

Plats och tid

Sammanträdesrum Digitalt möte, kl. 09.05-11.14

Beslutande

Gösta Bergenheim (M), ordförande
Per Stané Persson (S), vice ordförande
Christian Johansson (M)
Lovisa Ljungberg (C)
Tommy Rydfeldt (L)
Lars Gustafsson (KD)
Christoffer Johansson (S)
Catharina Berghorn (S)
Lars Björk (SD)

Övriga deltagare

Andreas Almquist, VD
Karin Bernhardt Engström, ekonomichef
Daniel Modiggård, trafikchef
Kerstin Andersson, sekreterare
Helene Bäck, arbetstagarrepresentant §§ 73–82

Utses att justera

Per Stané Persson

Sekreterare

Kerstin Andersson

Paragraf 67–82

Justerande

Gösta Bergenheim

Per Stané Persson

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

§ 67**Mötets öppnande**

Ordföranden hälsar deltagarna välkomna och förklarar mötet öppnat.

§ 68**Val av justerare**

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

§ 69**Godkännande av dagordning**

Styrelsen godkänner utsänd dagordning.

§ 70**Anmälan om eventuellt jäv**

Ingen anmälan om jäv görs bland ledamöterna i Hallandstrafikens styrelse.

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

§ 71

VD-rapport

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

Styrelsen får en genomgång av HNJ:s testperiod, som pågått mellan december 2017 till december 2020.

Hallandstrafikens VD informerar om taxejustering och dess förutsättningar. Önskemål är framfört till Region Halland inför hantering i samband med budgetprocess för 2022. Beslut om taxejustering fattas av Hallandstrafikens styrelse i september.

Regionstyrelsen har fattat beslut om att uppdra åt regionkontoret att utreda förutsättningar för ändrad organisationsform för kollektivtrafiken i Halland.

Transportstyrelsen har den 7 juni meddelat att de givit sitt godkännande om justering av tilläggsavgift till 1500 kronor. Den nya tilläggsavgiften kommer att börja tillämpas av Hallandstrafiken i samband med tidtabellskiftet den 15 augusti.

Bolagets VD informerar om biljettsystem där fortsatt utvecklingsarbete pågår för att säkerställa stabil drift. Extra utbildningsinsatser genomförs för att höja upp kompetensnivån hos bussförarna. Hos Kalmar län pågår en utredning om att eventuellt lämna biljettsamarbetet med övriga län.

När det gäller Post Corona så är det synnerligen oklart när det inträffar, men Hallandstrafiken måste vara förberedda. Syftet är att återhämta resande och intäkter som Hallandstrafiken tappat under pandemin. Det pågår ett arbete hos Hallandstrafiken med att ta fram åtgärder som kan skjutas ut när pandemin är över, vilket bland annat består av att hantera oro, attrahera nya och gamla resenärer och möta nya behov.

§ 72

Statistik

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

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

Ärendet

Bolagets ekonomichef presenterar försäljningen för maj 2021. Försäljningen innebär ett fortsatt stort tapp med -51 % jämfört med budget 2021 och utfall 2019.

Hallandstrafikens chefsstrateg redovisar måluppfyllelse för april 2021. Pågående pandemi påverkar kollektivtrafiken kraftigt. Kollektivtrafiken är en viktig samhällsfunktion och Hallandstrafiken upprätthåller kollektivtrafiken i den mån det är möjligt utifrån rådande omständigheter.

Marknadsandelen fortsätter minska och landar på ett snitt på 8,7 % de senaste 12 månaderna. Utfallet härleds till pågående pandemi utifrån allmänna råd att undvika kollektivtrafiken till förmån för andra färdmedel.

Resandet uppgick i april månad till 38 % av resandet samma månad 2019. Sedan nya lokala råd infördes i november 2020 har resandet legat runt denna nivå. Det hitintills lägsta resandet noterades i januari 2021 då det uppgick till 30 % av resandet i januari 2019.

Tågens punktlighet landar fortsatt på höga nivåer. Bidragande faktorer är en tidtabell konstruerad med längre restider samt färre tåg på spåren och färre resenärer, härlett till pandemin.

Beträffande kundernas nöjdhet med senaste resan är 8 av 10 resenärer nöjda, vilket fortsatt är högre än den generella nöjdheten, men en bra bit ifrån uppsatt målbild.

§ 73

Öresundståg

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

Hallandstrafikens chefsstrateg redogör för fordonsläge, vilket är fortsatt ansträngt, där 18 tågsätt befann sig på verkstaden i Hässleholm den 2 juni. Fordonssituationen på svenska sidan behöver kraftigt förbättras till tidpunkt när restriktioner lättas.

Kundundersökning Q1 inom Öresundstågssystemet som gjorts visar på vissa skillnader jämfört med mätningen våren 2020. Andelen yngre och medelålders resenärer har ökat, medan andelen äldre resenärer minskat. I undersökningen visas en klart högre andel arbetspendlare, samtidigt som andelen fritidsresenärer tydligt minskat.

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

§ 74

Ekonomisk månadsrapport, maj

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna re informationen

Ärendet

Ekonomichefen för Hallandstrafiken AB informerar om aktuell månadsrapport för maj 2021. Utfallet för biljettintäkter ligger 113 mkr under budget, -62 %. Årsprognos resultat -198 mkr, baserat på att intäkterna långsamt återhämtar sig under året.

§ 75

Kollektivtrafikplan 2022 med utblick 2023–2024

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. genomföra objekt 1 och objekt 2 i besparingsförslaget (helgstoppet i Åsa och återgången till 5 dubbelturer på vardagar efter den treåriga provperioden på HNJ-banan), men att objekt 3 (busstrafiken) ej genomförs

Ärendet

Årets utgåva av kollektivtrafikplanen färgas tydligt av pågående pandemi. Pandemin har kraftigt påverkat Hallandstrafikens verksamhet i form av minskat resande med tillhörande intäkter. Samtidigt har Hallandstrafiken upprätthållit kollektivtrafiken under hela pandemin utifrån dess grundläggande samhällsfunktion för resa till skola eller arbetet utan risk för trängsel och ökad smittspridning.

Vid Hallandstrafikens styrelsemöte 2021-04-14 beslutades att översända Kollektivtrafikplan 2022 med utblick 2023–2024 på remiss till de halländska kommunerna. Remisstiden sträckte sig fram till 2021-06-04 och samtliga kommuner har inkommit med svar. Hallandstrafikens chefsstrateg redovisar för styrelsen inkomna remissvar från kommunerna.

Efter genomförd samrådsperiod föreslås följande:

1. Objekt 1. Öresundståg justerad stoppbild

Genomförs

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

- | | |
|---|-----------|
| 2. Objekt 2. Krösatåg Halmstad – Värnamo | Genomförs |
| 3. Objekt 3. Anpassning till resbehov vid tidpunkt efter pandemin | Justeras |

Förslag till beslut på sammanträdet

Ordförande Gösta Bergenheim (M) föreslår att punkt 1 och 2 i besparingsförslaget (helgstoppet i Åsa och återgången till 5 dubbelturer på vardagar efter den treåriga provperioden på HNJ-banan) ligger kvar, men att punkten 3 (busstrafiken) utgår.

Per Stané Persson (S) yrkar bifall till ordförandes förslag.

Tommy Rydfeldt (L) yrkar bifall till ordförandes förslag.

Christian Johansson (M) yrkar bifall till ordförandes förslag.

Lovisa Ljungberg (C) yrkar bifall till ordförandes förslag.

Lars Björk (SD) yrkar bifall till ordförandes förslag.

Lars Gustafsson (KD) yrkar bifall till liggande förslag.

Christoffer Johansson (S) yrkar bifall till ordförandes förslag.

§ 77

Genomgång av bolagsordning för Hallandstrafiken AB

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.

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

§ 78

Omprövning av Arbetsordning för styrelse, VD-instruktion, Representationspolicy, Inköp- och Upphandlingspolicy, Antikorrupsionspolicy och Internkontrollreglemente (IT-plan är under omarbetning)

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. fastställa redovisat förslag till Arbetsordning för styrelse, VD-instruktion, Representationspolicy, Inköp- och Upphandlingspolicy, Antikorrupsionspolicy och Internkontrollreglemente

Ärendet

Regler för styrelsearbetet som finns i "Arbetsordning för styrelsen i Hallandstrafiken AB" har antagits av Hallandstrafiken AB 2018-06-15 att tillämpas tills vidare. En revidering av arbetsordningen gjordes av styrelsen 2019-06-26, §57. Innehållet i arbetsordning ska årligen och när styrelseledamot så begär omprövas.

Instruktion för VD, i Hallandstrafiken AB, är antagen av styrelsen 2018-06-15, att tillämpas tills vidare. Innehållet i instruktionen ska årligen omprövas.

Representationspolicyn antogs i styrelsen för Hallandstrafiken 2018-06-15. En revidering av policyn gjordes vid styrelsemötet 2019-06-26, § 58.

Inköps- och Upphandlingspolicyn är beslutad av regionfullmäktige 2017-10-25, § 65 och gäller för Region Halland med helägda bolag. Likaså är Antikorrupsionspolicyn framtagna av Region Halland och omfattar alla verksamheter, förvaltningar och bolag som ägs eller drivs av regionen.

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

Antikorrupsionspolicyn är upprättad av Region Halland 2018 och gäller för bolag som ägs av regionen. Reglemente för intern kontroll är beslutad i styrelsen för Hallandstrafiken AB 2018-06-15.

IT-planen är beslutad i Hallandstrafikens styrelse 2018-06-15. Planen innehåller olika delar, säkerhetspolicy för bolaget, IT-, system- och beredskapsplan för Hallandstrafiken AB. IT-planen är just nu under omarbetning och kommer att fastställas vid ett styrelsemöte längre fram.

§ 79

Dokumenthanteringsplan

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

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. anta den framskrivna dokumenthanteringsplanen för Hallandstrafiken AB
2. delegera till arkivansvarig på Hallandstrafiken att göra mindre revideringar i planen där det anses nödvändigt
3. genomgång av dokumenthanteringsplanen årligen vid styrelsemötet i juni

Ärendet

I augusti 2017 fattade Regionstyrelsen, i egenskap av arkivnämnd, beslut om en ny klassificeringsstruktur för bolag inom Region Halland, Regionstyrelsen 2017-08-30 § 113. Modellen som är utarbetad följer SKL:s rekommendation om ny klassificering av dokument när det gäller ledning och styrning.

En dokumenthanteringsplan är en förteckning över de handlingstyper som finns i företaget och som beskriver hur de ska hanteras. I dokumenthanteringsplanen får du anvisningar om förvaring, sortering, vilket format handlingar har, om de ska bevaras eller gallras. Tanken är att dokumenthanteringsplanen ska vara ett verktyg för de som hanterar information i verksamheten och för allmänheten som vill ta del av myndighetens allmänna handlingar. Dokumenthanteringsplanen följer beslutad klassificeringsstruktur för bolag inom Region Halland beslutad i Regionstyrelsen 2017-08-30 § 113. En dokumenthanteringsplan behöver kontinuerligt revideras. Styrelsen föreslås delegera till arkivansvarig på Hallandstrafiken att göra mindre revideringar i planen, vilket bör redovisas till styrelsen en gång per år, förslagsvis vid styrelsemötet i juni.

Ytterligare anvisningar om dokumenthantering, gallring och arkivering finns i [Region Hallands arkivreglemente](#) beslutad i Regionfullmäktige 2018-10-24, § 76 (sid. 124). Regionstyrelsen är arkivmyndighet.

§ 80

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 2021-05-25 Regionstyrelsens tillväxtutskott § 167 Allmän trafikplikt närtrafik och beställningstrafik (Beslut enligt delegation) (Dnr 21-06-11 44644)
 - Protokoll 2021-05-25 Regionstyrelsens arbetsutskott § 214 Beslut om Uppsiktsplikt koncernbolagen 2020 (Beslut enligt delegation) (Dnr 21-06-11 44643)
-

§ 81

Övriga frågor

Lars Gustafsson (KD) ställer några frågor angående pågående utredning, som görs enligt regionstyrelsens beslut av regionkontoret, kring förutsättningarna för ändrad organisationsform för kollektivtrafiken i Halland.

§ 82

Mötets avslutande

Ordförande tackar för dagens möte och önskar alla, både styrelse och personal, en fin sommar och att pandemin bromsas upp, så att vi kan komma tillbaka till hösten med minskade restriktioner och fysisk möten.

Vice ordförande Per Stané Persson (S) tackar från styrelsen och önskar ordfröande och personalen på Hallandstrafiken en glad sommar.

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



Beslutsorgan

Styrelsen för Hallandstrafiken AB

Tid

Fredagen den 18 juni, kl. 09.00 – 12.00

Plats

Hallandstrafikens kansli, Falkenberg, Digitalt möte

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 2022 Beslutsärende
10. Genomgång av bolagsordning för Hallandstrafiken AB
11. Omprövning av:
 - Arbetsordning för styrelse
 - VD-instruktion
 - Representationspolicy
 - Inköp- och Upphandlingspolicy
 - IT-plan (Under omarbetning)
 - Antikorruptionspolicy
 - Internkontrollreglemente
12. Dokumenthanteringsplan Beslutsärende



Hallandstrafiken

Kallelse/Underrättelse, Styrelsemöte
2021-06-11

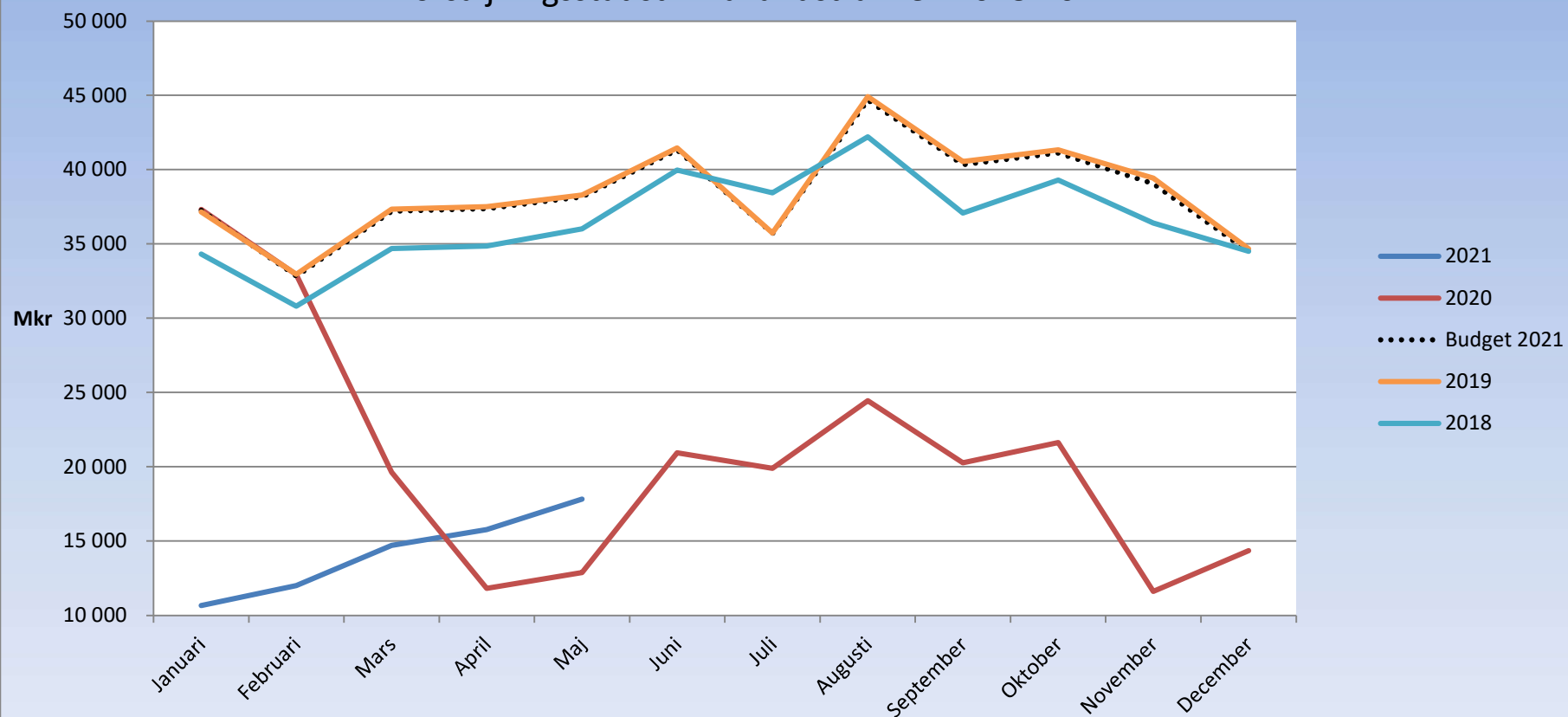
- 13. Anmälningar
- 14. Övriga frågor
- 15. Mötets avslutande

Gösta Bergenheim
Ordförande

Andreas Almquist
VD

Kerstin Andersson
Sekreterare

Försäljningsstatistik Hallandstrafiken 2018-2021



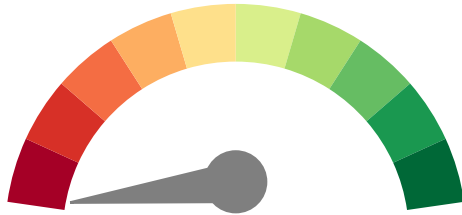
Månadsrapport april 2021



Hallandstrafiken

Måluppfyllelse - april 2020

Marknadsandel



Marknadsandelen fortsätter minska och landar på ett snitt på 8,7% de senaste 12 månaderna. Utfallet kan härledas till pågående pandemi utifrån allmänna råd att undvika kollektivtrafiken till förmån för andra färdmedel.

Resande



Resandet uppgick i april månad till 38% av resandet samma månad 2019. Sedan nya lokala råd infördes i november 2020 har resandet legat runt denna nivå. Det hitintills lägsta resandet noterades i januari 2021 då resandet uppgick till 30% av resandet i januari 2019.

Nöjdhet

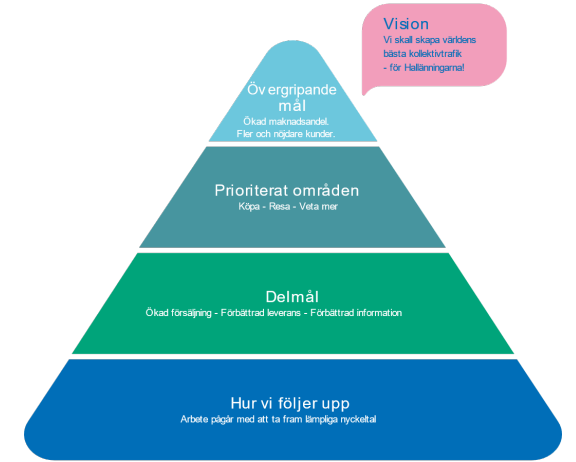


Knappt 8 av 10 kunder är nöjda med sin senaste resa vilket fortsatt är högre än den generella nöjdheten. Den generella nöjdheten ligger fortsatt en bra bit ifrån uppsatt målbild med en svag negativ trend under de senaste månaderna.

