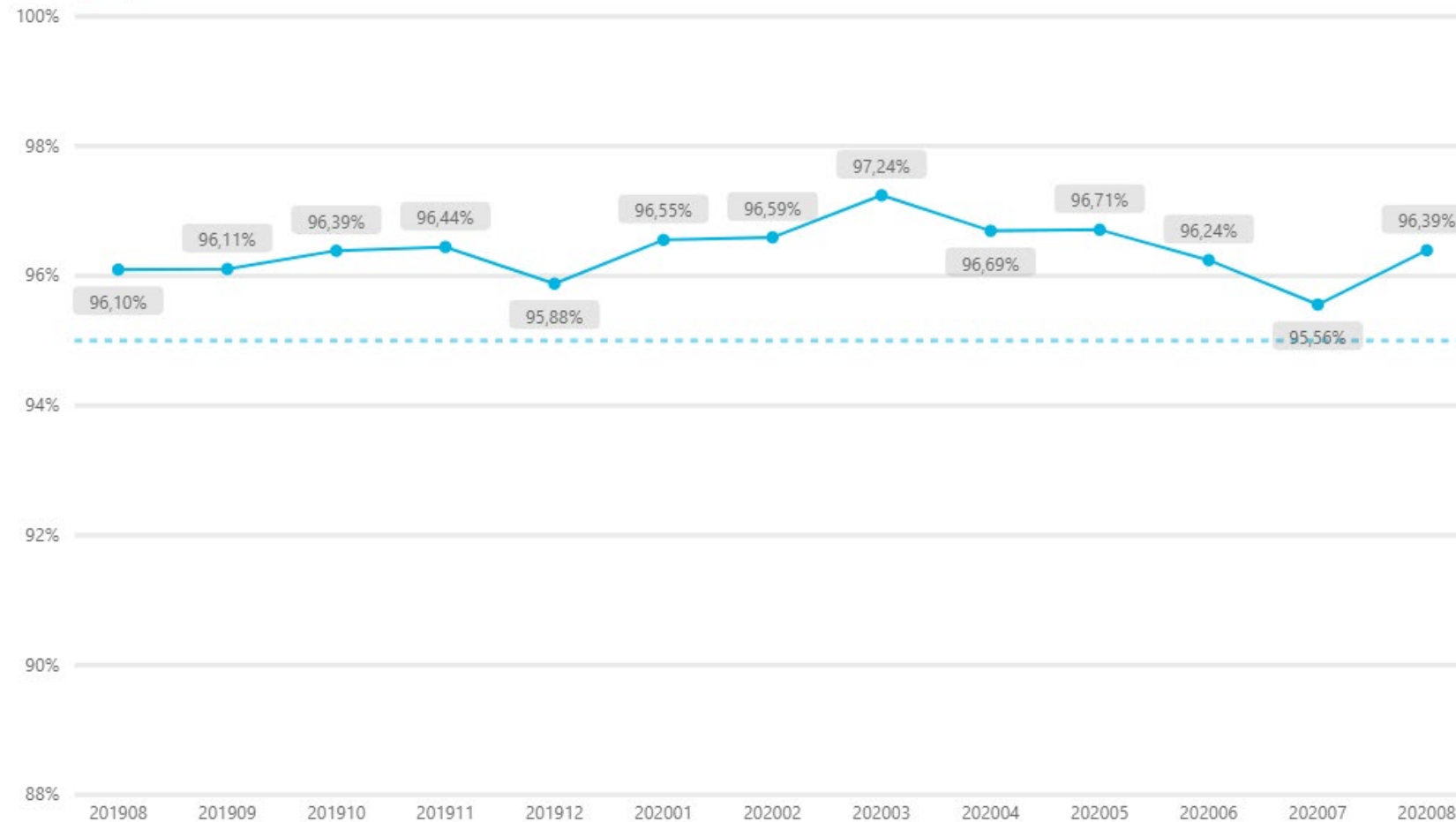
### Kommentar:

Punktligheten inom Pågatågstrafiken påvisar fortsatt höga nivåer, utfall augusti 99,2%. En siffra som tydliggör en robust trafikleverans inom Pågatågstrafiken.

\*Redovisad punktlighet inkluderar inte inställda avgångar.

# Punktlighet Serviceresor

Punktlighet per månad

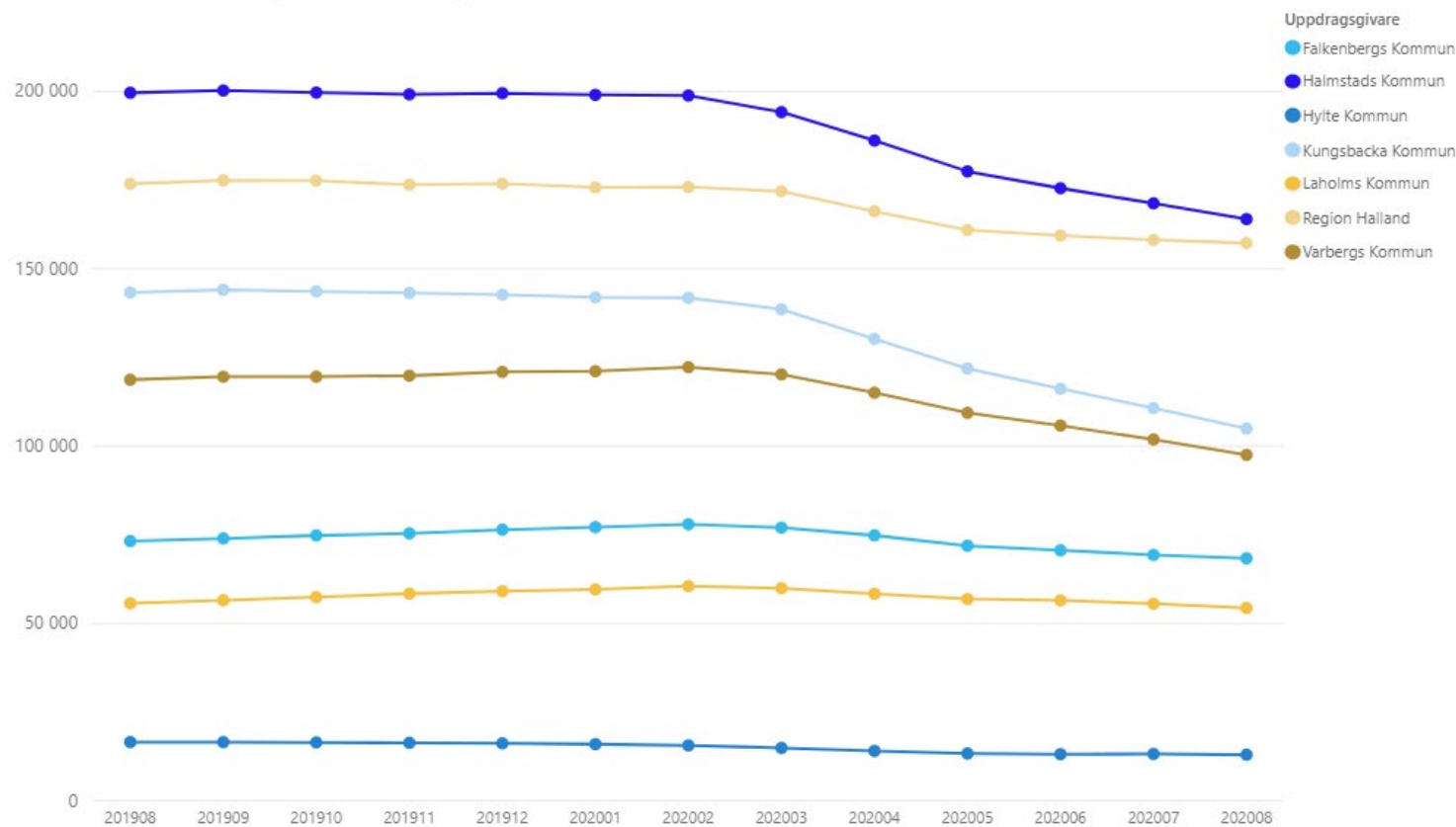


## Kommentar:

Punktligheten för Hallandstrafikens serviceresor (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts) ligger på hög nivå under hela mätperioden. 96,39% av alla resenärer hämtades inom 10 minuter från den planerade tiden under augusti månad. Punktligheten har inte påverkats nämnvärt av Covid-19.