Punktlighet

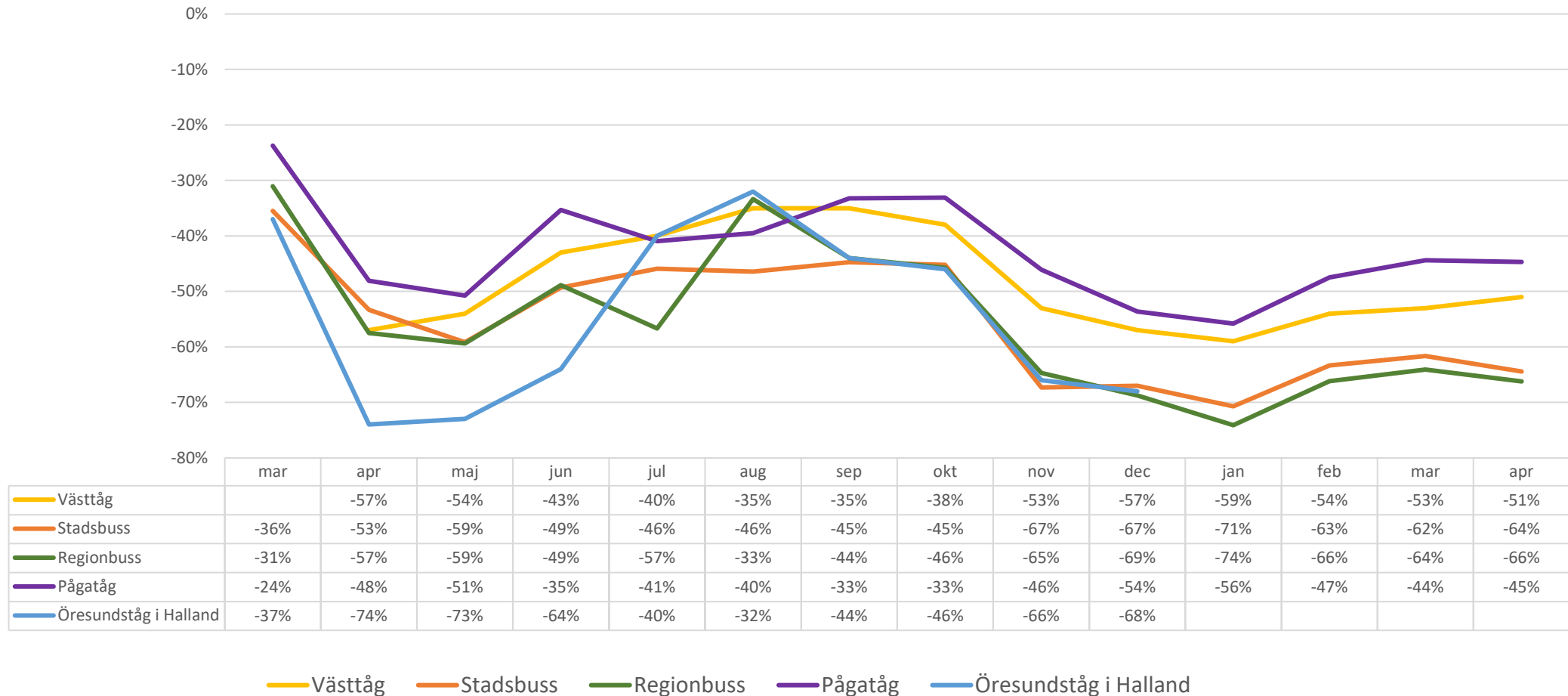


Tågens punktlighet landar fortsatt på höga nivåer. Bidragande faktorer är en tidtabell konstruerad med längre restider samt färre tåg på spåren och färre resenärer, härlett till pandemin.



Resande per månad jämfört med 2019

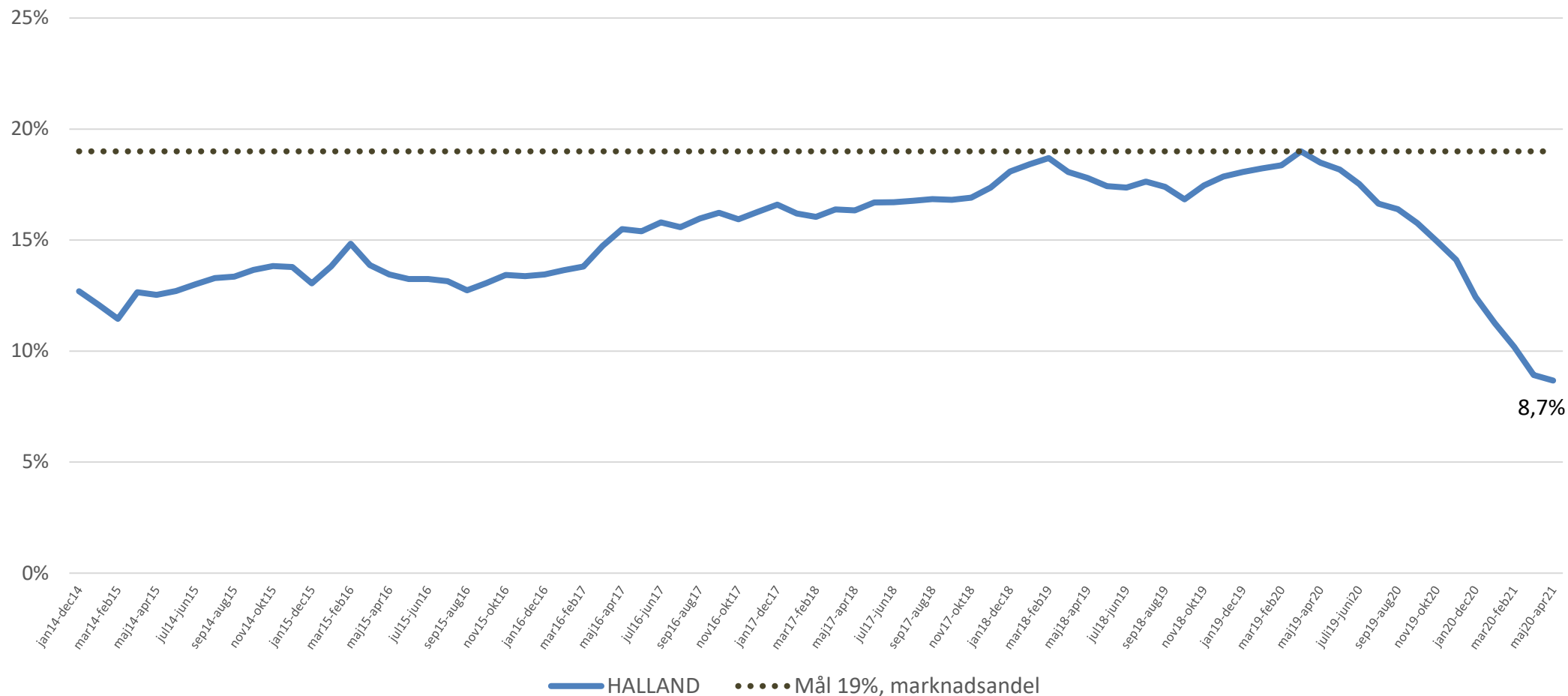
Förändring i resandet (%)



Kommentar:

I grafen jämförs resandet med år 2019. Synligt är effekten när pandemin slog till med full kraft under andra veckan i mars och när nya lokala råd infördes i Halland i början på november. Efter en svag resandeökning i mars har resandet med buss och Pågatåg åter minskat något, och landar i nivå med februari. Resandet med Västtågen ökade något i april jämfört med föregående månad. Jämförbara siffror för Öresundståg i Halland saknas efter årsskiftet till följd av nya mätpunkter och system för att mäta beläggning.

Marknadsandel Halland (rullande 12)

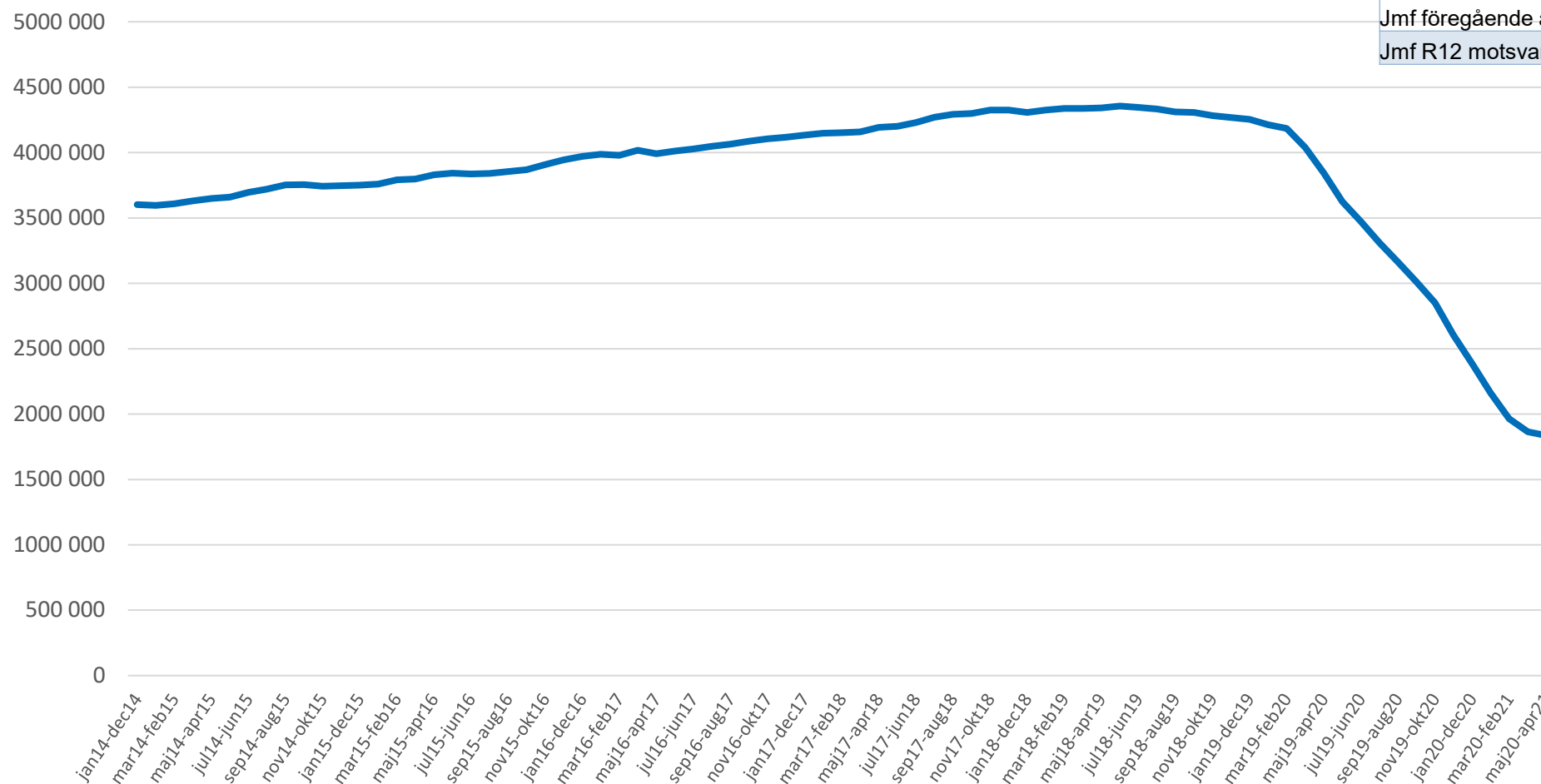


Kommentar:

Marknadsandelen fortsätter att sjunka, om än i lägre takt än föregående månader. Marknadsandelen har sedan april 2020 legat på lägre nivåer än tidigare vilket speglas i grafen där vi ser den genomsnittliga marknadsandelen under de senaste 12 månaderna.

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

Stadsbuss Halmstad (rullande 12)

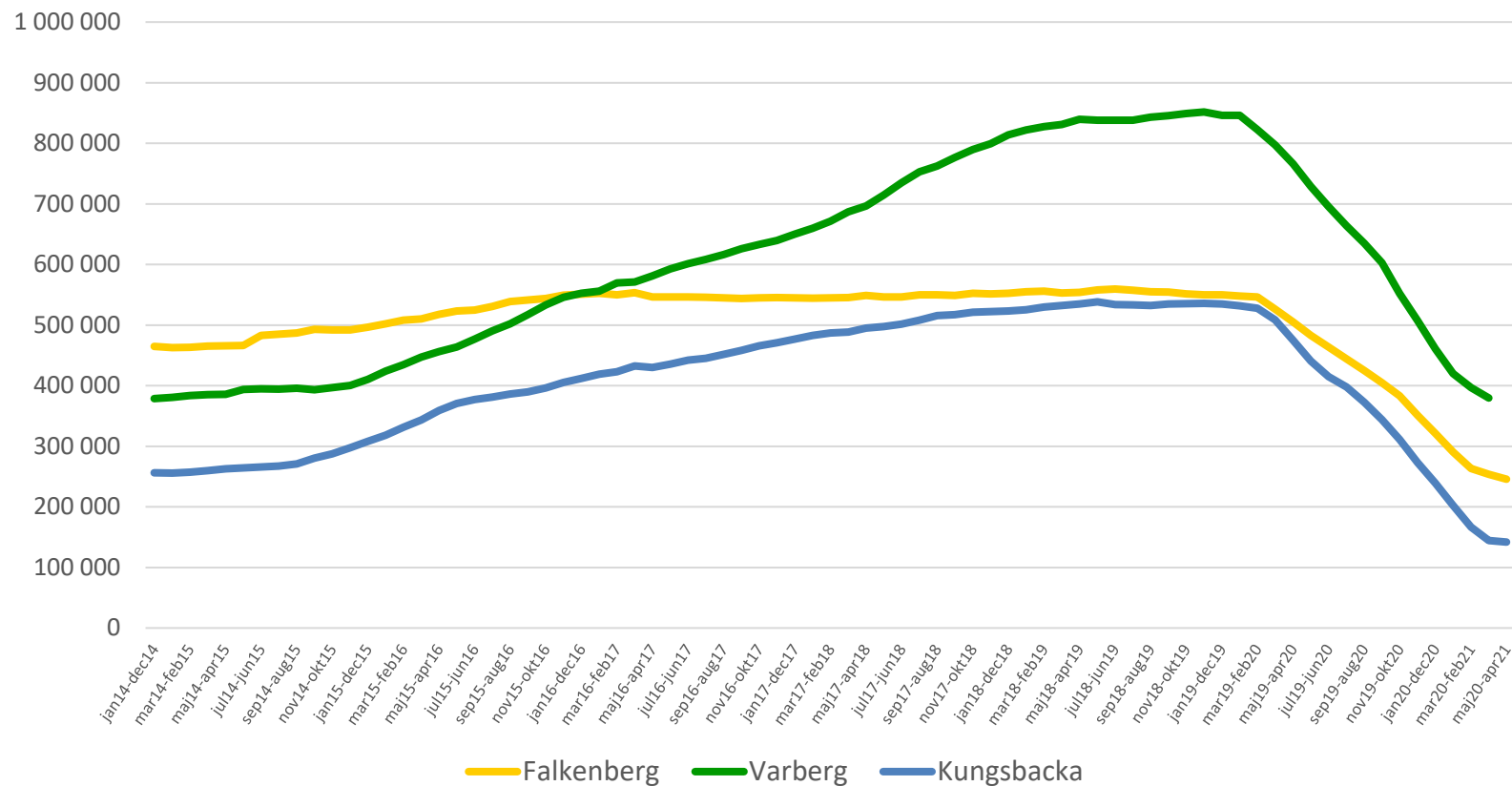


Stadsbuss totalt	%
Ackumulerat 2021 jmf. 2020	-52,7%
Jmf föregående år (månad/månad)	-23,8%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	-53,7%

Kommentar:

Sett över 12 månader tycks den kraftiga resandeminskningen mattas av men resandetappet månadsvis är fortsatt stort. Mellan april 2019 och april 2021 minskade resandet med stadsbuss i Halmstad med -63%.

Stadsbuss Falkenberg, Varberg, Kungsbacka (rullande 12)

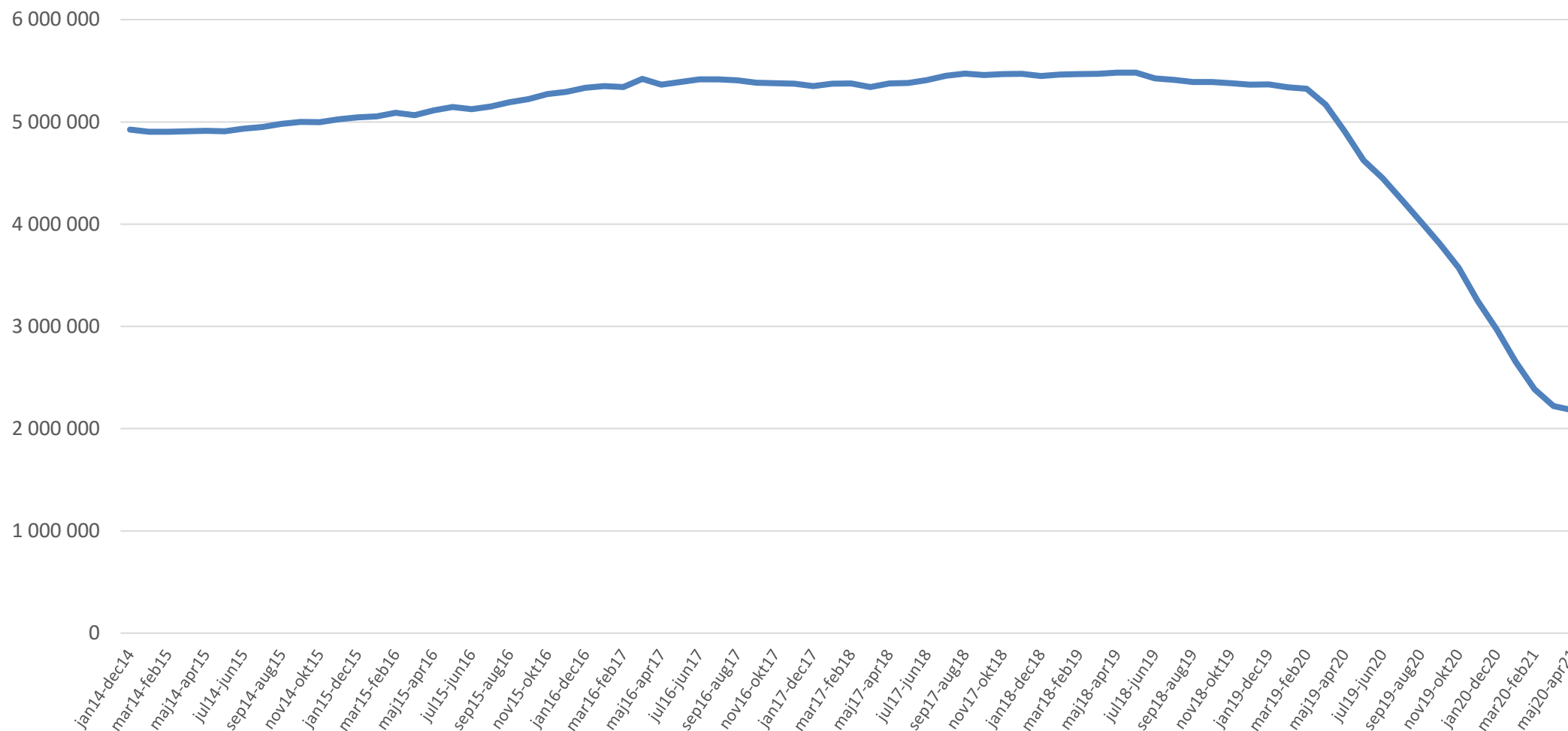


Falkenberg		%
Ackumulerat 2021 jmf 2020	-51,5%	
Jmf föregående år (månad/månad)	-31,3%	
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	-51,4%	
Varberg		%
Ackumulerat 2021 jmf 2020	-54,2%	
Jmf föregående år (månad/månad)	-40,4%	
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	-52,4%	
Kungsbacka		%
Ackumulerat 2021 jmf 2020	-77,4%	
Jmf föregående år (månad/månad)	-22,2%	
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	-70,1%	

Kommentar:

Över ett år av pandemipåverkan syns i grafen över rullande 12. Jämför vi april månad 2019 med april 2021 minskade resandet med stadsbuss med -63% i både Falkenberg och Varberg. I Kungsbacka minskade resandet med -79%.