# Resandeutveckling Serviceresor

Antal resor Serviceresor (rullande årsvärde)



## Kommentar:

Sett till rullande årsvärde kan vi tydligt utläsa effekterna på resandeutvecklingen med anledning av Covid-19. Rekommendationer och beslut från myndigheter för att minska sprittspridningen innebär att samtliga resor har fortsatt sjunka från mars månad, framförallt färdtjänstresor men även sjuk – och skolresor.



# Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

## MÅNADSRAPPORT JAN-SEPT 2020

Belopp i tkr	Utfall Period	Periodbudget	Utfall-budget diff	Årsprognos	Årsbudget 2020
Biljettintäkter	201 665	349 554	-147 888	259 766	465 755
Intäkt anropsstyrd trafik	139 007	153 289	-14 282	217 808	240 775
Intäkter skoltrafik	94 746	96 136	-1 391	128 141	128 182
Övriga rörelseintäkter	22 182	20 922	1 259	36 194	35 471
<b>SUMMA INTÄKTER</b>	<b>457 599</b>	<b>619 901</b>	<b>-162 302</b>	<b>641 909</b>	<b>870 182</b>
Trafikkostn Buss/Regiontåg	418 065	404 590	13 475	551 491	539 454
Trafik/Underhållskostn Ö-tåg	229 487	229 382	104	306 918	308 593
Övriga kostnader	52 952	62 103	-9 151	73 863	82 804
Anropsstyrd trafik	126 093	139 569	-13 476	199 238	221 376
Skoltrafik	92 588	93 938	-1 350	125 250	125 250
Personalkostnader	41 330	45 027	-3 697	56 212	60 036
<b>SUMMA KOSTNADER</b>	<b>960 514</b>	<b>974 609</b>	<b>-14 095</b>	<b>1 312 972</b>	<b>1 337 512</b>
Avskrivningar plan	12 278	12 278	0	16 170	16 370
Finansnetto	3 199	5 100	-1 901	4 899	6 800
<b>RESULTAT 1</b>	<b>-518 392</b>	<b>-372 086</b>	<b>-146 306</b>	<b>-692 133</b>	<b>-490 500</b>
Driftbidrag	367 875	367 875	0	490 500	490 500
<b>RESULTAT 2</b>	<b>-150 517</b>	<b>-4 211</b>	<b>-146 306</b>	<b>-201 633</b>	<b>0</b>
Fordran RH komp. underskott	150 517				

**Hallandstrafiken AB**

Daniel Modiggård, Chefsstrateg

## Granskning av Hallandstrafikens miljöarbete

### Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar att

1. i dialog med bolagets ägare se över vilka mål som är tillämpliga för kollektivtrafiken utöver de mål vilka är fastställda enligt Regionalt Trafikförsörjningsprogram
2. att bolagets årliga Hållbarhetsredovisning samt Kollektivtrafikplan inkluderar målluppfyllnad inom miljö- och klimatarbetet vilket även ska inkludera kollektivtrafikens roll utifrån globala mål Agenda 2030
3. i övrigt godkänna informationen

### Beskrivning av ärendet

PwC har på uppdrag av revisorerna i Region Halland och lekmannarevisorerna i Hallandstrafiken AB genomfört en granskning av Region Hallands miljöarbete. Granskningen omfattar dels regionstyrelsens miljöarbete, dels miljöarbetet som bedrivs inom Hallandstrafiken AB. Efter genomförd granskning är bedömningen att styrelsen i Hallandstrafiken AB inte helt bedriver en ändamålsenlig styrning av miljöarbetet.

### Revisionell bedömning

Fråga 1 – Finns det en tydlig strategi för hur de övergripande målen för hållbarhetsarbetet ska uppnås? Revisionsfrågan bedöms som uppfylld

Fråga 2 – Har strategin konkretiserats i uppföljningsbara mål/aktiviteter och har erforderliga resurser avsatts? Revisionsfrågan bedöms som delvis uppfylld

Fråga 3 – Har strategin kommunicerats i organisationen på ett tillfredsställande sätt? Revisionsfrågan bedöms som uppfylld

Fråga 4 – Sker det en löpande uppföljning av hur arbetet fortskrider med att nå mål och genomföra aktiviteter? Revisionsfrågan bedöms som delvis uppfylld

### Avvikelser revisionsfrågor

Fråga 2 – *”Vi konstaterar dock att det finns många mål inom hållbarhetsområdet och genom att ta fram flera olika dokument där mål presenteras föreligger en risk att det förekommer målkonflikter. Vi har i granskningen svårt att avgöra vilka mål som är mest styrande”.*

Fråga 4 – *”Vi anser inte att det är tydligt i den ordinarie uppföljningen när respektive dokument ska följas upp eller hur det går med samtliga mål och aktiviteter i de olika dokumenten. Detta kan vara ett resultat av att dokumenten innehåller en stor mängd mål och att det därmed finns en otydlighet i uppföljningsprocessen”*

**Hallandstrafiken AB**

Daniel Modiggård, Chefsstrateg

**Rekommendationer till styrelsen**

- Vi rekommenderar styrelsen att se över antalet mål inom miljö- och hållbarhetsområdet för att tydliggöra prioriteringar och underlätta uppföljning samt för att undvika målkonflikter.
- Vi rekommenderar att styrelsen tydligt resurssätter målen som presenteras kopplat till de olika strategierna.
- Vi rekommenderar att styrelsens uppföljning av miljö- och klimatarbetet med tillhörande mål och aktiviteter utvecklas och att det tydliggörs när respektive dokument följs upp.
- Vi rekommenderar styrelsen att följa upp hållbarhetsarbetet utifrån Agenda 2030 för att tydliggöra hur bolaget bidrar till de globala målen.

**Underlag till beslut**

Den revisionella bedömningen är att det finns många mål inom hållbarhetsområdet samt att det föreligger risk att det förekommer målkonflikter. Vidare beskrivs otydlighet när respektive dokument följs upp.

**Styrande dokument vilka ingått vid revisionstillfället**

- |                                       |                  |
|---------------------------------------|------------------|
| 1. Klimat- och miljöpolicy            | Region Halland   |
| 2. Regional utvecklingsstrategi       | Region Halland   |
| 3. Tillväxtstrategi                   | Region Halland   |
| 4. Strategi för energieffektivisering | Region Halland   |
| 5. Handlingsplan för grön tillväxt    | Region Halland   |
| 6. Trafikförsörjningsprogram          | Region Halland   |
| 7. Kollektivtrafikplan                | Hallandstrafiken |

Enligt kollektivtrafiklagen ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. 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 med syfte att beskriva hur Hallandstrafiken styr verksamheten utifrån fastställda mål. Enligt kollektivtrafiklagen ska programmet uppdateras vid behov, en sådan uppdatering pågår med beslut i december av Regionfullmäktige. Vidare beskriver lagstiftning inom området att trafikförsörjningsprogrammet ska följas upp årligen.