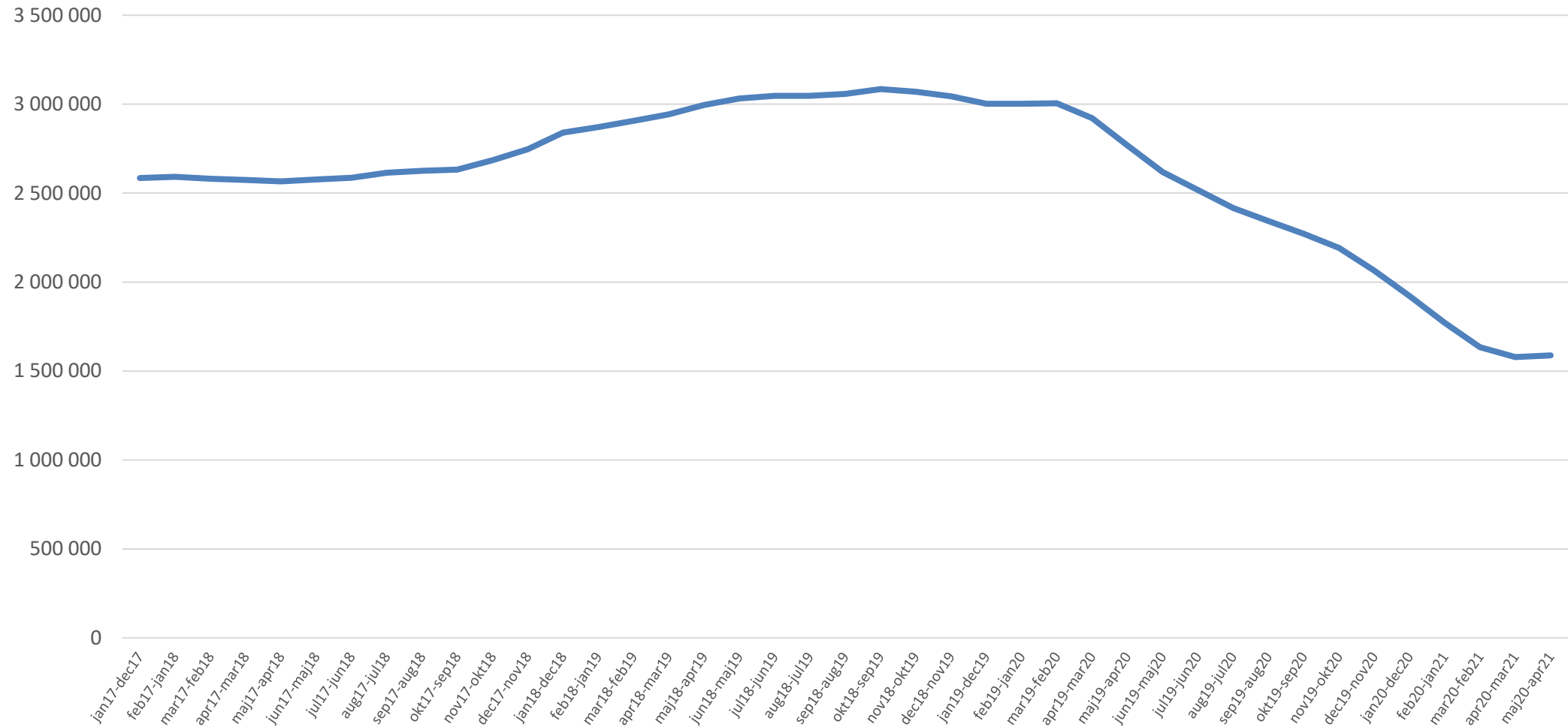
Regionbuss totalt (rullande 12)



Kommentar:

I diagrammet visas rullande 12. Vid rak jämförelse mellan april 2019 och april 2021 minskade resandet med regionbuss med – 66%.

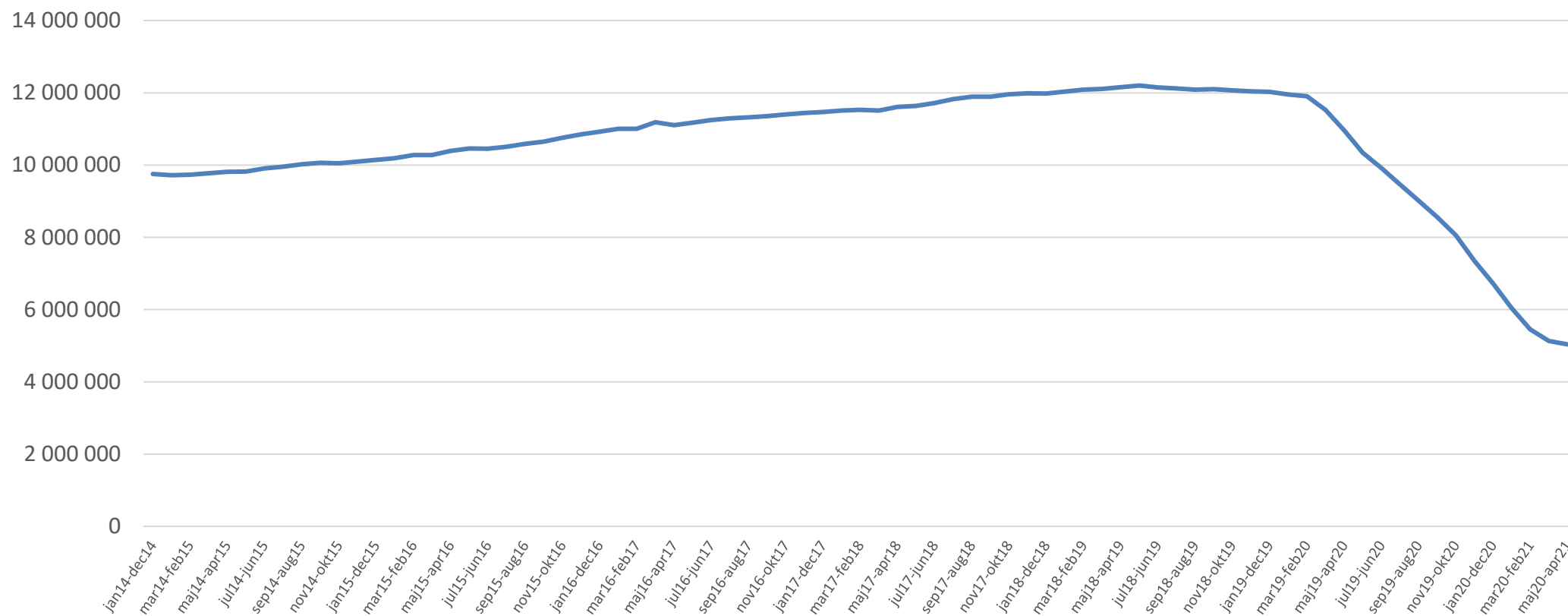
Kungsbackapendeln (rullande 12)



Kommentar:

Antalet resor med Kungsbackapendeln ökar något i april jämfört med föregående månad. I jämförelse med 2019 minskar dock resandet i både mars och april 2021 med -53%.

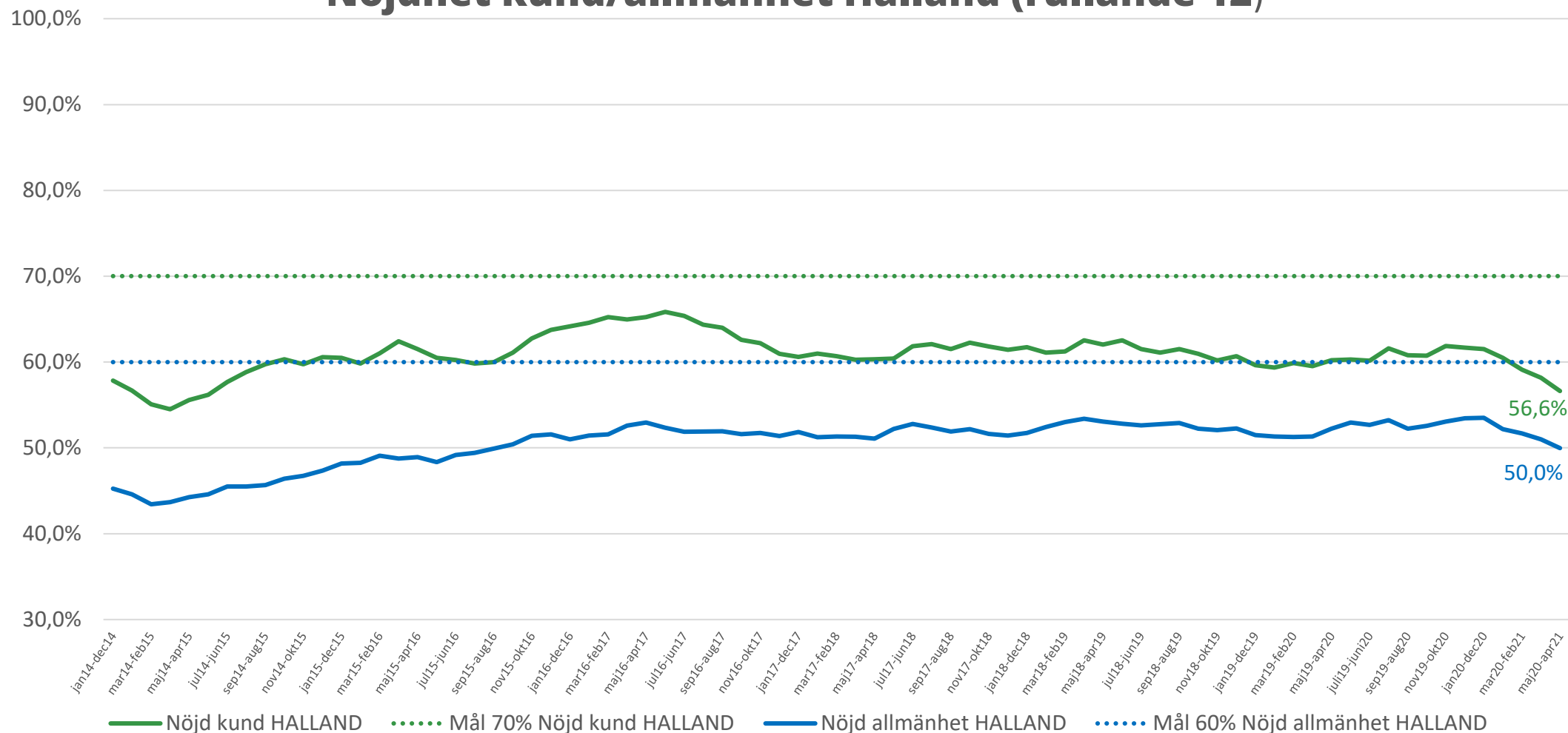
Totalt exkl. Öresundståg/Pågatåg/Krösatåg och Kungsbackpendeln (R12)



Kommentar:

Grafen visar resandet under de senaste 12 månaderna som samtliga påverkats av pandemin. Mellan april 2019 och april 2021 minskade resandet med -62%. Grafen synliggör en brytpunkt mellan februari och mars 2020 vilket speglar pandemins utbrott.

Nöjdhet kund/allmänhet Halland (rullande 12)

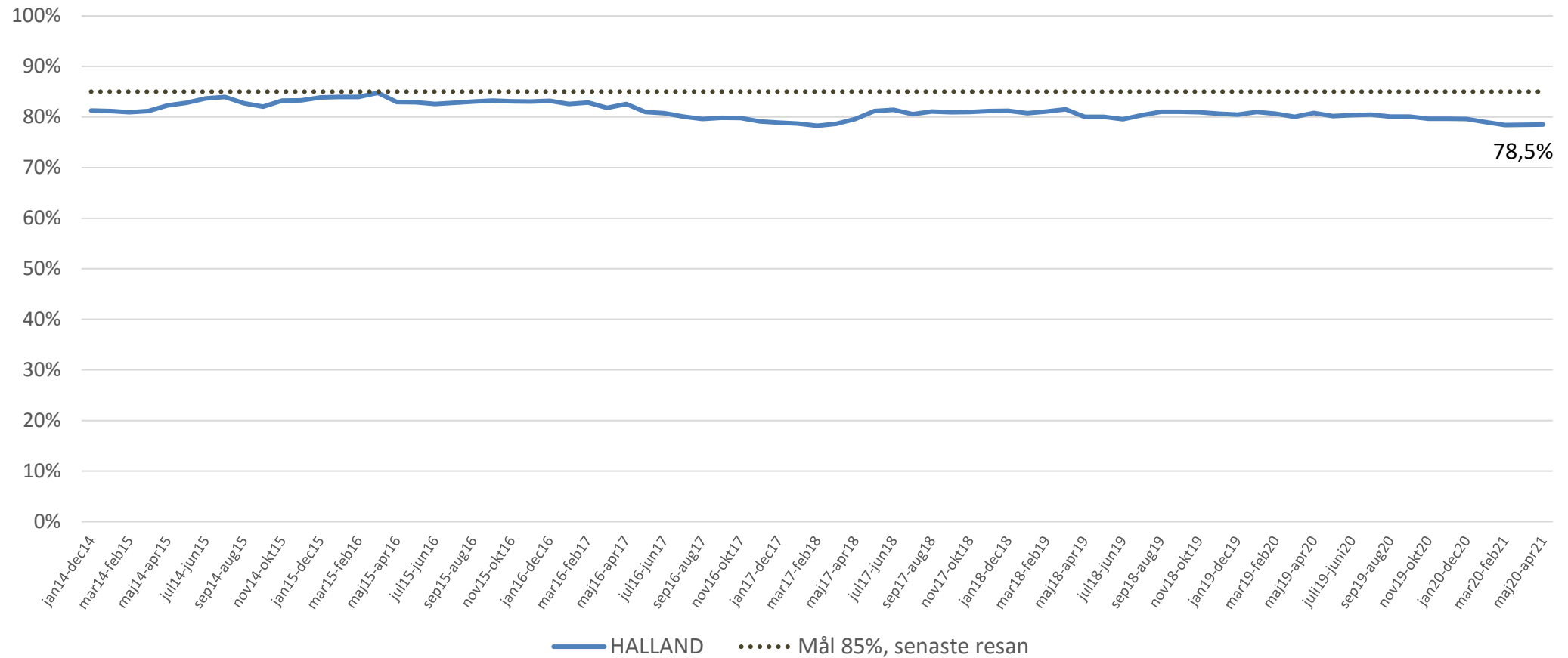


Kommentar:

Nöjdheten ligger fortsatt en bra bit ifrån uppsatt målbild med en tendens till något minskad nöjdhet. Särskilt under 2021 års första fyra månader ligger nöjdheten bland kunder och allmänhet lägre än året innan.

**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)

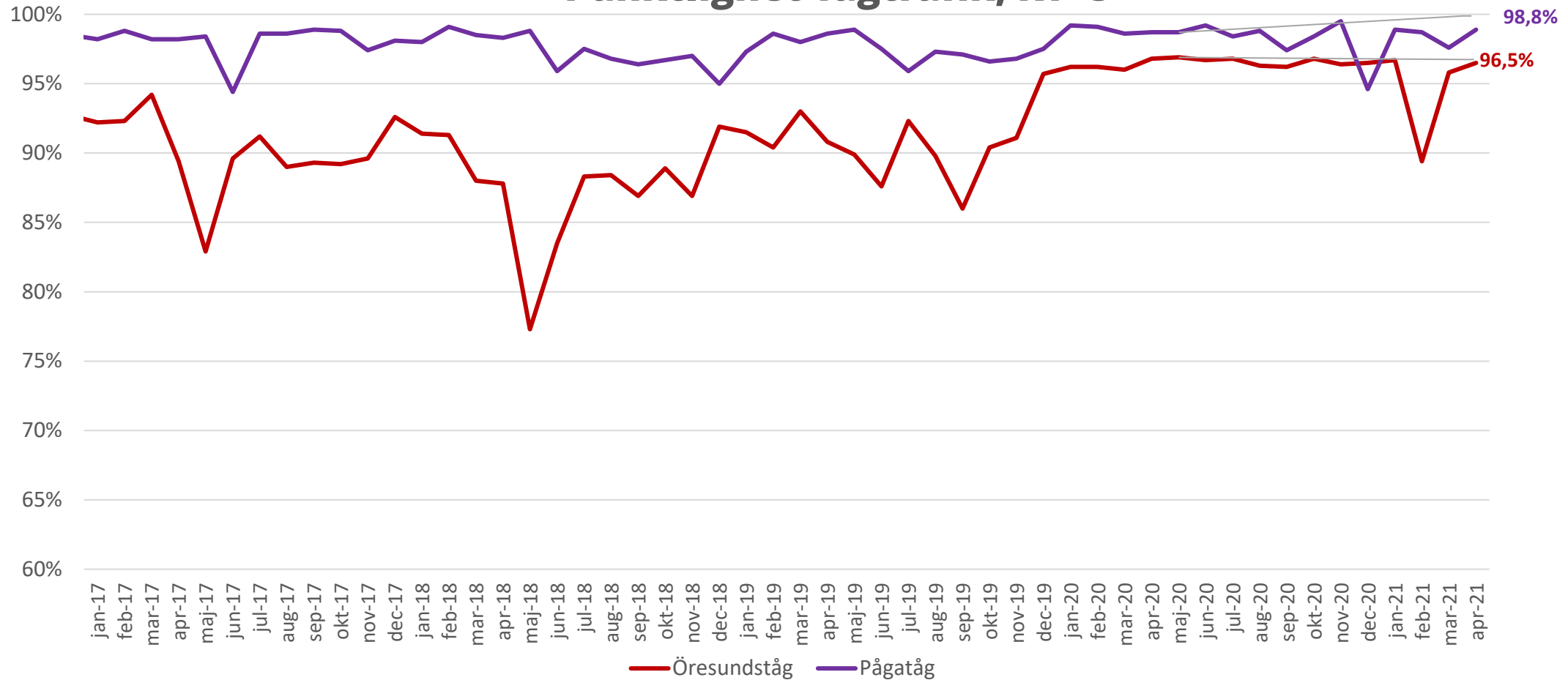


Kommentar:

Kundernas nöjdhet med senaste resan ligger fortsatt högre än den generella nöjdheten, knappt 8 av 10 resenärer ger kollektivtrafiken ett högt betyg.