**Specifika mål inom miljöområdet beskrivna i det regionala trafikförsörjningsprogrammet**

- En koldioxidneutral ekonomi och fossiloberoende transporter. Mäts via indikatorerna 1) andel förnyelsebar energi 2) koldioxidutsläpp
- Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen. Mäts via indikator 1) andel köra kilometer med fossilfria bränslen



**Hallandstrafiken AB**

Daniel Modiggård, Chefsstrateg

**Agenda 2030**

Agenda 2030 är en agenda för förändring mot ett hållbart samhälle där kollektivtrafiken har en viktig roll. Av de totalt 17 globala målen bedöms den halländska kollektivtrafiken särskilt bidra till fyra av dessa.

- Mål 3 - Hälsa och välbefinnande. Kollektivtrafikresenärer går eller cyklar mer än bilresenärer vilket leder till positiva hälsoeffekter. Kollektivtrafiken innebär även färre bilar på våra vägar vilket minskar risken för trafikolyckor.
- Mål 10 - Minskad ojämlikhet. Kollektivtrafiken minskar ojämlikheter genom att möjliggöra människors förflyttning oavsett bakgrund och förutsättningar.
- Mål 11 - Hållbara städer och samhällen. Kollektivtrafiken tillgängliggör ett tryggt och hållbart transportsystem för alla och knyter samman olika områden och minskar miljöpåverkan genom färre fordon på vägarna.
- Mål 13 – Bekämpa klimatförändringarna. När fler väljer att åka med kollektivtrafiken minskas utsläppen av växthusgaser.

**Ekonomiska konsekvenser av beslutet**

Fastställda mål inom miljöarbetet resurssätts enligt process för Mål & budget.

**Protokollsutdrag skickas till:**

- Region Halland

Andreas Almquist  
VD, Hallandstrafiken ABDaniel Modiggård  
Chefsstrateg

2020-09-23

Till  
Styrelsen i Hallandstrafiken AB

### **Rapport lekmanrevision Granskning av Hallandstrafiken AB:s miljöarbete**

PwC har på uppdrag av revisorerna i Region Halland och lekmanrevisorerna i Hallandstrafiken AB genomfört en granskning av regionens miljöarbete. Granskningen omfattar dels regionstyrelsens miljöarbete dels miljöarbetet som bedrivs i Hallandstrafiken AB. Granskningsresultatet redovisas i två rapporter. I denna granskningsrapport redovisas genomförd granskning av miljöarbetet som bedrivs i Hallandstrafiken AB. Granskningens syfte har varit att bedöma om styrelsen för Hallandstrafiken AB bedriver en ändamålsenlig styrning av miljöarbetet.


Efter genomförd granskning är vår bedömning att styrelsen i Hallandstrafiken AB inte helt bedriver en ändamålsenlig styrning av miljöarbetet. Iakttagelser i granskningen visar både på styrkor och förbättringsområden. Det finns en tydlig strategi och strategin har kommunicerats i organisationen på ett tillfredställande sätt. En iakttagelse är att det finns många mål inom hållbarhetsområdet och genom att dessa mål presenteras i flera olika dokument föreligger det en risk att det förekommer målkonflikter. Granskningen pekar också på att det inte är helt tydligt i den ordinarie uppföljningen när vilket dokument följs upp eller hur det går med samtliga mål och aktiviteter i de olika dokumenten.

Mot bakgrund av vad som framkommit i granskningen lämnar vi följande rekommendationer till styrelsen i Hallandstrafiken AB:

- Vi rekommenderar styrelsen att se över antalet mål inom miljö- och hållbarhetsområdet för att tydliggöra prioriteringar och underlätta uppföljning samt för att undvika målkonflikter.
- Vi rekommenderar att styrelsen tydligt resurssätter målen som presenteras kopplat till de olika strategierna.
- Vi rekommenderar att styrelsens uppföljning av miljö- och klimatarbetet med tillhörande mål och aktiviteter utvecklas och att det tydliggörs när respektive dokument följs upp.
- Vi rekommenderar styrelsen att följa upp hållbarhetsarbetet utifrån Agenda 2030 för att tydliggöra hur bolaget bidrar till de globala målen.



Jan-Erik Martinsen  
Lekmanrevisor



Gösta Gustafsson  
Lekmanrevisor, suppleant

Bilaga: Rapport lekmanrevision Granskning av Hallandstrafiken AB:s miljöarbete

# Granskning av Hallandstrafiken AB:s miljöarbete

Region Halland

Augusti 2020

*Anna Borg*

*Emma Ekstén*



# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b>	2
<b>Inledning</b>	2
<b>1.1 Bakgrund</b>	5
<b>1.2 Syfte och revisionsfrågor</b>	5
<b>1.3 Revisionskriterier</b>	3
<b>1.4 Avgränsning</b>	5
<b>1.5 Metod</b>	4
<b>2. Iakttagelser och bedömningar</b>	5
<b>2.1 Strategi</b>	5
<b>2.1.1 Iakttagelser</b>	5
<b>2.1.2 Bedömning</b>	8
<b>2.2 Mål, aktiviteter och resurser</b>	9
<b>2.2.1 Iakttagelser</b>	9
<b>2.2.2 Bedömning</b>	10
<b>2.3 KommunikERING av strategin</b>	10
<b>2.3.1 Iakttagelser</b>	10
<b>2.3.2 Bedömning</b>	10
<b>2.4 Uppföljning</b>	11
<b>2.4.1 Iakttagelser</b>	11
<b>2.4.2 Bedömning</b>	12
<b>3. Revisionell bedömning</b>	13
<b>3.1 Rekommendationer</b>	14
<b>4. Bilagor</b>	15
<b>Bilaga 1 - Åtgärder och mål i strategi för energieffektivisering</b>	15
<b>Bilaga 2 - Åtgärder och mål i Handlingsplan för grön tillväxt</b>	16

# Sammanfattning

Efter genomgång av granskningens samtliga revisionsfrågor gör vi den revisionella bedömningen att styrelsen för Hallandstrafiken AB **inte helt** bedriver en ändamålsenlig styrning av miljöarbetet.

## Revisionsfråga 1 - Finns det en tydlig strategi för hur de övergripande målen för hållbarhetsarbetet ska uppnås?

Revisionsfrågan bedöms som uppfylld

## Revisionsfråga 2 - Har strategin konkretiserats i uppföljningsbara mål/aktiviteter och har erforderliga resurser avsatts?

Revisionsfrågan bedöms som delvis uppfylld

## Revisionsfråga 3 - Har strategin kommunicerats i organisationen på ett tillfredsställande sätt?

Revisionsfrågan bedöms som uppfylld

## Revisionsfråga 4 - Sker det en löpande uppföljning av hur arbetet fortskrider med att nå mål och genomföra aktiviteter?

Revisionsfrågan bedöms som delvis uppfylld

## Rekommendationer

Mot bakgrund av vad som framkommit i granskningen lämnar vi följande rekommendationer till styrelsen för Hallandstrafiken AB:

- Vi rekommenderar styrelsen att se över antalet mål inom miljö- och hållbarhetsområdet för att tydliggöra prioriteringar och underlätta uppföljning samt för att undvika målkonflikter.
- Vi rekommenderar att styrelsen tydligt resurssätter målen som presenteras kopplat till de olika strategierna.
- Vi rekommenderar att styrelsens uppföljning av miljö- och klimatarbetet med tillhörande mål och aktiviteter utvecklas och att det tydliggörs när respektive dokument följs upp.
- Vi rekommenderar styrelsen att följa upp hållbarhetsarbetet utifrån Agenda 2030 för att tydliggöra hur bolaget bidrar till de globala målen.

# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

Genom sina verksamhetsområden inom bland annat hälsa, sjukvård och i många fall kollektivtrafik har regioner en stor möjlighet att försöka styra och påverka utvecklingen i samhället. Arbetet med att nå miljömålen är en viktig del i en hållbar regional utveckling.

Alla verksamheter och allt arbete inom Region Halland ska medverka till en långsiktig, hållbar utveckling. Region Halland anger på sin webbplats att det främst är transporter, energiförbrukning och jordbruk som ger negativ klimatpåverkan. Regionens arbete med att åstadkomma hållbart resande och hållbara transporter bedrivs i Hallandstrafiken AB.

Revisorerna har i sin bedömning av väsentlighet och risk beslutat att granska regionens styrning av miljöarbetet. Granskningen omfattar dels regionstyrelsens miljöarbete dels miljöarbetet som bedrivs i Hallandstrafiken AB. Granskningsresultatet redovisas i två rapporter.

I denna granskningsrapport redovisas genomförd granskning av miljöarbetet som bedrivs i Hallandstrafiken AB.

## 1.2 Syfte och revisionsfrågor

Syftet med granskningen är att bedöma om styrelsen för Hallandstrafiken AB bedriver en ändamålsenlig styrning av miljöarbetet.

Granskningen ska besvara följande revisionsfrågor:

- Finns det en tydlig strategi för hur de övergripande målen för hållbarhetsarbetet ska uppnås?
- Har strategin konkretiserats i uppföljningsbara mål/aktiviteter och har erforderliga resurser avsatts?
- Har strategin kommunicerats i organisationen på ett tillfredsställande sätt?
- Sker det en löpande uppföljning av hur arbetet fortskrider med att nå mål och genomföra aktiviteter?

## 1.3 Revisionskriterier

- Agenda 2030
- Riktlinjer för det interna klimat och miljöarbetet 2017 – 2020
- Trafikförsörjningsprogrammet
- Övriga interna styrdokument

## 1.4 Avgränsning

Granskningen sker övergripande och avgränsas till att omfatta framtagna strategi, struktur för uppföljning samt kommunikationsplaner.

Granskningen omfattar de Agenda 2030-mål som är relaterade till miljöarbete. Granskningen sker dock på en övergripande nivå och kommer inte att gå in i detalj på respektive mål.

## 1.5 Metod

Granskningen har genomförts genom dokumentstudier av relevanta dokument såsom mål och budget, riktlinjer för det interna miljö- och klimatarbetet, regional utvecklingsstrategi, tillväxtstrategi, handlingsplan för grön tillväxt samt andra relevanta styrdokument.

Intervjuer har skett med:

- Regionstyrelsens ordförande
- Verksamhetschef för regional samhällsplanering i Region Halland
- Chef för strategiavdelningen på Hallandstrafiken AB

Rapporten har varit föremål för sakgranskning av de intervjuade.

## 2. Iakttagelser och bedömningar

### 2.1 Strategi

*Revisionsfråga 1: Finns det en tydlig strategi för hur de övergripande målen för hållbarhetsarbetet ska uppnås?*

#### 2.1.1 Iakttagelser

Då Hallandstrafiken AB är ett av regionens helägda bolag ska bolaget följa de strategier och policys som finns i Region Halland. Region Hallands vision är att Halland ska bli den bästa livsplatsen. Med det menas att Halland ska bli den bästa platsen att bo på, utbilda sig, arbeta och driva företag i. Ett av regionens uppdrag inom ramen för visionen är miljön. Fokus i regionens miljöarbete är att det ska finnas en långsiktig miljö- och klimatprofil med sikte på att öka mängden bioenergi och effektivisera energianvändningen. De övergripande strategierna avseende hållbarhetsarbetet beskrivs främst i regionens regionala utvecklingsstrategi samt i regionens tillväxtstrategi, som också Hallandstrafiken AB omfattas av.

#### Regional utvecklingsstrategi

För att nå visionen används *Regional utvecklingsstrategi 2005–2020* (hädanefter benämnd RUS) som är det högsta styrande dokumentet för det regionala utvecklingsarbetet i Halland. RUS gäller inte bara för Region Halland som organisation utan för regionen som helhet och delas därmed av samtliga aktörer som arbetar med regionalt utvecklingsarbete i Halland - kommunerna, länsstyrelsen, högskolorna med flera. Arbetet med att ta fram en ny regional utvecklingsstrategi som ska gälla 2020-2035 pågår.

I RUS görs en beskrivning av utgångsläget när denna togs fram år 2005. Det beskrivs bland annat att miljöbelastningen på Halland är stor. Följderna av försurning och övergödning kan på sikt bli ett hot mot Hallands goda livskvalitet och attraktivitet som bostads- och lokaliseringsområde. I en bred dialog med kommunerna och regionen, länsstyrelsen och andra statliga myndigheter i länet samt näringslivets organisationer har det i RUS prioriterats 15 strategier som uppges vara särskilt kraftfulla för att förverkliga visionen om *Bästa livsplatsen*. Kopplat till miljöområdet finns följande strategi:

- *En god miljö, tillgänglighet, bra välfärdsservice, en frisk befolkning, ett jämställt samhälle och hög tillgänglighet är nödvändiga och grundläggande förutsättningar för att Halland ska bli den bästa livsplatsen.*

Kopplat till strategin beskrivs att regionen genom ett bra miljöarbete ska lägga grunden för en långsiktigt positiv utveckling. Halland ska vara en föregångare i arbetet för en ekologiskt hållbar utveckling.

#### Tillväxtstrategi

*Tillväxtstrategi 2014–2020* beskriver mål och prioriteringar för att nå visionen om Halland som den bästa livsplatsen. Tillväxtstrategin är ett politiskt taget dokument som pekar ut riktningen under kommande år. Strategin kompletteras årligen på beslut av



regionstyrelsen och regionstyrelsens tillväxtutskott utifrån behov i omvärlden och årlig uppföljning av strategin. Målet för tillväxtstrategin är att Halland ska vara en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region år 2020 än år 2014. Tre mål, åtta strategiska val och 30 prioriteringar har identifierats för att Halland ska bli en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region.

I tillväxtstrategin beskrivs bland annat att det regionala tillväxtarbetet ska leda till en hållbar regional tillväxt och utveckling. Det innebär att dagens behov tillgodoses utan att äventyra kommande generationers möjligheter. En hållbar tillväxt och utveckling tar hänsyn till ekonomiska, sociala och miljömässiga faktorer. Ekonomisk tillväxt uppges vara en förutsättning för utveckling, men är inte hållbar om den äventyrar miljön eller om grundläggande mänskliga behov inte uppfylls. Det handlar bland annat om att hantera olika samhällsutmaningar, så som en åldrande befolkning, inkluderande tillväxt och klimatförändringar, samtidigt som konkurrenskraften utvecklas, till exempel genom att använda samhällsutmaningarna, såsom behovet av en grön omställning, som drivkraft för innovationer.

En prioritering i tillväxtstrategin är regionförstoring genom utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur, såväl söderut som norrut och fortsatt arbete för goda förbindelser med Stockholm. Enligt strategin behövs en kollektivtrafik som bidrar till vidgade arbetsmarknader genom goda möjligheter till arbetspendling med konkurrenskraftiga restider och hög turtäthet. Ytterligare en prioritering handlar om utvecklade former för samverkan och samplanering mellan kollektivtrafik, infrastruktur, samhälls- och bebyggelseplanering.

Det görs en sammanfattning av 14 slutsatser i tillväxtstrategin som ligger till grund för den regionala tillväxtpolitiken i Halland. Slutsatserna pekar på strategiska val och prioriteringarna som behövs för att Halland ska bli en än mer attraktiv region att leva, bo och arbeta i. En av dessa slutsatser (nr. 12) beskriver att transporter, energiförsörjning och jordbruket står för merparten av utsläppen av växthusgaser. Detta avspeglar Hallands geografiska läge med stora transport- och godsvolym, liksom den stora produktionen av livsmedel som finns i regionen. Transportsektorn behöver enligt slutsatserna öka sin användning av fossilfria bränslen, och inom jordbruket behövs en ökad kunskap om hur utsläppen av växthusgaser från djurhållning kan begränsas.

### **Klimat- och miljöpolicy**

Klimat- och miljöpolicy är ett ensidigt dokument som anger att Region Halland ska vara ett föredöme på klimat- och miljöområdet och arbeta för en hållbar utveckling, ekologiskt, socialt och ekonomiskt. Detta ska enligt policyn avspeglas i all verksamhet. Region Halland ska vidare ha en tydlig, långsiktig och föredömlig miljö- och klimatprofil och följa miljölagstiftning och andra krav. Vid alla stora förändringar i verksamheten ska miljökonsekvenserna beaktas. Verksamheter som helt eller delvis finansieras av Region Halland ska arbeta med hållbar utveckling och ständiga förbättringar av klimat- och miljöprestandan.

Region Halland ska stimulera till att alla medarbetare medverkar och bidrar aktivt till en god miljö, bättre hälsa och hållbar utveckling. Miljöarbetet ska kommuniceras och systematiskt följas upp.

Region Halland ska medverka till att förverkliga de nationella och de regionala miljömålen. Som grund för Region Hallands arbete med en hållbar utveckling och tillväxt ligger de nationella miljö kvalitetsmålen och FN:s hållbarhetsmål, de 17 globala målen för en hållbar utveckling, samt Agenda 2030.

### **Trafikförsörjningsprogram 2016-2019**

Region Halland är regional kollektivtrafikmyndighet. Som kollektivtrafikmyndighet ska Region Halland upprätta ett Trafikförsörjningsprogram där kollektivtrafikens omfattning och utveckling beskrivs både strategiskt och mer konkret. Trafikförsörjningsprogrammet innehåller riktlinjer och principer för utveckling av kollektivtrafik i Hallands län. Hallandstrafiken utformar årligen en Kollektivtrafikplan utifrån programmets riktlinje.

Grunden för programmet är de mål och prioriteringar som finns i Tillväxtstrategin. Kollektivtrafiken i Halland ska bidra till hållbar tillväxt och det övergripande målet specificeras utifrån ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Den miljömässiga dimensionen på hållbarhet innebär att kollektivtrafiken kan bidra till att minska användningen av fossila bränslen och ökad energieffektivitet om bilister övergår till att åka kollektivt, förutsatt att bilarna drivs med fossila bränslen. För bussar i allmänhet är den mest betydande miljöpåverkan förbrukningen av fossila bränslen, partikelutsläpp samt utsläpp av kväveoxider. För att kollektivtrafiken ska bidra till utsläppsminskningar krävs att det kollektivtrafikutbud som erbjuds används. Vid en alltför låg användning av den linjelagda kollektivtrafiken är det inte miljömässigt motiverat att bedriva trafiken. För en mer resurs- och energieffektiv busstrafik bör framkomlighetsåtgärder prioriteras i form av bussgator/filer, signalprioritering med mera.

Ett nytt trafikförsörjningsprogram som ska gälla 2020-2024 är ute på remiss vid granskningstillfället.

### **Kollektivtrafikplan 2020 med utblick 2021-2022**

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.

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.

## Strategi för energieffektivisering inom Region Halland 2014 och 2020

Regionens strategi för energieffektivisering togs fram under år 2012 och sätter fokus på den strategiska målriktningen avseende energieffektivisering i regionen. I strategin görs en beskrivning av utgångsläget 2012 och därefter vilka mål som finns för år 2014 respektive år 2020 (se avsnitt bilaga 1 för konkretisering av mål och aktiviteter). Region Hallands strategi för energieffektivisering i den egna verksamheten fokuserar på tre områden, där det andra kan kopplas till Hallandstrafiken AB:s verksamhet:

- Effektivare energianvändning i fastighetsbeståndet. Från och med 2020 ska den totala energianvändningen ha minskat med 20 % jämfört med 2010. Den totala energianvändningen ska vara 176 kWh/m<sup>2</sup> eller lägre.
- Effektivare transporter. Person- och varutransporter (ej ambulansverksamheten) står för merparten av Re-gion Hallands totala miljöpåverkan. Strategin är att minska bilåkandet till förmån för kollektivresande samt att ersätta re-sor med alternativa mötesformer.
- Köpa in mer energieffektiv utrustning. Regionen har fastställt en upphandlingsprocess där verksamheten ansvarar för krav-specifikationen på varan eller tjänsten och förfrågningsunderlaget som helhet. Strategin är att bli bättre på LCC (livscykelkostnadsanalys) i upphandlingar av utrustning som använder energi eller påverkar energianvändningen.

### Handlingsplan för grön tillväxt

Till grund för handlingsplanen ligger *Tillväxtstrategi för Halland 2014-2020* och den politiska process, i en särskilt tillsatt politisk programgrupp utsedd av Regionstyrelsen (RS), som genomförts under våren 2017 för att förstärka och komplettera Tillväxtstrategin vad gäller ekologisk hållbarhet och ta fram handlingsplanen. Dialog och inspel från andra offentliga, privata och ideella aktörer i Halland har påverkat utformningen och innehållet.

Handlingsplanen beskriver slutsatser och strategier som sedan leder fram till mål och aktiviteter (se avsnitt bilaga 2 för konkretisering av mål och aktiviteter) kopplat till grön tillväxt bland annat inom områdena klimatanpassning, robusta hållbara ekosystem och innovation där också kollektivtrafik ingår.

Utöver ovan nämnda dokument har inte Hallandstrafiken AB några egna styrdokument och strategier kring miljöarbetet.

### 2.1.2 Bedömning

Vi bedömer att revisionsfrågan är uppfylld.

Bedömningen grundar vi på att RUS tillsammans med tillväxtstrategin och klimat- och miljöpolicyen pekar ut riktningen för de övergripande målen för hållbarhetsarbetet för Hallandstrafiken AB. Det beskrivs dock inte i dessa dokument *hur* målen ska nås. I energieffektiviseringsstrategin beskrivs däremot hur de övergripande målen för energieffektiviseringsarbetet ska nås, vilket också i RUS och tillväxtstrategin uppges vara regionens största utmaning i hållbarhetsarbetet och som också ligger nära tillhands för Hallandstrafikens verksamhet.

Vi bedömer vidare att trafikförsörjningsprogrammet och kollektivtrafikplanen i kombination med ovan nämnda dokument beskriver strategierna för hur de övergripande målen för

hållbarhetsarbetet ska uppnås, även om dessa dokument innehåller fler områden än enbart hållbarhetsarbetet. Vi konstaterar dock att strategierna inte finns samlade i ett gemensamt dokument. Enligt vår mening är de beskrivna strategierna i de olika dokumenten tydliga.