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

Punktlighet Tågtrafik, RT+5

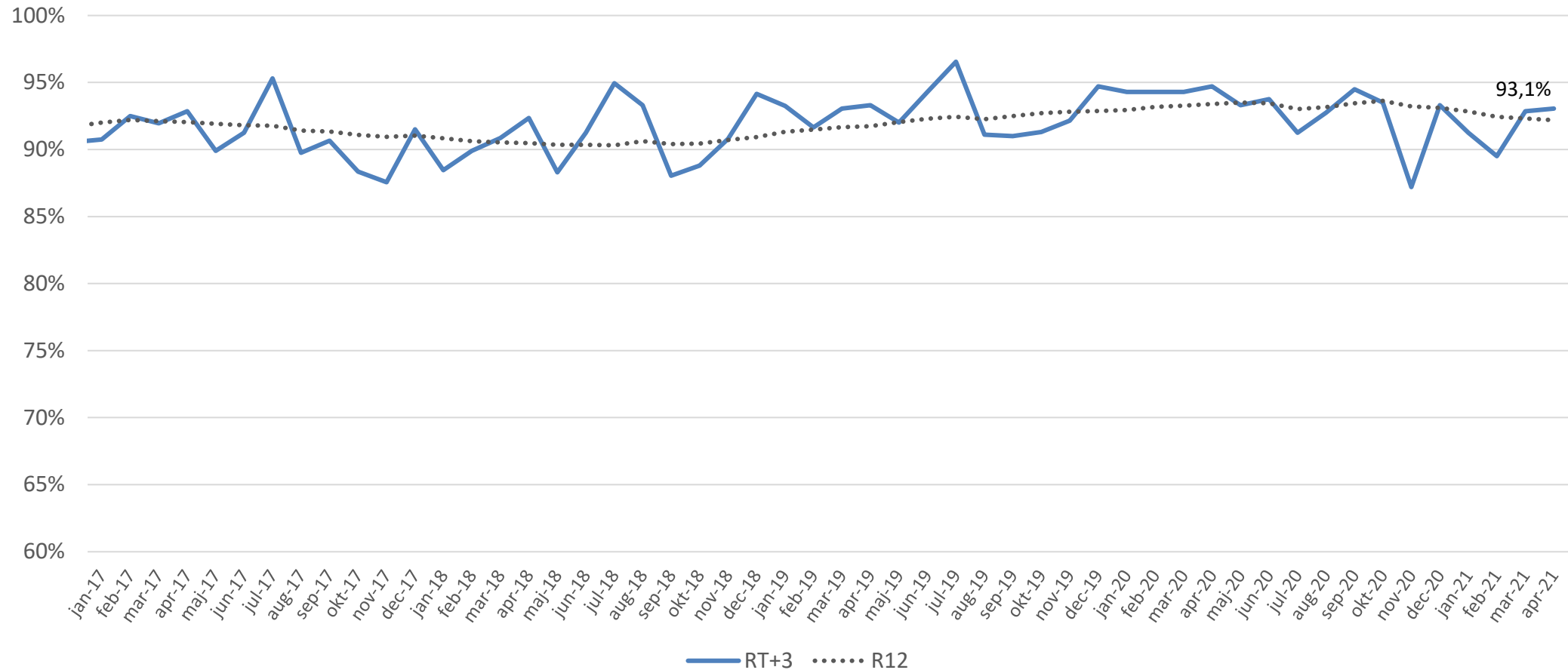


Kommentar:

Både Öresundståg i Halland och Pågatågen på sträckan Halmstad-Förlöv uppvisar en mycket god punktlighet. Över 95 % av dessa tåg ankom i april inom 5 minuter från utsatt tid. Detta tyder på en robust trafikleverans i tågtrafiken. Grafen illustrerar även hur Öresundstågen generellt sett har haft en god punktlighet sedan tidtabellskiftet T20.

**Redovisad punktlighet inkluderar inte inställda avgångar.*

Punktlighet Kungsbackapendeln, RT+3

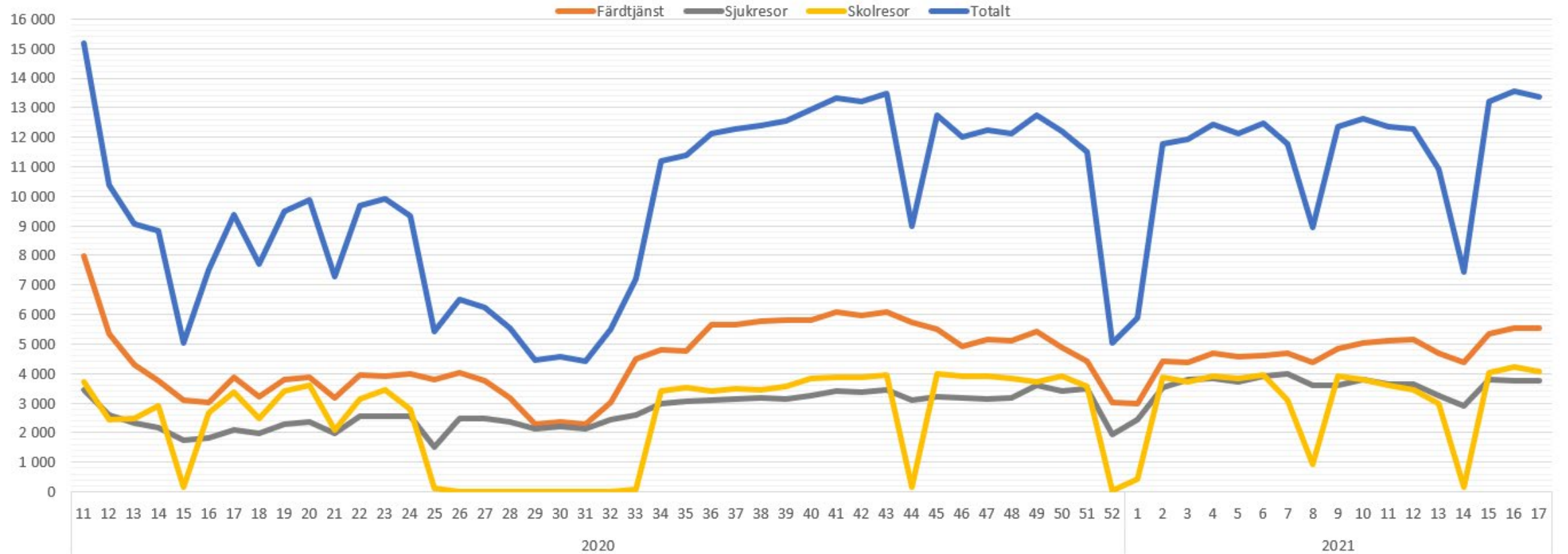


Kommentar:

93,1 % av Kungsbackapendlarna var i tid under april månad, vilket enligt detta mått betyder maximalt 3 minuter efter tidtabell.

**Redovisad punktlighet inkluderar inte inställda avgångar.*

Antal resor per vecka 2020/2021



Kommentar:

Grafen visar resandeutvecklingen veckovis till och med april månad. Det totala resandet har under april månad ökat något och ligger på ungefär samma nivå som innan andra vågen slog till i höstas. Den resandeutvecklingen vi ser nu beror dels på att resorna inom färdtjänst har ökat vilket sannolikt är kopplat till vaccineringen av äldre personer som utgör en stor del i denna reskategori. Vi förväntar oss ett fortsatt ökat resande inom färdtjänst i takt med att vaccineringen fortskrider och att smittspridningen i samhället minskar.



Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

EKONOMISK MÅNADSRAPPORT MAJ 2021

Belopp i tkr	Utfall Period	Periodbudget	Utfall-budget diff	Årsprognos	Årsbudget 2021
Biljettintäkter	70 120	182 848	-112 728	235 092	459 581
Intäkt anropsstyrd trafik	74 706	71 657	3 049	211 070	211 720
Intäkter skoltrafik	51 008	50 975	33	122 340	122 340
Övriga rörelseintäkter	19 528	18 648	880	35 626	34 760
SUMMA INTÄKTER	215 362	324 128	-108 766	604 128	828 401
Trafikkostn Buss/Regiontåg	208 024	219 935	-11 911	529 390	537 843
Trafik/Underhållskostn Ö-tåg	116 274	125 213	-8 940	301 400	315 511
Övriga kostnader	24 982	34 897	-9 915	81 480	83 753
Anropsstyrd trafik	67 803	63 775	4 028	192 016	192 016
Skoltrafik	49 792	49 792		119 500	119 500
Personalkostnader	25 371	25 990	-619	61 758	62 376
SUMMA KOSTNADER	492 245	519 601	-27 356	1 285 543	1 310 999
Avskrivningar plan	8 418	8 418	-1	20 204	20 204
Finansnetto	1 928	2 499	-571	5 427	5 998
RESULTAT 1	-287 229	-206 391	-80 838	-707 046	-508 800
Driftbidrag	212 000	212 000	0	508 800	508 800
RESULTAT 2	-75 229	5 609	-80 838	-198 246	0

Kommentarer prognos 2021:

Stor osäkerhet i Årsprognosen pga pandemin.

Kollektivtrafikplan 2022 med utblick 2023–2024

Förslag till beslut

Presidiet valde att inte lägga fram något förslag till beslut inför styrelsemötet den 18 juni. I stället kommer Kollektivtrafikplanen att redovisas i sin nuvarande form och ett beslut formuleras och fattas efter diskussion på mötet.

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1.

Beskrivning av ärendet

Kollektivtrafikplanen utgår från fastställda mål och principer i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. 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 framför allt kopplat till marknadsandel, resande, nöjdhet och miljö. Framtagandet av kollektivtrafikplanen sker i dialog med kommunerna i länet. Kollektivtrafikplanen utgör även Hallandstrafikens underlag till Region Hallands budgetprocess.

Årets utgåva av kollektivtrafikplanen färgas tydligt av pågående pandemi. Pandemin har kraftigt påverkat Hallandstrafikens verksamhet i form av minskat resande med tillhörande intäkter. Samtidigt har Hallandstrafiken upprätthållit kollektivtrafiken under hela pandemin utifrån dess grundläggande samhällsfunktion för resa till skola eller arbetet utan risk för trängsel och ökad smittspridning.

I planen används begreppet nytt normalläge vilket beskriver en tidpunkt efter pandemin. Hallandstrafiken prognostiserar en resandeminskning om 10–15 procent vid tidpunkt efter pandemin jämfört 2019. Verksamheten föreslås därmed påbörja sin anpassning till nytt prognostiserat normalläge efter pandemin med lägre resande med tillhörande lägre intäkter. Justeringar i trafikutbudet beaktar verksamhetens huvudsakliga uppdrag i form av arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Hallandstrafiken arbetar mot målet om en ökad marknadsandel med 30 procent år 2030 vilket påvisar höga ambitioner för kollektivtrafikens fortsatta utveckling.

Efter genomförd samrådsperiod föreslås följande:

- | | |
|--|-----------|
| • Objekt 1. Öresundståg justerad stoppbild | Genomförs |
| • Objekt 2. Krösatåg Halmstad – Värnamo | Genomförs |
| • Objekt 3. Anpassning till resbehov vid tidpunkt efter pandemin | Justeras |

Hallandstrafiken AB

Daniel Modiggård, Chefsstrateg

Objekt 3. För komplett objektslista, se Kollektivtrafikplan kapitel 7. De trafikobjekt vilka justeras jämfört remissversion daterad 14 april är följande:

- Kungsbacka: 730 Kungsbacka - Mariedal. 740 (Hällingsjö -) Fjärås. 741 Sätla - Kungsbacka. 744 Horred - Kungsbacka
- Varberg: 653 Varberg - Himle. Linje 661 Varberg - Karl Gustav - Kungsäter
- Falkenberg: 12 Falkenbergs bussterminal - Kattegattcenter. 558 Ullared - Fegen. 560 Älvsered - Ullared
- Halmstad: 1 Vallås - Centrum - Gullbrandstorp. 2 Fyllinge - Centrum - Sjukhuset. 3 Hallarna - Centrum - Tylösand. 4 Brogård - Centrum - Flygplatsen. 18 Hallarna - Vallås centrum. 314 Halmstad - Eldsberga. 316 Halmstad - Oskarström. 318 Halmstad - Simlångsdalen. 324 Halmstad - Laholm. 340 Halmstad - Spenshult. 350 Halmstad - Falkenberg. 351 Halmstad - Falkenberg.
- Hylte: 410 Halmstad - Kinnared - Hyltebruk.
- Laholm: 223 Laholm - Knäred. 226 Laholm - Båstad. 227 Laholm - Våxtorp

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Enligt förslag föreslås under 2022 ett minskat trafikutbud om 13,0 miljoner kronor netto. Förslaget innebär en produktionsminskning om cirka 1 procent av det totala trafikutbudet. Hallandstrafiken har under tidsperiod 2015 – 2019 ökat trafikutbudet med cirka 14 procent.

Underlag för beslut, bilaga

- Kollektivtrafikplan 2022 med utblick 2023–2024
- Tillhörande samrådsredovisning

Andreas Almquist
Verkställande DirektörDaniel Modiggård
Chefsstrateg

Kollektivtrafikplan 2022 med utblick 2023 – 2024

Hallandstrafikens styrelse fattade beslut om Kollektivtrafikplan på styrelsesammanträde 18 juni 2021. Kollektivtrafikplanen innehåller produktionsminskningar om cirka 1 procent för 2022. I sammanhanget kan nämnas att Hallandstrafiken utökat trafikutbudet med cirka 14 procent under tidsperiod 2015 – 2019. Efter genomförd samrådsperiod sker justeringar enligt följande:

- | | |
|--|-----------|
| • Objekt 1. Öresundståg justerad stoppbild | Genomförs |
| • Objekt 2. Krösatåg Halmstad – Värnamo | Genomförs |
| • Objekt 3. Anpassning till resbehov vid tidpunkt efter pandemin | Justeras |

Kollektivtrafikplanen utgår från fastställda mål och principer i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. 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 framför allt kopplat till marknadsandel, resande, nöjdhet och miljö. Framtagandet av kollektivtrafikplanen sker i dialog med kommunerna i länet.

Årets utgåva av kollektivtrafikplanen färgas tydligt av pågående pandemi. Pandemin har kraftigt påverkat Hallandstrafikens verksamhet i form av minskat resande med tillhörande intäkter. Samtidigt har Hallandstrafiken upprätthållit kollektivtrafiken under hela pandemin utifrån dess grundläggande samhällsfunktion för resa till skola eller arbetet utan risk för trängsel och ökad smittspridning. Samtidigt blickar nu Hallandstrafiken mot en tid då restriktioner avskaffas och vi fritt kan röra oss i samhället på nytt. Vi vet inte exakt hur samhället har förändrats utifrån nya resvanor men det vi vet är att Hallandstrafikens mål om en ökad marknadsandel kvarstår samt att kollektivtrafiken även fortsatt kommer vara ett avgörande verktyg för att skapa en mer hållbar region.

Gösta Bergenheim, Ordförande

Per Stané Persson, vice Ordförande

Andreas Almquist, VD

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN 2022 MED UTBLICK 2023-2024

BESLUTAD I HALLANDSTRAFIKENS STYRELSE 2021-06-18



INNEHÅLL

1. Sammanfattning	4
2. Inledning	5
Ett växande Sydvästsverige	5
Hur fungerar kollektivtrafiken i Halland	5
Trafikförsörjningsprogram 2021-2025	6
Vad är en Kollektivtrafikplan	7
3. Effekter av pandemin	8
Kortsiktiga effekter av pandemin	8
Långsiktiga effekter av pandemin	8
4. Mål för kollektivtrafiken i Halland	9
Övergripande mål	9
Agenda 2030	9
Uppföljning och indikatorer	10
5. Måluppfyllnad	12
Måluppfyllnad 2020	12
Marknadsandel	12
Resande	13
Tågtrafik	14
Stadsbusstrafik	18
Regionbusstrafik	20
Nöjdhet	21
Miljö	22
6. Verksamhetsutveckling - vad vi har gjort	24
Större trafikförändringar under tidsperiod 2015 - 2021	24
Försäljning	25
Marknadsföring, kommunikation och Information	26
Infrastruktur	27

Upphandling av trafik.....	28
7. Verksamhetsutveckling - vad vi planerar att göra 2022-2024	30
Regionövergripande utmaningar.....	30
Trafikförändringar	33
Trafikförändringar 2022	33
Trafikförändringar 2023-2024	41
Försäljning.....	42
Marknadsföring, kommunikation och information.....	44
Infrastruktur	45
Upphandling av trafik.....	46
8. Ekonomi	47
Priser.....	48
9. Särskild kollektivtrafik	49
Skolskjuts	49
Serviceresor	50
10. Bilagor	53
Bilaga 1: Nyckeltal för den allmänna kollektivtrafiken 2020	53
Bilaga 2: Infrastruktur 2020	55
Hållplatser med utökad resenärsservice	55
Tillgänglighetsanpassade hållplatser, exempel	57

1. SAMMANFATTNING

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. Kollektivtrafikplanens syfte är att beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten inom en treårig utblick, exempelvis genom trafikförändringar. I kollektivtrafikplanen görs också en uppföljning på utvecklingen för ett antal utvalda nyckeltal främst kopplat till marknadsandel, resande, nöjdhet och miljö. Framtagandet av kollektivtrafikplanen sker i dialog med kommunerna i länet. Kollektivtrafikplanen utgör även Hallandstrafikens underlag inom Region Hallands budgetprocess.

Årets utgåva av kollektivtrafikplanen färgas tydligt av pågående pandemi. Pandemin har kraftigt påverkat Hallandstrafikens verksamhet i form av minskat resande med tillhörande intäkter. Samtidigt har Hallandstrafiken upprätthållit kollektivtrafiken under hela pandemin utifrån dess grundläggande samhällsfunktion för resa till skola eller arbetet utan risk för trängsel och ökad smittspridning. Efter pandemin kan arbetsmarknadsregionerna behöva vidgas ännu mer, människor kan komma att behöva pendla ännu längre till nya arbetstillfällen. Andra kan komma att behöva studera på andra orter för att bli anställningsbara igen. Samtidigt har pandemin påskyndat samhällets digitala utveckling genom exempelvis distansmöten vilket föräntas påverka hur vi reser framöver.

Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Utöver det ska kollektivtrafiken stödja en socialt hållbar utveckling genom ett säkerställa grundläggande resmöjligheter för hela länet. Nämnade principer har beaktats i de förslag till justeringar av trafikutbudet vilka redovisas i kapitel 7.

2. INLEDNING

ETT VÄXANDE SYDVÄSTSVERIGE

Halland växer mitt i ett växande sydvästsverige vilket ställer krav på en välfungerande kollektivtrafik. Pendlingen ökar mellan regioner, kommuner och städerna i och kring Halland vilket innebär att man i högre utsträckning inte bor och arbetar i samma ort, kommun eller region. Utvecklingen före pandemin visar att antalet pendlare över Hallands norra och södra gräns ökar vilket tyder på att arbetsmarknaderna vidgas. En utvecklad kollektivtrafik med tillhörande utbyggd infrastruktur vilket motsvarar det framtida resandebehovet är viktigt för att Halland ska kunna utvecklas hållbart. Vidare måste den framtida planeringen för kollektivtrafiken i Halland vara strategisk samt kommun- och länsgränsöverskridande. Kollektivtrafik är ett av flera verktyg för samhällsutveckling och för att få fler att resa med kollektivtrafiken krävs samverkande insatser mellan bebyggelse, infrastruktur och kollektivtrafikplanering. Med andra ord kräver en attraktiv kollektivtrafik ett långsiktigt åtagande från flera aktörer. En ökad möjlighet till arbetspendling ger förutsättningar för regional utveckling, stärkt eller större arbetsmarknad och ökad sysselsättning för alla grupper i samhället. Kollektivtrafiken bidrar också till social hållbarhet genom att skapa grundläggande tillgänglighet till samhället och bryta ned fysiska och sociala barriärer och på så sätt stärka integrationen. När satsningar sker på bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen kan attraktiviteten för en ort öka och fler bostäder byggas. När fler väljer kollektivtrafiken framför bilen och kollektivtrafikens marknadsandel ökar, minskar klimatutsläppen och trängseln på våra vägar.

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 ombesörja 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.

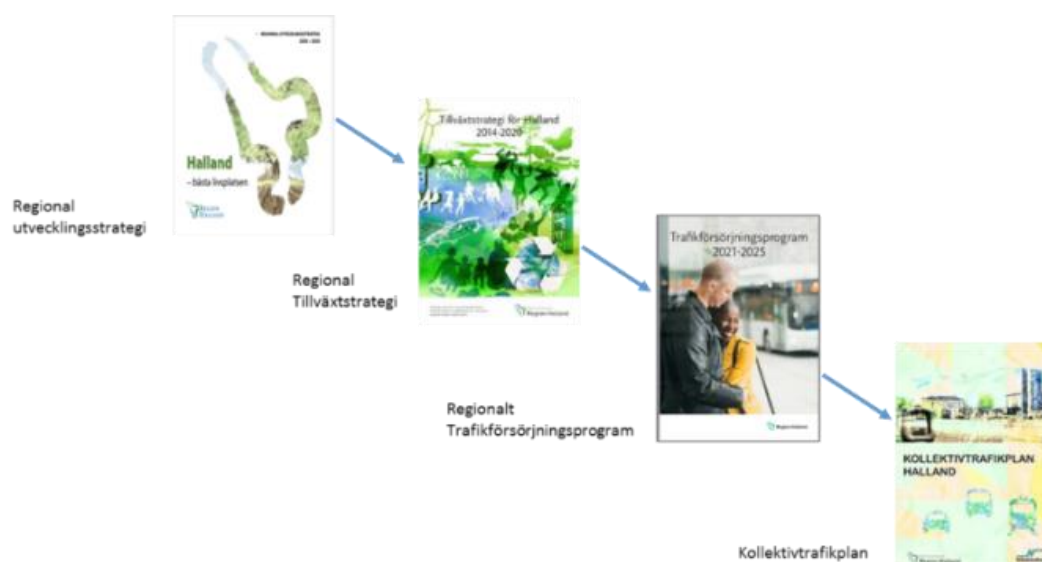
TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2021-2025

I december 2020 antogs det nu gällande Regionala Trafikförsörjningsprogrammet för Halland. 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. Region Hallands uppdrag att leda och samordna en hållbar tillväxt i Halland innebär att ta hänsyn till de tre hållbarhetsdimensionerna: ekonomisk-, social- och ekologisk hållbarhet. Dessa är ömsesidigt beroende av varandra. Med utgångspunkt i hållbar tillväxt har Tillväxtstrategins prioriteringar formulerats i mer specificerade inriktningar och mål för kollektivtrafiken i Trafikförsörjningsprogrammet.

Genom att öka tillgängligheten och tidsförtäta i relationer där det finns potential för arbetsmarknadsförstoring förbättras tillväxten i regionen. En ökad möjlighet till arbetspendling ger förutsättningar för regional utveckling, stärkt eller större arbetsmarknad och ökad sysselsättning för alla grupper i samhället. Kollektivtrafiken bidrar också till social hållbarhet genom att skapa grundläggande tillgänglighet till samhället och bryta ned fysiska och sociala barriärer och på så sätt stärker integrationen. Om satsningar sker på bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen kan attraktiviteten för en ort öka och fler bostäder byggas. Om fler väljer kollektivtrafiken framför bilen och kollektivtrafikens marknadsandel ökar, minskar klimatutsläppen. Målet om en ökad marknadsandel har direkta kopplingar till ekonomisk, ekologisk och sociala- hållbarhetsdimensionerna. Men det kräver samplanering mellan många aktörer som alla har olika ansvarsfördelning. Målet om att öka kollektivtrafikens marknadsandel till minst 30 procent år 2030 kan därför ses som ett gemensamt ansvarstagande inom respektive aktörs ansvarsområde, där kollektivtrafiken är ett verktyg för en hållbar utveckling.

VAD ÄR EN 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, nöjdhet och miljö. Framtagandet av kollektivtrafikplanen sker i dialog med kommunerna i länet.



Styrande dokument för kollektivtrafiken i Halland

3.EFFEKTER AV PANDEMIN

KORTSIKTIGA EFFEKTER AV PANDEMIN

Pandemin har kraftigt påverkat Hallandstrafikens verksamhet i form av minskat resande och intäkter samtidigt som kollektivtrafiken har upprätthållits utifrån dess grundläggande samhällsfunktion. Det har varit viktigt att kollektivtrafiken fungerat för att de människor som måste resa med kollektivtrafiken, att dessa kunnat nyttja denna även under pandemin till skola eller arbete utan risk för trängsel eller ökad smittspridning. Pandemins effekter på kollektivtrafiken inleddes andra veckan i mars 2020, där resandet under våren gick ned till nivåer om 45–55 procent beroende på trafikslag. Med start juni månad ökade resandet till 55–65 procent vid jämförelse motsvarande period föregående år. Efter tidpunkt för införandet av lokala allmänna råd 3 november minskade resandet på nytt till nivåer om 35–50 procent beroende av trafikslag. Pandemins effekter påverkade utfallet kraftigt med en minskning av resandet om 39,7 procent. Totalt gjordes 12,1 miljoner resor med tåg och buss i Halland vilket ska jämföras med 20,0 miljoner resor 2019. Pandemins effekter i form av kraftigt minskat resande med tillhörande intäkter förväntas kvarstå under stora delar av 2021.

LÅNGSIKTIGA EFFEKTER AV PANDEMIN

Hallandstrafikens ansvar är resor till studier och arbete och annat vardagsresande. Under pandemin har det digitala arbetssättet blivit det primära för många som annars skulle ha rest och använt kollektivtrafiken. De som behövt resa har rekommenderats att resa på andra tider än högtrafiktiderna. Efter pandemin kan arbetsmarknadsregionerna behöva vidgas ännu mer, människor kan komma att behöva pendla ännu längre till nya arbetstillfällen. Andra kan komma att behöva studera på andra orter för att bli anställningsbara igen. Detta kan göra att kollektivtrafiken blir ännu viktigare när krisen har hanterats. Redan innan pandemin kunde analyser se att allt fler arbetstagare hade möjlighet att styra sin egen arbetstid, många företag tillämpar skift eller andra arbetstidsöverenskommelser som innebär att resan till arbetet kan börja andra tider på dygnet än de traditionella. Utbudet för vardagsresande omfattar samtliga veckans dagar och en stor del av dygnet även om topparna i resandet fortfarande inträffar morgon och eftermiddag. Högtrafiktiderna har en tendens att tänjas ut till att omfatta flera timmar på morgonen och eftermiddagen vilket kan innebära att resandet i efterhand kan komma att spridas ut. Även förändrade beteenden avseende social distansering förväntas ge effekter på hur människor väljer att resa framöver. Hur resbehovet ser ut efter pandemin har ingen svaret på. Det vi vet däremot är att det kommer att se annorlunda ut. Hallandstrafiken följer utvecklingen noga tillsammans med branschen med mål att löpande anpassa verksamheten utifrån de nya förändrade förutsättningarna.

4. 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. Kollektivtrafiken är ett av Hallands mest strategiska verktyg för genomförandet av Hallands tillväxtstrategi. Med kollektivtrafiken skapas större arbets- och studiemarknader, en mer hållbar region och sist men inte minst möjliggörs goda förutsättningar för ett fortsatt attraktivt Halland – Halland bästa livsplatsen. 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.

Hallandstrafikens vision är att skapa "världens bästa kollektivtrafik – för hallänningarna". Hallandstrafikens prioriterade mål är att nå en ökad marknadsandel, dvs ökad andel jämfört med 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.

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.

AGENDA 2030

FN antog under 2016 Agenda 2030 som innehåller 17 globala hållbarhetsmål. FN:s 17 globala hållbarhetsmål med sina 169 delmål ska bidra till - att avskaffa extrem fattigdom - att minska ojämlikheter och orättvisor i världen - att främja fred och rättvisa - att lösa klimatkrisen. Agenda 2030 är en agenda för förändring mot ett hållbart samhälle där kollektivtrafiken har en viktig roll. Hallandstrafikens beaktar i sitt miljö- och klimatarbete även de i Agenda 2030 uppsatta målen.

Hallandstrafiken redovisar i sin årliga Hållbarhetsredovisning samt Kollektivtrafikplan resultat och utfall av arbetet mot uppsatta mål inom miljö- och klimatarbetet. Redovisning sker för att säkerställa att utfört arbete och inriktning ger önskad effekt och resultat. För att uppföljningen

ska bidra till målluppfyllnad är det av vikt att mätetal och dess framtagande är väl förankrade i verksamhet och över tid.

De mål och delmål i Agenda 2030 som kollektivtrafiken bidrar till är i huvudsak:

Agenda 2030

Mål 3: Hälsa och välbefinnande med tillhörande delmål

3.4: Minska antalet dödsfall till följd av icke smittsamma sjukdomar och främja mental hälsa

Mål 10: Minskad ojämlikhet

Mål 11: Hållbara städer och samhällen med tillhörande delmål

11.2: Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla

11.6: Minska städernas miljöpåverkan

11a: Stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen

Mål 13: Bekämpa klimatförändringarna

UPPFÖLJNING OCH INDIKATORER

HALLAND SKA VARA EN MER ATTRAKTIV, INKLUDERANDE OCH KONKURRENSKRAFTIG REGION ÅR 2020 ÄN ÅR 2014

Mål	Indikatorer	Följs upp i
Regionförstoring genom utveckling av kollektiv-trafik och infrastruktur, såväl söderut som norrut. Fortsatt arbete för goda förbindelser med Stockholm	Restid/turtäthet till Stockholm, Göteborg, Malmö och Helsingborg – mät punkt Halmstad och Varberg	Uppföljning till Tillväxtstrategin
Utvecklade former för samverkan och sam- planering mellan kollektivtrafik, infrastruktur,samhälls- och bebyggelseplanering		Uppföljning till Tillväxtstrategin
Attraktiva stadsmiljöer med mötesplatser som främjar företagsamhet, innovationer och kultur	Deltagande och publik vid ett urvalstrategiskt utvalda arrangemang och mötesplatser. Huspriser i Halland	Uppföljning till Tillväxtstrategin
En koldioxidneutral ekonomi och fossil-oberoende transporter	Andel förnyelsebar energi, Koldioxid-utsläpp	Uppföljning till Tillväxtstrategin

KOLLEKTIVTRAFIKEN I HALLAND SKA BIDRA TILL HÖG ATTRAKTIVITET OCH EN HÅLLBAR SAMHÄLLSUTVECKLING		
Mål	Indikatorer	Följs upp i
Kollektivtrafikens marknadsandel av totalt resande ska vara minst 30% år 2030.	Resandestatistik	Kollektivtrafikplanen
Kollektivtrafiken ska bidra till positiv ekonomisk utveckling genom att bidra till tillväxt genom arbetsmarknadsförstoring	Skattekraft, Flyttningsöverskott från övriga Sverige till Hallands län	Uppföljning till Tillväxtstrategin
Trafikintäkterna från resenärerna ska utgöra minst 60 procent av trafikkostnaderna baserat på det totala utbudet av den allmänna kollektivtrafiken i Halland sett över en längre tidsperiod	Biljettintäkter och trafik kostnader	Hallandstrafiken ekonomiska redovisning
Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen	Utsläppsnivåer ur fordonsdatabasen FRIDA	Kollektivtrafikplan
Kollektivtrafikstråken i stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025	Antal och procentandel av hållplatser i stadsbusstråken per stad som tillgänglighetsanpassas	Hållplatsregister Hallandstrafiken
Hållplatser/bytespunkter med mer än 20 påstigande per dygn ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025	Antal och procentandel tillgänglighetsanpassade hållplatser med mer än 20 påstigande	Hållplatsregister Hallandstrafiken
Kollektivtrafiken ska uppfattas som trygg och säker	Utförande från frågor i Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan

RESANDET MED KOLLEKTIVTRAFIK SKA ÖKA OCH VARA ATTRAKTIVT		
Mål	Indikatorer	Följs upp i
Högst 1,5 som restidskvot för busstrafik i kollektivtrafikstråk	Restidskvoter	Kollektivtrafikplan
Högst 0,8 som restidskvot för tåg	Restidskvoter	Kollektivtrafikplan
Resandeökning delmål	Resandestatistik per linje och totalt	Kollektivtrafikplan
Nöjd kund	Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan
Nöjd invånare	Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan

5. MÅLUPPFYLLNAD

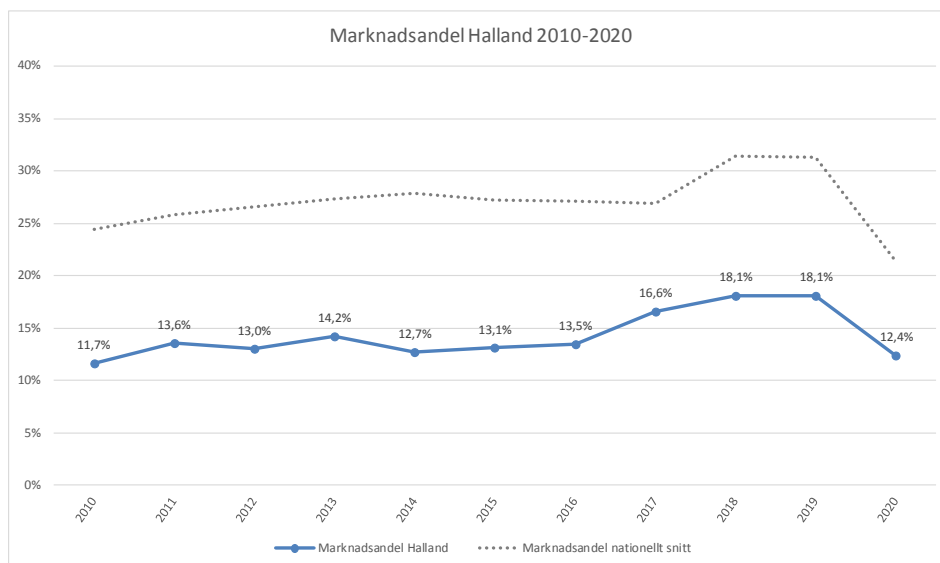
MÅLUPPFYLLNAD 2020

Nyckeltal	Mål 2020	Utfall 2020	Mål 2021	Mål 2022	Mål lång sikt
Marknadsandel	19,0%	12,4%	-*	-*	30%
Resandeutveckling	5,0%	-39,7%	-*	-*	5,0%/år
Nöjdhet					
• Kund	70%	61,5%	70%	70%	80%
• Allmänhet	60%	53,5%	60%	60%	70%
• Senaste resan	85%	79,8%	85%	85%	90%
Fossilfria bränslen	100%	99,8%	100%	100%	100%

* Under pågående pandemi avråder Folkhälsomyndigheten allmänheten att använda kollektivtrafiken, förutom vid särskilda fall. Mot denna bakgrund preciseras inga målvärden för 2021-2022.

MARKNADSANDEL

Marknadsandelen, d.v.s. andelen resor med kollektivtrafik av totalt antal motoriserade resor, visar på kollektivtrafikens konkurrenskraft. Marknadsandelen minskade kraftigt som en effekt av pandemin, från 18,1 procent (2019) till 12,4 procent (2020).

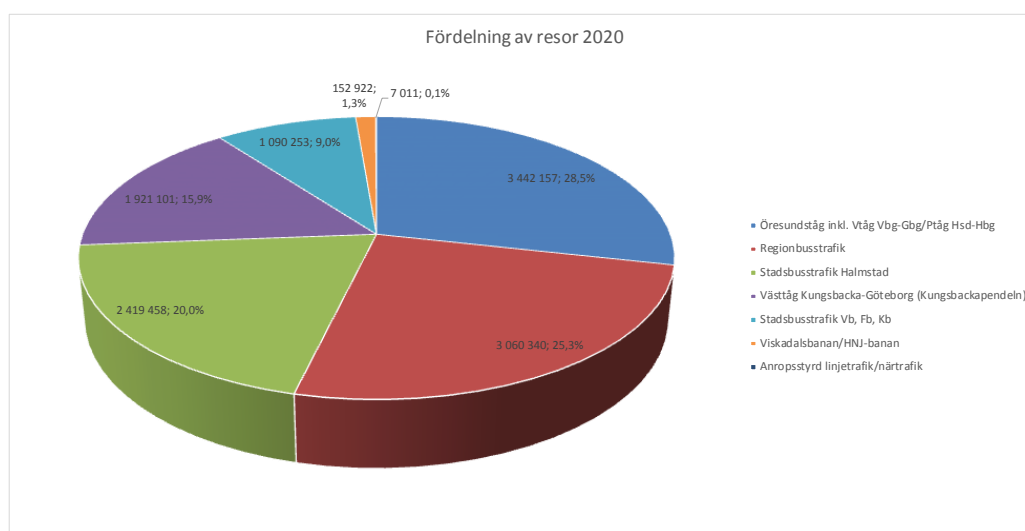


RESANDE

Pandemins effekter påverkade utfallet kraftigt med en minskning av resandet om 39,7 procent. Totalt gjordes 12,1 miljoner resor med tåg och buss i Halland vilket ska jämföras med 20,0 miljoner resor 2019.