## 2.2 Mål, aktiviteter och resurser

*Revisionsfråga 2: Har strategin konkretiserats i uppföljningsbara mål/aktiviteter och har erforderliga resurser avsatts?*

### 2.2.1 Iakttagelser

I varken **RUS** eller **klimat- och miljöpolicy** finns några konkreta mål eller aktiviteter kopplade till hållbarhetsarbetet och det framgår inte heller vilka resurser som krävs för arbetet. I **tillväxtstrategin** finns en prioritering avseende en koldioxidneutral ekonomi och fossiloberoende och hållbar resurshantering. I detta ingår målen om sänkta CO2 utsläpp, ökad andel förnybar energi och stimulera teknikutveckling inom miljö är utgångspunkten för det interna miljöarbetet och ska bidra till att de nationella och internationella miljö- och klimatmålen nås, vilket är applicerbart på Hallandstrafikens verksamhet. Det finns dock inte konkret i tillväxtstrategin med exempelvis hur mycket CO2-utsläppen ska minska eller någon resurssättning av arbetet.

**Strategi för energieffektivisering** innehåller mål och åtgärder som gäller för år 2014 och år 2020 inom områdena fastigheter, transporter och upphandling som alla har underområden såsom förnybar energi för fastigheter, förnybart bränsle för transporter och att köpa in utrustning med effektiv energianvändning i alla lägen för upphandling. I bilaga 1 återfinns mål och åtgärder för 2020 inom de transportområdet då det är det område som främst berör Hallandstrafiken. Varje åtgärd konkretiseras ytterligare i strategin kring vad det är som ska göras inom ramen för åtgärden. Samtliga mål och åtgärder i handlingsplanen är uppföljningsbara. De är dock inte alltid resurssatta. Eftersom att målen avser antingen år 2014 eller år 2020 är de tidsatta.

I **Handlingsplan för grön tillväxt** görs en beskrivning av åtgärder och genomförande. Varje åtgärd har tillhörande mål och det är enbart några mål som har betydelse för Hallandstrafikens verksamhet och dessa återfinns i bilaga 2.

Det övergripande målet för kollektivtrafiken i **trafikförsörjningsprogrammet** är: Kollektivtrafiken i Halland ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Målet indikerar hur nära kollektivtrafiken är förenat med samhällsutveckling i stort och att kollektivtrafiken i sig inte är ett mål utan ett medel. Kopplat till miljömässig hållbarhet är de specifika målen följande:

- Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen senast år 2020 för att uppnå koldioxidneutralitet
- Beläggningen i fordonen i den linjelagda kollektivtrafiken ska vara god för ett bättre resurs- och energiutnyttjande.
- I kollektivtrafikstråken ska framkomlighet prioriteras för ett bättre resurs- och energiutnyttjande

I trafikförsörjningsprogrammet beskrivs ekonomiska förutsättningar och finansiering för hela programmets genomförande. Det framgår dock inte specifikt hur respektive mål är resurssatt och inte heller hur hållbarhetsområdet i stort är resurssatt.

I **kollektivtrafikplanen** finns målsättningen att nyttjandet av kollektivtrafiken ska öka samt att bygga ut kollektivtrafiknätet. Denna målsättning innebär en positiv påverkan på miljön.

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.

### 2.2.2 Bedömning

Vi bedömer revisionsfrågan som delvis uppfylld.

Bedömningen grundar vi på att tidigare nämnda strategier i huvudsak har konkretiserats i uppföljningsbara mål/aktiviteter. Vi konstaterar dock att det finns många mål inom hållbarhetsområdet och genom att ta fram flera olika dokument där mål presenteras föreligger det en risk att det förekommer målkonflikter. Vi har i granskningen svårt att avgöra vilka mål som är mest styrande. Genom att dokumenten inte heller anger vilka resurser som avsatts i arbetet är det svårt att avgöra vilka ekonomiska resurser som faktiskt avsatts för att arbeta med målen som presenteras kopplat till de olika strategierna. Vi konstaterar däremot att alla målsättningar som rör en ökad kollektivtrafik och att minska koldioxidutsläppen inom kollektivtrafiken har en direkt positiv påverkan på miljön. Detta medför att Hallandstrafikens verksamhet i stort verkar för att uppfylla de miljömässiga hållbarhetsmålen i Agenda 2030.

## 2.3 Kommunikering av strategin

*Revisionsfråga 3: Har strategin kommunicerats i organisationen på ett tillfredsställande sätt?*

### 2.3.1 Iakttagelser

RUS och tillväxtstrategin är framtagna tillsammans med flera aktörer och uppges under intervjuer vara välkända inom Hallandstrafiken. Då båda dokumenten är strategiska och sträcker sig över flerårsperioder har de förankrats och kommunicerats i bolagets verksamheter. Dessa har inte enbart kommunicerats med fokus på miljö- och hållbarhetsfrågorna utan även alla andra delar som dessa strategier berör, vilket innebär att miljö- och hållbarhetsfrågorna inte har fått mer fokus än något annat som tas upp i strategierna.

Inom bolaget finns en ansvarig tjänsteperson som arbetar mot regionens kollektivtrafikutskott och genom det samarbetet kommunicerar strategierna ut till Hallandstrafiken.

Enligt intervjusvar är samtliga dokument levande för de medarbetare inom bolaget som arbetar mot dokumenten.

### 2.3.2 Bedömning

Vi bedömer revisionsfrågan som uppfylld.

Bedömningen grundar vi på att gällande strategier har kommunicerats i organisationen på ett tillfredsställande sätt genom samarbetet mellan Hallandstrafiken och regionen, samt genom att de mer strategiska dokumenten har förankrats i bolagets verksamhet.

## 2.4 Uppföljning

*Revisionsfråga 4: Sker det en löpande uppföljning av hur arbetet fortskrider med att nå mål och genomföra aktiviteter?*

### 2.4.1 Iakttagelser

Under år 2020 kommer en ny RUS att tas fram. När den nya tas fram kommer också den tidigare att utvärderas och följas upp. I övrigt följs RUS upp i samband med det ordinarie uppföljningsarbetet, alltså vid delårsbokslut och årsbokslut. Flera av dokumenten som tidigare beskrivits bygger på RUS och dessa är föremål för löpande uppföljning.

Tillväxtstrategin har följts upp flera gånger under perioden den varit giltig och ska följas upp årligen med syfte att kunna följa hur Halland utvecklas mot de övergripande målen och de strategiska valen i tillväxtstrategin. Uppföljningen för år 2019 är vid granskningstillfället inte klar. Den senaste uppföljningen som finns att tillgå är från år 2018. Uppföljningen beskriver vad som har genomförts för att målen ska nås och vad som kvarstår.

På övergripande nivå följs Handlingsprogrammet för grön tillväxt upp inom ramen för uppföljning av indikatorer i Tillväxtstrategin inom områdena:

- Energieffektivisering
- Andel förnyelsebar energi
- Koldioxidutsläpp
- Innovationer för grön omställning

Detta innebär att handlingsplanen följs upp med samma frekvens som tillväxtstrategin. Enligt lag om kollektivtrafik ska trafikförsörjningsprogrammet följas upp årligen. Denna uppföljning görs i tillväxtstrategins uppföljning samt i kollektivtrafikplanen. Kollektivtrafikplanen följs upp årligen i samband med att en ny plan tas fram. I ett inledande avsnitt i planen framgår en uppföljning över vad som gjorts inom ramen för föregående plan. Styrelsen för bolaget får också ta del av denna uppföljning.