Sett till fördelningen av resor står regionbuss, Öresundståg (Vtåg Vbg-Gbg, Ptåg Hsd-Hbg) samt Halmstad stadsbuss fortsatt 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 litet vid jämförelse med totalt antal resor.

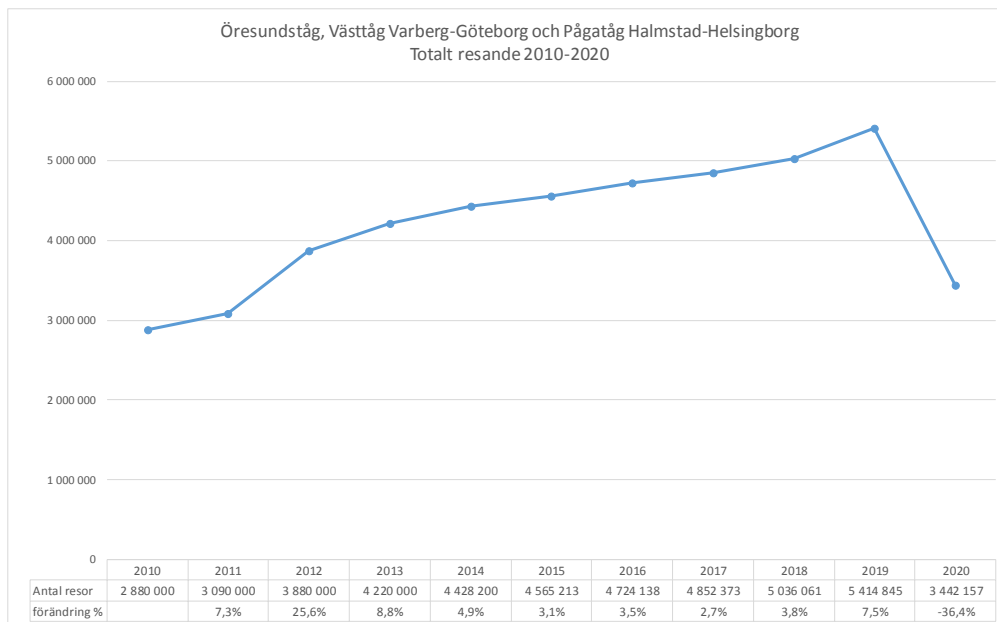


TÅGTRAFIK

Västkustbanan är stommen i den halländska kollektivtrafiken med avgörande betydelse för Hallands utveckling. Trafiken på Västkustbanan utgörs 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/var dag 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 tågsystemen kompletterar varandra utifrån tidtabell och uppehållsbild. Utöver Västkustbanan trafikerar Viskadalsbanan med Västtågen Varberg-Borås och Halmstad-Nässjö järnväg med Krösatågen på sträckan Halmstad-Jönköping/Nässjö.

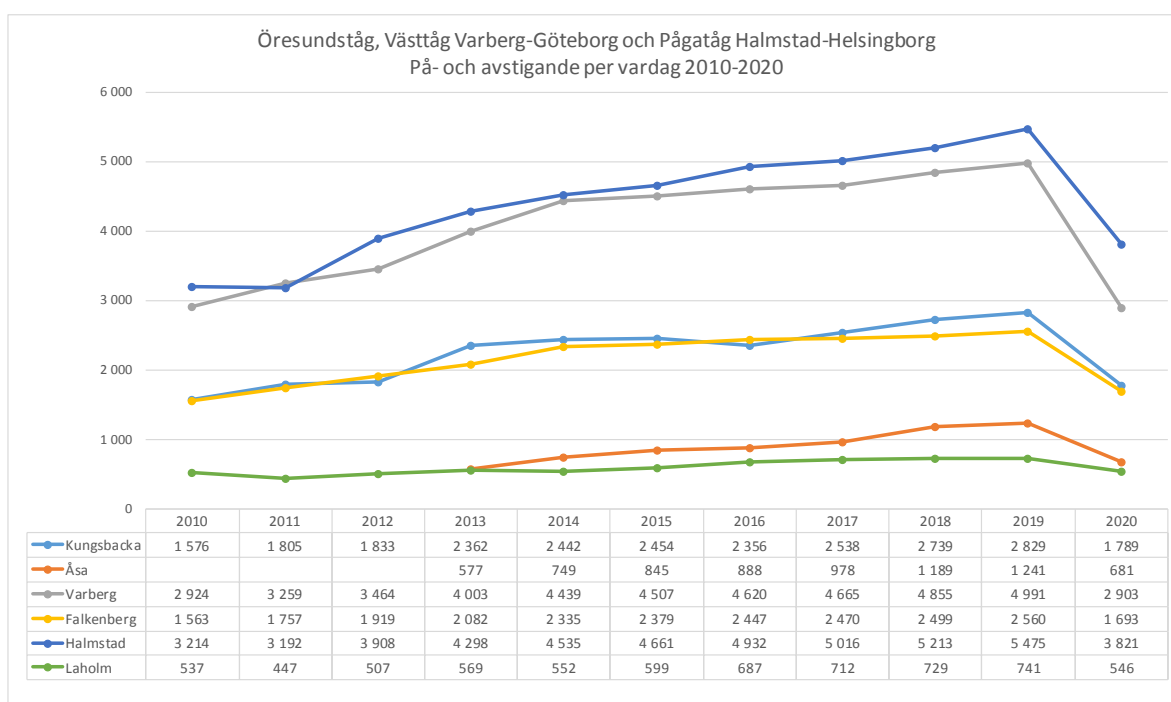
Öresundståg, Pågatåg Halmstad-Helsingborg, Västtåg Varberg-Göteborg

Under 2020 genomfördes omkring 3,4 miljoner resor med Öresundståg, Pågatåg Halmstad-Helsingborg samt Västtåg Varberg-Göteborg. Jämfört med 2019 minskade resandet med -36,4 procent. I en jämförelse med 2010 har dock resandet på Västkustbanan ökat med knappt 20 procent. Denna ökning kan till delar härledas till en utökad trafik dvs Pågatågstrafiken (december 2015) samt tillkommande Västtåg Varberg-Göteborg (2017-2019). I en jämförelse av enbart resor med Öresundståg har resandet med Öresundståg ökat med knappt 10 procent sedan 2010.

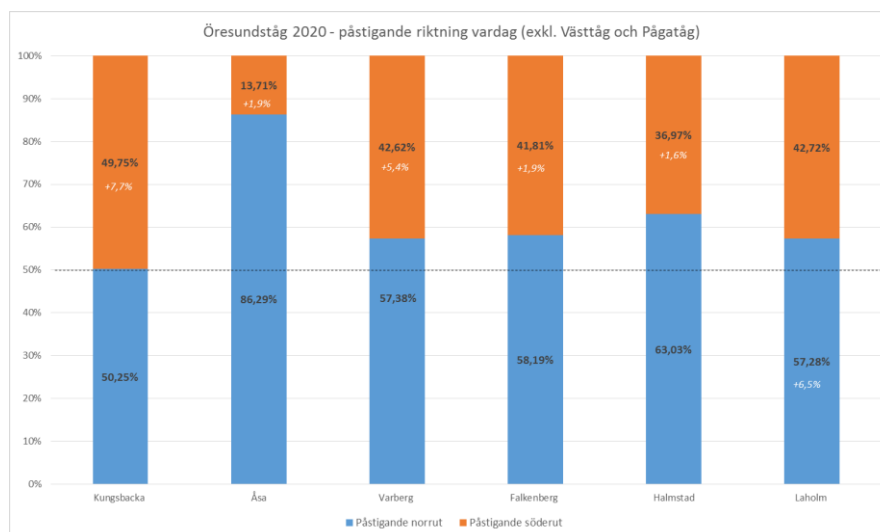


På och avstigande per station samt i vilken riktning resan sker

Vid fördelningen av antal på- och avstigande i Öresundstågssystemet (inräknat Vtåg Vbg-Gbg, Ptåg Hsd-Hbg) är Halmstad och Varberg de klart största stationerna. Tillsammans står de för ca 60 procent av resorna. Jämfört med 2019 minskar resandet för samtliga stationer. Den största reseminskningen återfinns i Åsa och Varberg där resandet minskat med -45 respektive -42 procent. Minst påverkan syns i Laholm där resandet minskat med -26 procent under 2020 jämfört med föregående år.



Andel påstigande i förhållandet nord/sydlig riktning påvisar en tyngdpunkt norrut. Omkring 60 procent av resorna sker norrut. Från Laholm, Halmstad, Falkenberg och Varberg sker omkring 60 procent av resorna norrut. Från Kungsbacka sker resandet med Öresundståg och Västtåg Varberg-Göteborg med en jämn fördelning mellan norr- och södergående resor. Från Åsa reser drygt 85 procent norrut. Andelen resor i nordlig respektive sydlig riktning har påverkats under året. Undantaget Laholm har resterande halländska stationer fått en lägre andel resor norrut jämfört med 2019. I Laholm har på motsatt vis andelen södergående resor minskat. Detta skulle kunna signalera pandemins påverkan på de längre pendlingsstråken till Göteborg respektive Helsingborg till följd av restriktioner och uppmaning till hemarbete för de som har möjlighet.



Västtåg Kungälv-Göteborg (Kungälvapendeln)

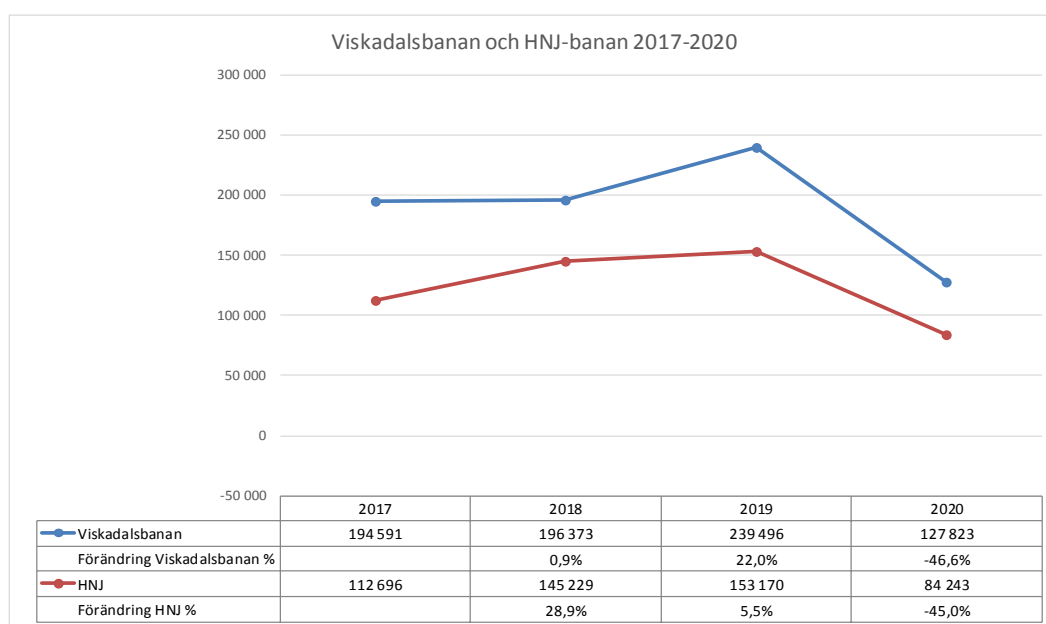
Resandet på Kungälvapendeln mäts från och med 2017 med kundräkningssystem. Kundräkningssystemet innebär att det finns sensorer i varje dörrpar som mäter på- och avstigande. Det nya sättet att räkna resandet på Kungälvapendeln har visat på ett stort mörkertal jämfört tidigare mätmetod där resandet justerades efter bedömd stämpningsbenägenhet vilket gav stora variationer. Utifrån att nuvarande mätmetod skiljer sig markant från tidigare utgör 2017 numera basår för fortsatta analyser på Kungälvapendeln. Under 2020 genomfördes ca 1,9 miljoner resor på Kungälvapendeln, en minskning med -26,2 procent jämfört 2019.



Viskadalsbanan och Halmstad-Nässjö järnväg

I likhet med Kungsbackapendeln mäts resandet på Visgadalsbanan från och med 2017 med kundräkningssystem. Under 2020 uppgick resandet till knappt 128 000 resor, en minskning med -46,6 procent jämfört 2019.

Sedan 2017 har det på Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ) genomförts manuella räkningar under vår och höst inom ramen för det treåriga testprojektet för banan. Testprojektet avslutades vid tidtabellskiftet december 2020 men antalet turer har bibehållits även under 2021. Resanderäkningar har inte genomförts under 2020 och resandet på banan har därför beräknats utifrån en nedräkning av 2019 års siffror. Nedräkningen med -45 procent har grundats efter dialog med Jönköpings länstrafik och vid jämförelse med andra jämförbara linjer, totalt genomfördes 84 000 resor på den halländska delen av banan.

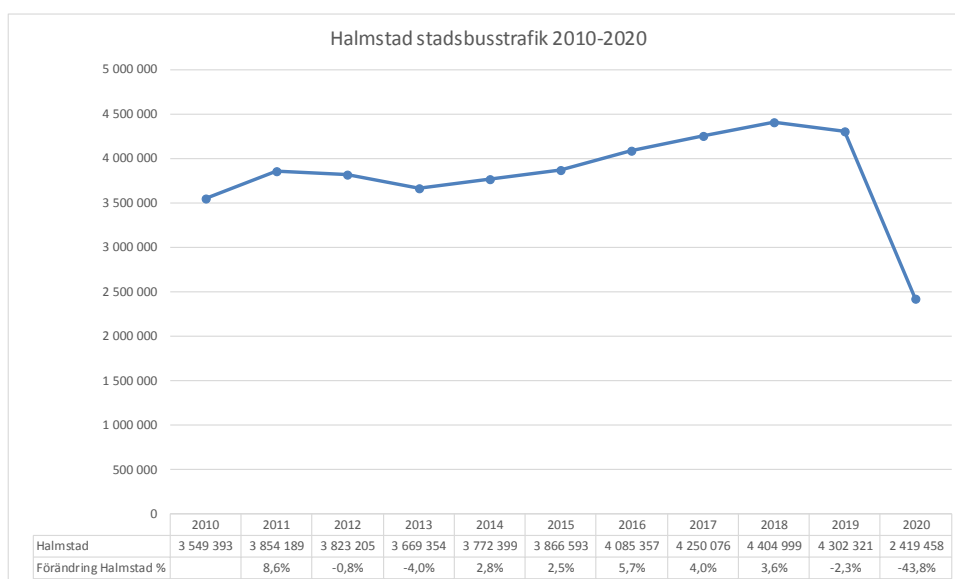


STADSBUSSTRAFIK

Stadsbusstrafik finns i Halmstad, Laholm, Falkenberg, Varberg och Kungsbacka. I Laholm introducerades stadsbusstrafik i juni 2020. Kontinuerliga förbättringar har skett i busstrafiken under året för att bättre möta identifierat resbehov, skapa tydligare trafikeringsupplägg, förbättra tidhållning och inte minst att säkerställa bytesmöjligheter mot Västkustbanan. Av samtliga resor i stadsbusstrafiken står Halmstad för knappt 70 procent av resorna. Fram till år 2020 har resandeutvecklingen för stadsbusstrafiken över tid varit mycket positiv. Under 2020 orsakade pandemin stor påverkan på kollektivtrafikresandet. I resandestatistiken syns en kraftig resandeminskning på samtliga linjer. Under året genomfördes totalt 3,5 miljoner resor i stadsbusstrafiken, vilket är en minskning av resandet med -43,9 procent jämfört med år 2019. Resandet i stadsbusstrafiken 2020 motsvarar ett resande lägre än år 2006 då statistiksammanställningen påbörjades.

Stadsbusstrafik Halmstad och Laholm

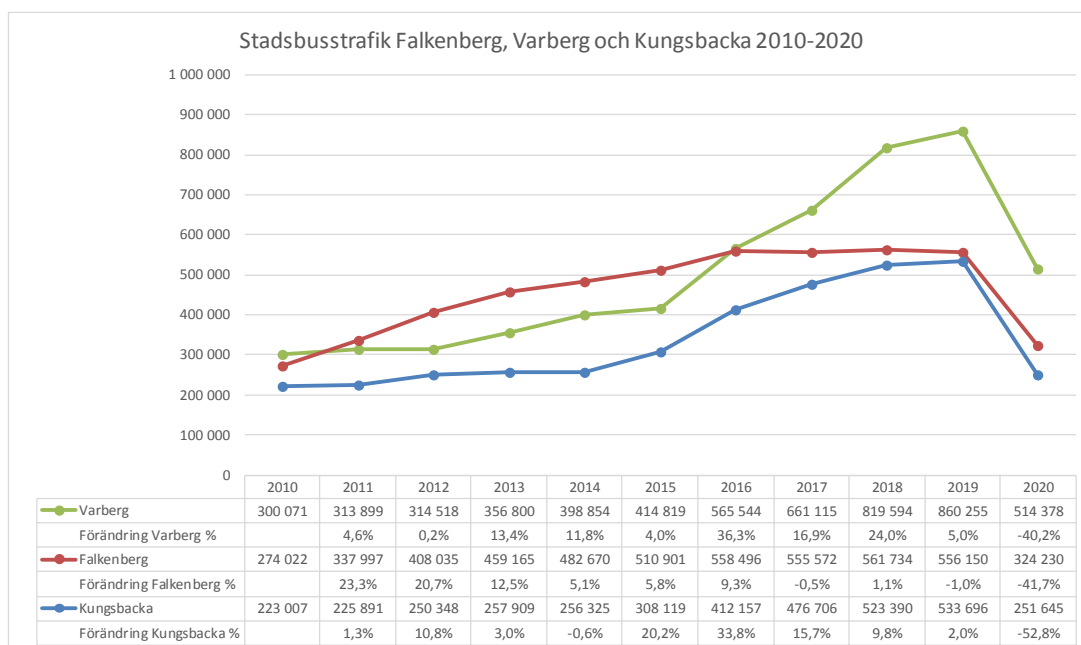
Stadsbusstrafiken i Halmstad utgör en viktig del av Hallandstrafikens verksamhet utifrån dess storlek. Den står för nästan 20 procent av samtliga resor i Halland och knappt 70 procent av resorna i stadsbusstrafiken. Under 2020 genomfördes 2,4 miljoner resor vilket är en minskning med -43,8 procent jämfört föregående år. De nya stadsbusshållplatserna på Laholmsvägen som började 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. Under 2020 har linje 12 och linje 13 slagits ihop och det västra benet som går till Söder har fått ett utökat utbud främst för att tillse kulturhusets och kulturskolans behov. I Laholm infördes linje 1, det finns därmed en passning till samtliga tågankomster och avgångar från centrum i Laholm.



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 Västkustbanan. Linjenätet i Falkenberg gjordes om 2011 och Varberg samt Kungsbacka under 2015. För samtliga städer har det justerade linjenätet medfört en positiv resandeutveckling.

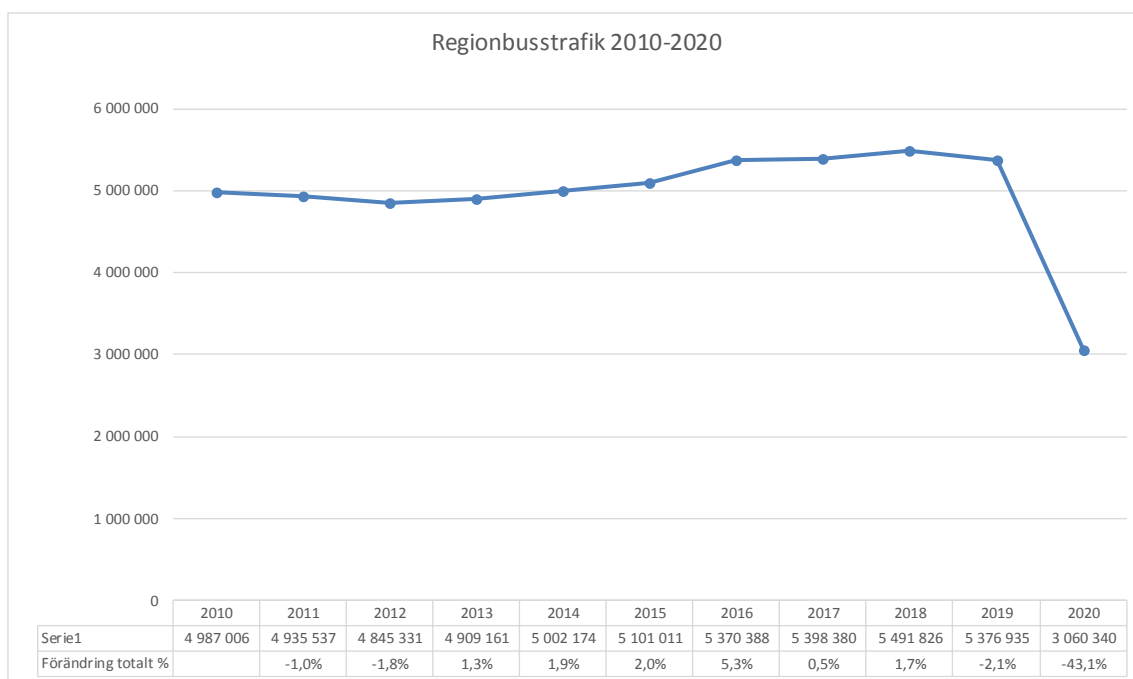
Efter flera år av kraftig resandeökning minskade resandet med stadsbussarna i Varberg med 40,2 procent under 2020. I Kungsbacka minskade resandet med -54,3 procent och i Falkenberg syns en resandeminskning med -41,7 procent jämfört med föregående år.



REGIONBUSSTRAFIK

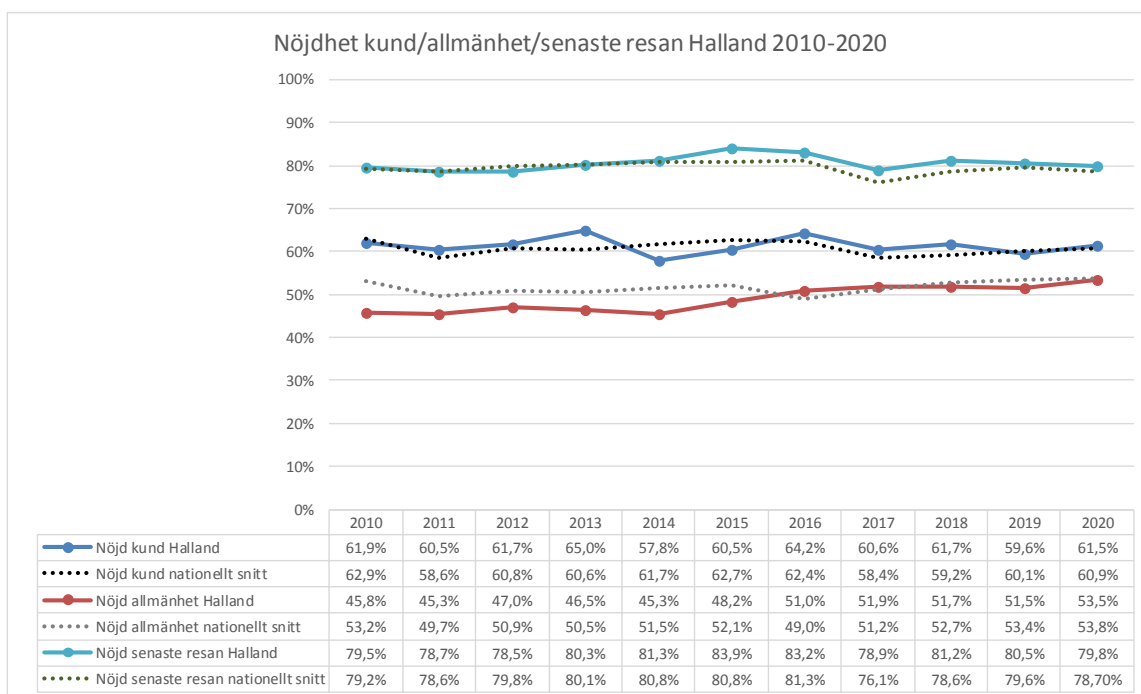
Resandet med regionbusstrafiken minskade när Öresundstågstrafiken tillkom 2009 vilket gav en överflytt av resenärer till tåget. Från 2013 har trenden varit ett ökat resande med regionbusstrafiken fram till 2019 där en mindre minskning av resandet noterades. Under 2020 genomfördes knappt 3 miljoner resor med regionbusstrafiken. Detta motsvarar en minskning på -44,7 procent sedan 2019. Förbättringar inom regionbusstrafiken har skett framförallt för att skapa enklare och tydligare trafikeringsupplägg. Utgångspunkten för arbetet är Trafikförsörjningsprogrammets fastställda principer 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 regionbusstrafik söder (Halmstad, Laholm, Hylte) för 37 procent, Kungsbacka regionbusstrafik för 34 procent och regionbuss norr (Falkenberg, Varberg) för 29 procent av regionbusstrafiken.



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 2020 var att andelen nöjda kunder ska uppgå till minst 70 procent och att andelen nöjda bland allmänheten ska uppgå till minst 60 procent. Sett till nöjdhet med senaste resan är utfallet högre med ett utfall om 79,8 procent för 2020. Diagrammet visar att Hallands utfall är nära det nationella snittet för nöjdhet.



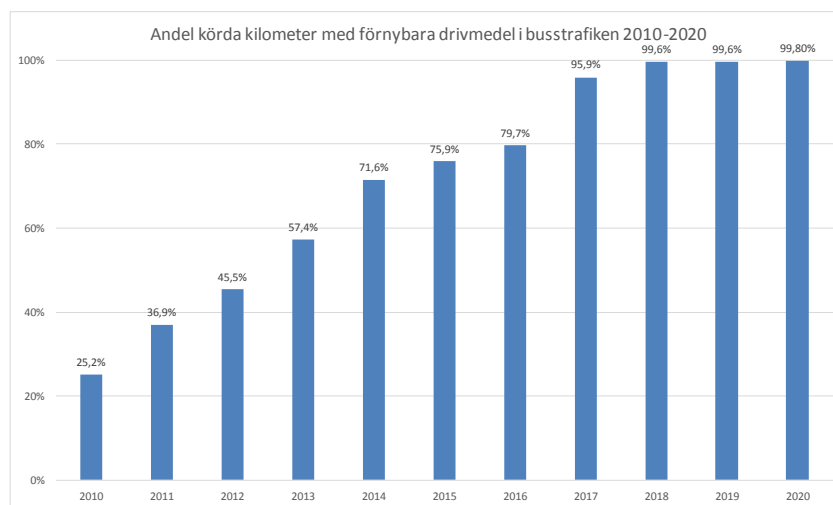
MILJÖ

För att uppnå och bidra till ställda och överenskomna klimatmål, både regionalt och nationellt, är kollektivtrafiken ett av de viktigaste verktygen för att skapa ett hållbart transportsystem. Kollektivtrafiken är i sig ett hållbart alternativ genom att fler väljer att resa tillsammans. Genom att fler väljer att ställa bilen hemma och istället väljer hållbara färdmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik uppnås många positiva effekter, dels miljömässiga, men även sociala och ekonomiska. I våra stadsmiljöer innebär en minskad bilanvändning bland annat minskade luftföroreningar, minskat buller och mindre trängsel. Mer utrymme skapas åt människan och en i grunden mer attraktiv stadskärna. Hallandstrafikens satsning på elektrifiering av stadsbusstrafiken bidrar ytterligare till att förbättra luft, ljud- och livskvaliteten i städerna.

Utöver kollektivtrafikens inbyggda positiva effekter arbetar Hallandstrafiken mot målet i trafikförsörjningsprogrammet om en fossilfri kollektivtrafik senast år 2020 för att uppnå koldioxidneutralitet. Detta mål uppnåddes för busstrafiken i samband med genomförd upphandling av nytt trafikavtal med trafikstart 15 juni 2020, där kravställning om fossilfria drivmedel ingick.

Under året 2020 har 99,8 procent av busstrafiken bedrivits med förnyelsebara drivmedel vilket kan jämföras med utfallet 99,6 procent för 2019. Inom stadsbusstrafiken har 100 procent av trafiken utförts med förnyelsebara drivmedel. Regionbusstrafiken utfördes till 99,7 procent med förnyelsebara drivmedel. Orsak till att hundra procent inte uppnås är på grund av viss trafik som utfördes under första halvåret 2020, inte omfattades av nuvarande krav på 100 procent fossilfria drivmedel. Den tågtrafik som Hallandstrafiken bedriver sker till större delen med eldrift från förnyelsebar källa, undantaget är Hallands engagemang inom Krösatågstrafiken vilken bedrivs på den oelektrifierade HNJ-banan.

Sammanfattat bedrivs samtlig kollektivtrafik i Hallandstrafikens regi från juni 2020 med fossilfri drift, exkluderat persontågstrafiken utmed HNJ-banan. 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 senare tid vunnit mark mot fossil diesel vilket drivit på utvecklingen snabbt i positiv riktning. Bristande tillgång samt eventuellt ändrat skattetryck på HVO är dock riskfaktorer som kan resultera i ökade kostnader framöver.

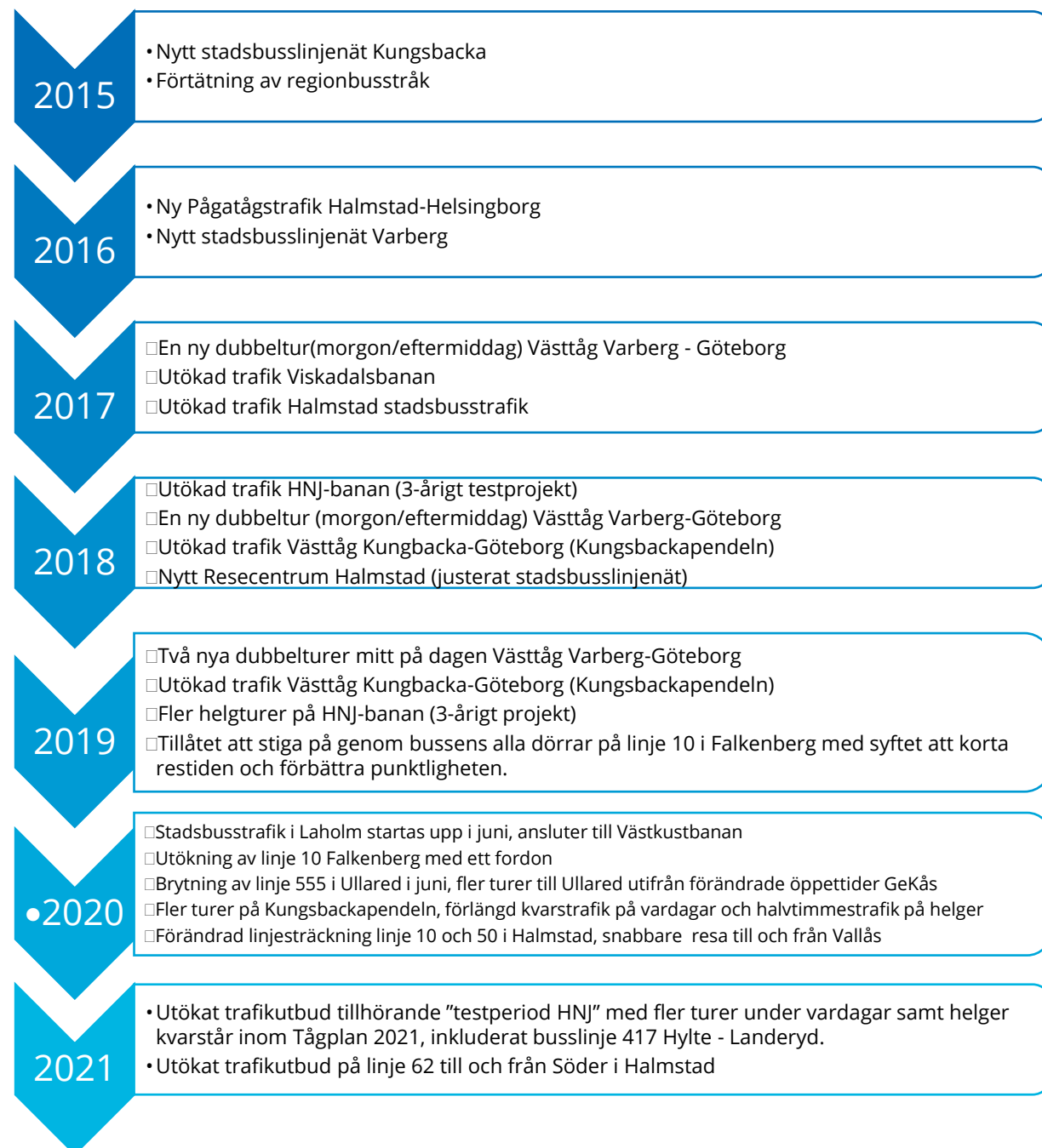


Hallandstrafikens mål, ambition och uppdrag är att fortsätta den positiva miljömässiga utvecklingen utifrån målsättning om minskad miljöbelastning för kollektivtrafiken, samt fastställda Agenda 2030 mål. Som del i att driva fortsatt arbete i önskad riktning krävs utvecklade mål och ambitioner. För att uppnå lägre energianvändning inom kollektivtrafiken, vilket gagnar samtliga uppsatta mål, eftersträvar vi ökad elektrifiering genom fler antal elbussar, vilka har lägre energianvändning per km än fordon med förbränningsmotorer.

Mål	Indikatorer
Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen	Utsläppsnivåer fordonsdatabas FRIDA
Ökad elektrifiering inom stadsbusstrafiken 2020 – 2025	Antal elbussar
Energianvändning per km. (kWh/km)	kWh/km
Energianvändning per personkm (kWh/pkm)	kWh/person km
Energianvändning (MWh)	Totalt mängd MWh

6. VERKSAMHETSUTVECKLING - VAD VI HAR GJORT

STÖRRE TRAFIKFÖRÄNDRINGAR UNDER TIDSPERIOD 2015 - 2021



FÖRSÄLJNING

Under år 2020 och inledningen av år 2021 lanserades Hallandstrafikens nya biljett- och betalsystem. Under våren 2020 lanserades den nya appen. Övriga försäljningskanaler lanserades i februari 2021, vilket inkluderar nytt CRM (kundhanteringssystem) samt nya försäljningsenheter. Detta innebär att kunderna möts av nya försäljningskanaler och nytt biljettersortiment. Biljettsortimentet är enklare med färre val samt raka tydliga rabatter. Projektet med nytt biljett- och betalsystem utvecklas gemensamt mellan Hallandstrafiken, Kalmar Länstrafik, Jönköpings Länstrafik samt Länstrafiken Kronoberg.

Samverkan med övriga Trafikhuvudmän inom södra Sverige (sydntaxan) ska fortsätta. Detta för att utöka möjligheten för resenärer att resa mellan regionerna och på så sätt bidra till samhällsutvecklingen. Utgångspunkten är den framtagna branschgemensamma standarden BoB. Standarden pekas ut som central i regeringsförslaget om ett nationellt biljettsystem. Bob står för nationell biljett- och betalstandard och har utvecklats gemensamt inom branschen. Syftet är en nationell gemensam arkitektur för biljett- och betalsystem som möjliggör samverkan mellan flera Trafikhuvudmän och kommersiella aktörer.

På grund av Covid-19 pandemin stängdes framdörrarna stora delar av året 2020. Detta gjorde att våra kunder inte längre kunde köpa eller validera biljetter ombord på bussarna. Av den anledningen "tvingades" kunder ändra sitt köpbeteende för att i större utsträckning använda självservicekanaler. Under helåret 2020 stod självservicekanalerna för nästan 40 procent av biljettförsäljningen. 25 procent av försäljningen stod appen för sett till helåret 2020. De två sista månaderna år 2020 stod dock appen för 40 procent av biljettförsäljningen. Försäljningskanaler med självservice, och i synnerhet appen, kommer vara de viktigaste komponenterna framöver.

Idag har Hallandstrafiken åtta försäljningskanaler, varav sju är egna försäljningskanaler. Den externa försäljningskanalen avser Nationella bokningssystem. Intäkter från externa försäljningskanaler står för 29 procent av biljettintäkterna (år 2019 och 2020 sammanvägt). Att erbjuda många kanaler för försäljning av biljetter riskerar dels att driva kostnader, dels är det svårt att säkerställa en enhetlig service till kunden. För att öka försäljningen i de egna kanalerna differentieras prissättningen i de kanaler där Hallandstrafiken erbjuder självservice. Priset i de egna självservicekanalerna ska alltid vara mer fördelaktiga än i andra kanaler. Utöver detta ska Hallandstrafikens egna försäljningskanaler alltid erbjuda bättre priser än i det nationella bokningssystemet. På så sätt kan Hallandstrafiken ge en bra service till kund både före, under och efter resan.