I Strategi för energieffektivisering framgår flera rapporteringstillfällen. Rapportering till Region Hallands ledning ska ske två gånger per år i samband med åttamånadersbokslut och årsbokslut. Uppföljning av de specifika aktiviteterna sker i den ordinarie uppföljningsprocessen det vill säga i månadsrapporter och uppföljningsrapporter.

I Hallandstrafikens årsbokslut presenteras också en hållbarhetsredovisning över det gångna året, där en del avser miljömässig hållbarhet. I hållbarhetsrapporten beskrivs att den miljömässiga dimensionen på hållbarhet innebär att kollektivtrafiken kan bidra till att minska användningen av fossila bränslen och ökad energieffektivitet om bilister övergår till att åka kollektivt, förutsatt att bilarna drivs med fossila bränslen. För att kollektivtrafiken ska bidra till utsläppsminskningar krävs att det kollektivtrafikutbud som erbjuds används. Resandet med kollektivtrafik i Halland har under ett flertal år haft en positiv trend. Målet för 2019 var att nå en resandeökning över 5 % jämfört föregående år. Under 2019 genomfördes 20 miljoner resor med kollektivtrafiken i Halland, vilket är en ökning med

2,1 % jämfört föregående år. En bidragande orsak till att resandet inte nådde målet 2019 var att statsbidraget för gratis sommarkort till ungdomar uteblev 2019 vilket ledde till färre resor under sommarmånaderna. Sett till utvecklingen några år tillbaka i tiden, år 2010, har resandet ökat med 36,8 %. Förklaringen till resandeökningen hittas främst i ett ökat tågresande på Västkustbanan, samt ökat resande inom stadsbusstrafiken. Marknadsandelen, d.v.s. andelen resor med kollektivtrafik av totalt antal motoriserade resor, visar på kollektivtrafikens konkurrenskraft. I Halland har kollektivtrafikens marknadsandel ökat under de senaste åren och ligger nu på drygt 18 %.

En fortsatt positiv resandeutveckling uppges vara möjlig även kommande år. En sådan utveckling väntas dock driva ökade kostnader, vilket kräver att tillräckliga resurser avsätts för kollektivtrafikens fortsatta utbyggnad både sett till trafikutbud och infrastruktur.

Hallandstrafiken arbetar enligt hållbarhetsrapporten mot en fossilfri kollektivtrafik senast år 2020 enligt målet i Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Målet kommer nås under 2020 för den allmänna kollektivtrafiken exkluderat tågtrafiken på Halmstad-Nässjö järnväg som är en oelektrifierad bana. Från och med juni 2020 är samtlig busstrafik fossilfri. 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. Hallandstrafiken har genom upphandlingar av trafiken möjlighet att ställa krav på att fossilfria drivmedel används, vilket också görs. Totalt har 99,6 % av Hallandstrafikens busstrafik utförts med förnyelsebara drivmedel under 2019 vilket är på samma nivå som för 2018. I takt med ett ökat behov av förnybara drivmedel inom transportsektorn finns risken för en stigande prisutveckling vilket kan medföra ökade kostnader för Hallandstrafikens verksamhet.

I Klimat- och miljöpolicy anges att Region Halland ska medverka till att förverkliga de nationella och de regionala miljömålen. Som grund för Region Hallands arbete med en hållbar utveckling och tillväxt ligger de nationella miljö kvalitetsmålen och FN:s hållbarhetsmål, de 17 globala målen för en hållbar utveckling, samt Agenda 2030. Vi kan dock inte spåra att någon uppföljning av hållbarhetsarbetets utfall eller regionens/Hallandstrafikens bidrag gentemot de globala målen har skett.

#### *2.4.2 Bedömning*

Vi bedömer revisionsfrågan som delvis uppfylld.

Bedömningen grundar vi på att det sker uppföljning av de olika strategierna och dokumenten med tillhörande mål och aktiviteter, främst i samband med delårsbokslut och årsbokslut. Vi anser dock inte att det är tydligt i den ordinarie uppföljningen när respektive dokument ska följas upp eller hur det går med samtliga mål och aktiviteter i de olika dokumenten. Detta kan vara ett resultat av att dokumenten innehåller en stor mängd mål och att det därmed finns en otydlighet i uppföljningsprocessen.

### 3. Revisionell bedömning

Efter genomgång av granskningens samtliga revisionsfrågor gör vi den revisionella bedömningen att styrelsen för Hallandstrafiken AB **inte helt** bedriver en ändamålsenlig styrning av miljöarbetet. Bedömningen görs mot bakgrund av utfallet av nedan revisionsfrågor:

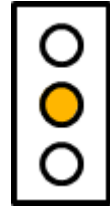
Revisionsfråga	Kommentar	
Finns det en tydlig strategi för hur de övergripande målen för hållbarhetsarbetet ska uppnås?	<p><b>Uppfylld</b> RUS tillsammans med tillväxtstrategin och klimat- och miljöpolicyen pekar ut riktningen för de övergripande målen för hållbarhetsarbetet. Det beskrivs dock inte i dessa dokument hur målen ska nås.</p> <p>Trafikförsörjningsprogrammet och kollektivtrafikplanen i kombination med ovan nämnda dokument beskriver strategierna för hur de övergripande målen för hållbarhetsarbetet ska uppnås.</p>	
Har strategin konkretiserats i uppföljningsbara mål/aktiviteter och har erforderliga resurser avsatts?	<p><b>Delvis uppfylld</b> Strategier har i huvudsak konkretiserats i uppföljningsbara mål/aktiviteter. Vi konstaterar dock att det finns många mål inom hållbarhetsområdet och genom att ta fram flera olika dokument där mål presenteras föreligger det en risk att det förekommer målkonflikter. Genom att dokumenten inte heller anger vilka resurser som avsatts i arbetet är det svårt att avgöra vilka ekonomiska resurser som faktiskt avsatts för att arbeta med målen som presenteras kopplat till de olika strategierna. Vi konstaterar däremot att alla målsättningar som rör en ökad kollektivtrafik och att minska koldioxidutsläppen inom kollektivtrafiken har en direkt positiv påverkan på miljön.</p>	
Har strategin kommunicerats i organisationen på ett tillfredsställande sätt?	<p><b>Uppfylld</b> Gällande strategier har kommunicerats i organisationen på ett tillfredsställande sätt genom samarbete med regionen, samt genom att de mer strategiska dokumenten har förankrats i verksamheterna.</p>	



Sker det en löpande uppföljning av hur arbetet fortskrider med att nå mål och genomföra aktiviteter?

**Delvis uppfylld**

Det sker uppföljning av de olika strategierna och dokumenten med tillhörande mål och aktiviteter. Vi anser dock inte att det är helt tydligt i den ordinarie uppföljningen när vilket dokument följs upp eller hur det går med samtliga mål och aktiviteter i de olika dokumenten.



### 3.1 Rekommendationer

Mot bakgrund av vad som framkommit i granskningen lämnar vi följande rekommendationer till styrelsen för Hallandstrafiken AB:

- Vi rekommenderar styrelsen att se över antalet mål inom miljö- och hållbarhetsområdet för att tydliggöra prioriteringar och underlätta uppföljning samt för att undvika målkonflikter.
- Vi rekommenderar att styrelsen tydligt resurssätter målen som presenteras kopplat till de olika strategierna.
- Vi rekommenderar att styrelsens uppföljning av miljö- och klimatarbetet med tillhörande mål och aktiviteter utvecklas och att det tydliggörs när respektive dokument följs upp.
- Vi rekommenderar styrelsen att följa upp hållbarhetsarbetet utifrån Agenda 2030 för att tydliggöra hur bolaget bidrar till de globala målen.

# 4. Bilagor

## Bilaga 1 - Åtgärder och mål i strategi för energieffektivisering

Område	Mål 2014	Åtgärder för mål 2014	Mål 2020	Åtgärder för mål 2020
Förnybart bränsle	<ul style="list-style-type: none"> <li>•40 procent av alla egna transporter sker med förnybart bränsle</li> <li>• Regionen ska arbeta efter principen att använda biogas producerad i den egna anläggningen på Plönninge för att driva 14 egna person- och transportfordon destinerade på Plönningegymnasiet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elbilar ska köpas in för behovet för kortare resor och interna transporter</li> <li>• Fordon som använder biogas ska köpas in</li> <li>• Utbyte av dieselfordon till fordon för gas och etanol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Alla egna transporter sker med förnybart bränsle</li> <li>• Fortlöpande ska logistiklösningar utvecklas för att flytta biogas från produktionsplats till där bilarna finns. Potentialen i den egna anläggningen är årsförbrukning för 100 fordon. Regionen arbetar också för att öka antalet intressenter för ökad samhandling i syfte att öka biogasproduktionen.</li> </ul>	-
Koldioxidutsläpp från nationella tjänsteresor	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Koldioxidutsläppen från nationella tjänsteresor ska ha minskat med 15 % jämfört med år 2010.</li> <li>• 2014 ska den totala energianvändningen (MWh) inom egna transporter ha minskat med 10 %</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Minska antalet flygresor</li> <li>• Minska antalet resor med bil och underlätta kollektivresandet</li> <li>• Minska det totala antalet resor genom alternativa mötesformer</li> <li>• Införa fasta mötestider inom regionen</li> <li>• Utbilda anställda i Eco-driving</li> <li>• Använda den regiongemensamma bilpoolen på ett effektivare sätt</li> <li>• Bättre samordning av transporter och leveranser inom regionen</li> <li>• Ställa miljökrav vid upphandling av transporter</li> <li>• Inköpa fler el-cyklar för att minska bilåkandet</li> <li>• Ta fram en gemensam Resepolicy för Region Halland med tydlig miljö- och energiprofil</li> <li>• Elbilar ska köpas in</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Koldioxidutsläppen från nationella tjänsteresor ska ha minskat med 40 % jämfört med år 2011</li> <li>• 2020 ska den totala energianvändningen (MWh) inom egna transporter ha minskat med 15 %</li> </ul>	-

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förbättra statistiken över resor, inklusive resor levererade via resebyrå</li> </ul>		
--	--	---	--	--

## Bilaga 2 - Åtgärder och mål i Handlingsplan för grön tillväxt

Åtgärd	Mål
Kunskap, fakta och analys är förutsättning för bra satsningar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- År 2018-2020 årligen följa upp utveckling av koldioxidutsläpp i Halland.</li> <li>- År 2019 följa upp utvecklingen av andel förnyelsebar energi och energieffektivisering</li> <li>- År 2018-2020 årligen följa upp innovationsutvecklingen inom grön omställning.</li> <li>- År 2018-2020 lämna bidrag till uppföljning av försurande nedfall och kust- och sötvattens förändring.</li> <li>- Under 2018- 2020 årligen i samarbete med Länsstyrelsen och Hallands kommuner följa upp statistik och analys för exempelvis utveckling av energiläge, status på biologisk mångfald och bioekonomi.</li> <li>- Under 2017-2018 stödda tillkomsten av en bred platsbunden forskningsplattform i landsbygdsmiljö för vatten och vattenkvalitet invid Bolmen i Hylte kommun</li> <li>- Under 2018-2020 delta i arbetet med Sveriges regioners kommunikationsplattform för bioekonomisk utveckling</li> <li>- År 2018-2020 ska tjänstemän inom sakområdet aktivt delta i Regionkontorets arbete för att utveckla analysunderlag för alla hållbarhetsperspektiven</li> </ul>

2020-08-17

*Kerstin Sikander*

---

*Uppdragsledare*

*Anna Borg*

---

*Projektledare*

---

Denna rapport har upprättats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (org nr 556029-6740) (PwC) på uppdrag av lekmannarevisor enligt de villkor och under de förutsättningar som framgår av projektplan från 2020-04-16. PwC ansvarar inte utan särskilt åtagande, gentemot annan som tar del av och förlitar sig på hela eller delar av denna rapport.



**Hallandstrafiken**

Falkenberg

2020-09-10

Halmstad Kommun

Kommunstyrelsen

Box 153

301 05 Halmstad

20-09-11 43934

## SYNPUNKTER PÅ SAMRÅDSHANDLING, ÖSTERSKANS 1 M FL

Syftet med detaljplanen är att planlägga för en väl gestaltad utformning av Österskans i centrala Halmstad innefattande offentlig mötesplats samt saluhall, hotell, konferens och restaurang. Den nya byggnaden som uppförs på fastigheten Österskans 1 ska på grund av sitt strategiska läge ägnas särskild omsorg och utföras med hög arkitektonisk kvalitet gällande materialval och detaljeringsnivå.

Även stråket längs Nissans strand säkerställs som en allmän tillgänglig yta med fortsatt tillgång till vattnet. Detaljplanen syftar också till att säkerställa ett bevarande av befintliga kulturhistoriska värden på platsen.

Då planområdet ligger i centrala Halmstad finns det flera busshållplatser i närområdet. Närmsta busshållplats Österskans trafikeras av 11 busslinjer och under en högtrafiktimme gör cirka 56 bussar uppehåll vid hållplatsens fyra olika lägen. Bussar från väster angör Österskans via Österbro. Bussar från söder och öster angör Österskans via Fredsgatan och Strandgatan. En normal vardag passerar ca 900 bussar Österbro och Österskans.

Hallandstrafiken noterar, med den mängden bussar som trafikerar platsen idag, att den skarpa kurva vid hotellets nordöstra hörn där även kulturtorget ska vara kan skapa framkomlighetsproblem. Här behöver bussar kunna mötas i kurvan. Vi ser en risk för trafikstockningar vid tillfällen möten sker i kurvan samt en påverkar på hastigheten i och med att ytan ska delas med gående.

Vidare önskas ett förtydligande gällande hållplatser för busslinjer som kör till/från Fredsgatan, idag linjerna 6, 12, 13 och 14.

En viktig trafikutvecklingsprincip är att prioritera snabba restider i de utpekade kollektivtrafikstråken i syfte att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. För att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv är det nödvändigt att restiderna blir kortare vilket möjliggörs genom god framkomlighet i gatuutrymmet.

Hallandstrafiken önskar att perspektivet om en god framkomlighet för kollektivtrafiken omhändertas i den framtida utformningen för området Österskans.

Daniel Bernhardt  
Trafikchef

Martin Fjärdhammar  
Trafikutvecklare

Hallandstrafiken AB

## Mottagningsbekräftelse

Datainspektionen har den 2020-09-30 tagit emot meddelande om att Kerstin Andersson är ert dataskyddsbud. Vårt diarienummer är DI-2020-9475.

Vi vill påminna om att ni enligt dataskyddslagstiftningen också ska offentliggöra dataskyddsbudets kontaktuppgifter.

Om dataskyddsbudets kontaktuppgifter ändras ska ni meddela Datainspektionen detta genom en ny anmälan.

Med vänliga hälsningar

Registrator