I det nya biljettsortimentet har andelen biljetter för den som har ett resandebehov mellan enkel- och periodbiljett utökats, vilket kommer medföra en förskjutning av intäkterna från enkelbiljettsförsäljning till övriga biljetter. Denna anpassning har gjorts för att fler kundgrupper ska känna att det är lönsamt att byta från enkelbiljett till biljett med större innehåll. På så sätt kan Hallandstrafiken få kunderna att använda kollektivtrafiken mer frekvent än vad de gör idag. På senare år har antalet tjänsteresor med kollektivtrafik ökat. En anledning till detta är att Hallandstrafiken har utvecklat tjänster som underlättar denna typ av resor. Framöver ska Hallandstrafiken fortsätta utveckla tjänster och enkelheten för företagen och deras anställda.

Hallandstrafiken ska vidare arbeta aktivt för att företagen ska erbjuda sina anställda biljetter för resa till och från arbetet som en förmån.

MARKNADSFÖRING, KOMMUNIKATION OCH INFORMATION

Hallandstrafikens marknadsföring och kommunikation tar avstamp i företagets kommunikationsstrategi som är ett styrande dokument för all kommunikation. Strategin bygger i sin tur på både Trafikförsörjningsprogrammet och de faktiska aktiviteter som beslutas i kollektivtrafikplanen. Kommunikationsstrategin beskriver mål och målgrupper för kommunikationen men är också vägledande när det gäller att skapa god kommunikation. Syftet med all kommunikation är att bidra till de övergripande målen, dvs. ökad marknadsandel, fler resor och nöjdare kunder. Men kommunikationen fokuserar också på de tre områden som är extra viktiga för våra kunder, det handlar om att informera och kommunicera på ett sätt så att det blir enklare att köpa biljett, resa med Hallandstrafiken och att få löpande information i samband med störningar.

År 2020 formulerades Hallandstrafikens nya vision: "Vi ska skapa världens bästa kollektivtrafik för hallänningarna". Det är både en vision att sträva mot men också ett hjälpmedel i vardagen som syftar till att hela tiden göra saker bättre och att säkerställa att kundens perspektiv är med vid alla beslut som fattas. Under föregående år rullade Hallandstrafiken successivt ut företagets nya grafiska profil. Det handlade dels om att ersätta den gamla logotypen men också om att rulla ut ett helt nytt utseende när det gäller alltifrån annonser, hemsida, design på busshållplatser och inte minst alla nya fordon som började rulla i samband med trafikstarten i juni.

Bortsett från all kommunikation kopplat till konsekvenserna av pandemin så kännetecknades också föregående år av lanseringen det nya biljett- och betalsystemet. En stort utbildningspaket som omfattade både personal internt, förare och ombordpersonal arbetades fram och genomfördes inför lanseringen i februari 2021. Efter genomförda utbildningar, som fick genomföras digitalt på grund av pandemin, kommunicerades förändringarna och det nya biljett- och betalsystemet till hallänningarna. Den stora utmaningen 2022 är att återfå förtroendet hos våra resenärer och jobba för att resandet och marknadsandelen ska öka. Hur och på vilket sätt det ska ske är beroende av pandemin. Men kommunikationen kommer att spela en viktig roll även på den resan.

INFORMATION VID STÖRNING

I uppdraget för informationsenhet ingår att informera kunder vid trafikstörningar och även ge trafikupplysning. Samtliga dagar på året ger vi den servicen mellan kl. 05.00 – 22.00. Informatörerna är tillgängliga både via telefon och sociala medier såsom Facebook. Under år 2020 har även en chattfunktion utvecklats via Hallandstrafikens hemsida. Detta har visat sig vara en snabb och effektiv väg för våra kunder att få svar på sina frågor. Samarbetsforum med Region Halland, Länsstyrelsen och Hallands kommuner har skapats under året.

INFRASTRUKTUR

Ansvaret för infrastrukturen i Halland delas mellan flera parter. Hallandstrafiken har tecknat avtal med samtliga kommuner i Halland om ansvarsfördelningen när det gäller drift, underhåll samt om- och nybyggnad av hållplatser. Grundprincipen är att väghållaren, det vill säga kommunerna eller Trafikverket, ansvarar för markåtgärder som till exempel hållplatsfickor och plattformar och Hallandstrafiken ansvarar för resenärsservice som till exempel väderskydd och resenärsinformation. I Hallandstrafikens Hållplatshandbok finns mer information om ansvarsfördelningen och ritningar på typhållplatser samt information om vilken utrustning en ombyggd hållplats ska ha med utgångspunkt från antal påstigande. Hållplatshandboken utkom i en ny och något omarbetad version under 2020. Sedan några år tillbaka pågår ett gemensamt förbättringsarbete mellan Trafikverket, kommunerna och Hallandstrafiken gällande upprustningen av hållplatser runt om i länet. Det återstår dock fortfarande mycket arbete för att nå en acceptabel och jämn standard, även i de starka stråken. Under 2020 har fokus fortsatt legat på upprustning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser samt utbyte av väderskydd på det både det statliga och kommunala vägnätet.

Nedanstående tabell visar antalet genomförda projekt gällande tillgänglighetsanpassning med bland annat hög kantsten och taktilt stråk. Utöver dessa större ombyggnader har även ett 20-tal hållplatser runt om i länet antingen kompletterats med väderskydd eller fått befintligt väderskydd utbytt.

Tillgänglighetsanpassade hållplatser 2020						
	Kungsbacka	Varberg	Falkenberg	Hylte	Halmstad	Laholm
Statligt vägnät	13	4	1	5	4	2
Kommunalt/enskilt vägnät	0	6	2	0	8	2
Summa/kommun	13	10	3	5	12	4

Bytespunkt med utökad service

I det regionala Trafikförsörjningsprogrammet finns mål om att etablera bytespunkter med utökad resenärsservice i tätorter som ingår i kollektivtrafikstråken. En sådan bytespunkt kan bidra till ett ökat resande samtidigt som den kan stärka centrumfunktioner i tätorten som till exempel en torgyta.

En bytespunkt med utökad service ska ha högre standard på väderskydd med en mer ombonad och rymligare utformning samt belysning. Det ska finnas cykelställ och gärna även möjlighet till parkering för bil. Som en tydlig symbol för att på långt håll annonsera kollektivtrafiken finns det en analog klocka i nära anslutning till väderskyddet. Hållplatsen ska också tillgänglighetsanpassas med bland annat hög kantsten och taktila stråk samt ha realtidsskyltar med resenärsinformation.

Under 2020 har två bytespunkter med utökad service påbörjats. I Hyltebruk har bussterminalen byggts om till att nu ha tre hållplatslägen med en sidoplattform och en större mittplattform. Samtliga lägen har ett eget väderskydd med belysning och det finns klocka på stolpe och en större dubbelsidig display som visar kommande bussavgångar i realtid. Alla lägen har hög kantsten och taktila stråk samt kontrastmarkeringar. Det finns både ett cykelskjul med tak samt fristående pollare för cykelparkering. Den gamla anläggningen var rejält sliten och saknade tillräcklig kapacitet vilket bland annat innebar att man ofta släppte av passagerare på gräsytor i stället för vid en plattform. I diskussionerna kring utformningen erbjöds även trafikföretagen att medverka, främst för att säkerställa tillräckliga utrymmen för vändning och angöring.

I Veddige har ett arbete påbörjats under 2020, strax norr om järnvägsstationen. Det är tänkt som en central mötesplats i form av ett torg med intilliggande grönytor där människor kan träffas och umgås och här anläggs även en ny bytespunkt för kollektivtrafiken där det ska vara enkelt att byta färdstätt mellan cykel, bil, buss och tåg. Projektet innehåller fler parkeringsplatser samt en offentlig toalett. Platsen beräknas kunna invigas under våren 2021.

Bilder, se bilaga 2 Infrastruktur

UPPHANDLING AV TRAFIK

Busstrafik

I juni 2020 var det trafikstart i en stor del av Halland då nya trafikavtal trädde i kraft. Det var nya avtal för stadsbusstrafiken i Halmstad, Kungsbacka, Varberg, Falkenberg och Laholm samt i regionbusstrafiken i hela länet exkl. Kungsbacka. Trafiken bedrivs nu med 100 procent fossilfritt bränsle samt med inslag av elbussar i samtlig stadstrafik.

Ett arbete har nu tagit vid att förvalta dessa avtal med fokus på ökat resande, hög leverans och ökad kundnöjdhet tillsammans med de nya Trafikföretagen. Nästa upphandling av busstrafiken i länet kommer ha trafikstart 2028 vilket innebär en lång period utan upphandling.

Tågtrafik

I december 2020 var det trafikstart för det nya avtalet för Öresundstågstrafiken. I det nya avtalet samordnas drift och underhåll. Syftet är att få en stabilare leverans och säkra fordonsbehovet för trafiken. Det nya avtalet har även ett klart fokus på en ökad kundnöjdhet och ett ökat resande genom en förbättrad leverans, stabilare ersättningstrafik och kommunikation vid störningar.

Tilldelning av Krösatågstrafiken skedde under december 2020, dock har denna tilldelning blivit överprövad. Ett direktupphandlat avtal finns idag på plats för att hantera trafiken fram till decemberskiftet 2021. Hallandstrafiken deltar i denna upphandling med där arbetet leds av Jönköpings länstrafik.

Infrastruktur

1 juli 2020 trädde det nya avtalet gällande hållplatsskötsel i kraft. Avtalet har som syfte att hållplatserna ska skötas på ett sätt som gör att dessa upplevs som en trevlig miljö att vistas i av resenärerna. Under året har även upphandling av reklam i väderskydd genomförts.

Serviceresor

Dagens avtal inom Serviceresor har resulterat i en god kvalitet på leveransen. Under året har en avtalspart avslutats där trafikbehovet hanterats inom utrymme i övriga trafikavtal. Under tidsperioden kommer en ny upphandling publiceras och tilldelas då dagens avtal upphör 30 juni 2022.

7. VERKSAMHETSUTVECKLING - VAD VI PLANERAR ATT GÖRA 2022-2024

REGIONÖVERGRIPANDE UTMANINGAR

ATT HALLAND VÄXER INNEBÄR ATT DEN TOTALA TRAFIKMÄNGDEN ÖKAR VILKET INNEBÄR EN ÖKAD KLIMATPÅVERKAN

Halland har haft en stor inflyttning under lång tid vilket har lett till en högre medelinkomst, ökat skatteunderlag, högre utbildningsnivå, växande lokala arbetsmarknader och ökad rörlighet. Det ger bra förutsättningar till utveckling men genererar också ett behov av att transportera sig vilket leder till en ökning av den totala trafikmängden för varje år. Idag står vägtrafiken i Halland för den största delen av koldioxidutsläppen där trafiken på E6:an är starkt bidragande. En stor del av pendlingen sker idag med bil. Kollektivtrafiken är ett verktyg för att minska klimatpåverkan från transportsystemet genom att ta marknadsandelar från bilen, vilket i sin tur skapar förutsättningar för en mer hållbar utveckling.

ATT HALLAND VÄXER INNEBÄR ÖKAT RESBEHOV MELLAN KOMMUNER OCH ÖVER LÄNSGRÄNSERNA

Att Halland och hela västkusten är flerkärntigt öppnar för större utbyte mellan orterna då orterna ofta kompletterar varandra. Detta utbyte behöver tillgodoses med kollektivtrafik där underlag av resenärer finns. De två kommuner i Halland som har störst andel utpendlare är Kungsbacka, som ingår i Göteborgsregionens arbetsmarknad och Laholm som har en stor utpendling till Halmstad. Arbetspendlingen över Hallands norra länsgräns är den näst största regionöverskridande pendlingsrelationen i Sverige. Göteborgs arbetsmarknad har med tiden växt in i stora delar av Halland och den kommer bli än tydligare när Västlänken kan tas i bruk, vilket sker tidigast år 2026.

VI ERBJUDER KOLLEKTIVTRAFIK I OLIKA FORMER

Eftersom Halland är en del av flera lokala och regionala arbetsmarknader innebär detta att det inte finns en generell kollektivtrafiklösning som gäller för hela Halland. I Halland är det olika transportbehov som behöver tillgodoses beroende på om det är i norr och söder, utmed kusten eller i inlandet.

VI GENOMFÖR SATSNINGAR PÅ TÅGTRAFIKEN

Halland har en god utveckling med flera jämnstarka kommuner och det finns inget givet regionalt centrum för hela länet. Det finns heller ingen gemensam arbetsmarknad för hela Halland. Befintliga arbetsmarknader växer där en bidragande faktor är tågtrafiken på Väst kustbanan som möjliggör goda resmöjligheter mellan lokala och regionala arbetsmarknader. För att

kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv är det nödvändigt att restiderna blir kortare. En viktig trafikutvecklingsprincip är därför att prioritera snabba restider i de utpekade kollektivtrafikstråken i syfte att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen. Det är också av vikt att utforma tidtabellerna utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna. En stor del av Halland ingår i Göteborgs arbetsmarknad där det idag finns kapacitetsbrister i kollektivtrafiksystemet. Med anledning av detta behöver kapaciteten byggas ut för att möjliggöra för hållbart resande även i framtiden. Att hela Halland är väl integrerat i stora arbetsmarknader är på lång sikt avgörande för Hallands förmåga att vara en attraktiv region.

VI SATSAR PÅ ATT KORTA NED RESTIDERNA MED KOLLEKTIVTRAFIKEN

Halland växer och inte minst i de större tätorterna. Detta gör att mängden trafik ökar vilket gör att det blir trängre på vägarna. Att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken är viktigt för att den fortsatt ska vara ett attraktivt val. Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken gör att restiderna minskar. Att arbeta med framkomlighetsåtgärder i de halländska tätorterna är ett arbete som måste samplaneras mellan Trafikverket, Region Halland, Hallandstrafiken och kommunerna.

VI SER BEHOV AV FORTSATTA INVESTERINGAR I INFRASTRUKTUREN

Investeringar i infrastrukturen kommer att krävas, framförallt på järnvägen men även på våra vägar. Infrastrukturinvesteringar är en mycket viktig del i arbetet med en fortsatt utvecklad kollektivtrafik och helt avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv. Resbehovet är det som främst styr hur kollektivtrafiksystemet utvecklas. Eftersom Halland växer och resbehovet ökar är det viktigt att peka ut och genomföra nödvändiga infrastrukturinvesteringar, inte minst på Västkustbanan vilket är viktigt för hela Hallands utveckling.

VI FÖRBÄTTRAR SAMVERKAN OCH SAMPLANERING MED BERÖRDA INTRESSETER

Att få fler att använda kollektivtrafiken istället för bilen avlastar de centrala delarna av städerna där det idag tidvis finns problem med trängsel. Om fler väljer att utföra sina resor med kollektivtrafik, cykel eller gång istället för med bilar minskas utsläppen, buller och trängsel från persontransporter. Dessa transportsätt ger dessutom vardagsmotion vilket i sin tur kan leda till ett friskare liv. Ytor som idag används som parkeringsplatser och för andra transportändamål kan användas till annat för att stärka de urbana kvaliteterna och bidra till utvecklingen av den hållbara, trivsamma staden. Arbetet med attraktiva städer med mötesplatser som främjar företagsamhet, innovation och kultur finns med som en prioritering i Tillväxtstrategin. För att detta ska kunna bli verklighet är samverkan och samplanering med de halländska kommunerna av största vikt. Kollektivtrafik är ett av flera verktyg för samhällsutveckling och för att få fler att resa med kollektivtrafiken krävs samverkande insatser mellan bebyggelse-infrastruktur- och

kollektivtrafikplanering. Målet om 30 procent år 2030 i Trafikförsörjningsprogrammet kan kopplas till vikten av samplanering med berörda intressenter.

RESBEHOV STYR UTVECKLINGEN AV KOLLEKTIVTRAFIKEN

Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. I områden med stort befolkningsunderlag finns ett större utbud av kollektivtrafik och i mer glesbefolkade områden är utbudet mindre. En kontinuerlig översyn av utbudet i kollektivtrafiken i förhållande till resbehov utgör en naturlig del av trafikplaneringsprocessen. Alla invånare i Halland har tillgång till någon form av kollektivtrafik och som lägsta nivå erbjuds grundläggande resmöjligheter genom närtrafik. Samordning av samhällsfinansierade trafikformer i glesbygd kan därtill utgöra ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och skapa fler resmöjligheter i områden med begränsat resandeunderlag, exempelvis genom att resor med skolbussar möjliggörs för allmänheten.

VI UTGÅR FRÅN ETT HELA RESAN-PERSPEKTIV MED UTGÅNGSPUNKT I ETT HÅLLBART (JÄMLIKT) TRANSPORTSYSTEM

Hela resan perspektivet innebär att planera för resenärens resa från dörr till dörr istället för att enbart titta på den enskilda resan med buss, tåg eller annat kollektivt färdmedel. 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. Kollektivtrafiken i Halland ska drivas med fossilfria bränslen för att uppnå koldioxidneutralitet. För att kollektivtrafiken ska bidra till utsläppsminskningar krävs att det kollektivtrafikutbud som erbjuds används.

Utifrån det sociala hållbarhetsperspektivet är det viktigt att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning, det handlar om att samplanera kring infrastruktur och hållplatser. För att kunna planera för framtiden följs också den halländska utvecklingen för ett jämlikt transportsystem. Det innebär konkret att det ska vara en självklarhet för alla att kunna välja att resa kollektivt oavsett kön, ålder, etnicitet, funktionsnedsättning eller socio-ekonomisk bakgrund. Det gäller tex. äldre resande med rullator, personer med funktionsnedsättning, barn och unga samt resande med barnvagn. Olika befolkningsgrupper med sina olika förutsättningar ska kunna ta sig enkelt, tryggt, bekvämt och säkert till önskade platser och aktiviteter.

Den ekonomiska dimensionen av hållbarhet innebär för kollektivtrafiken att möta efterfrågan med ett lämpligt utbud samtidigt som kollektivtrafiken ska bidra till en arbetsmarknadsförstoring som i sin tur bidrar till ekonomisk tillväxt. Den allmänna upphandlade kollektivtrafiken ska kännetecknas av att den bedrivs med hög effektivitet och med företagsekonomiska hänsyn. Genom att prioritera kundorientering, ökat resande och effektiv resursanvändning blir det möjligt att långsiktigt bygga ut kollektivtrafiken.

TRAFIKFÖRÄNDRINGAR

I detta avsnitt ges en beskrivning av förslag till trafikförändringar för tidtabellsåret 2022. Hallandstrafikens trafikplaneringsprocess utgår från Kollektivtrafikplanen som utgör navet i utvecklingen av den allmänna kollektivtrafiken. Hela trafikplaneringsprocessen sträcker sig över minst 1,5 år, d.v.s. från att arbetet med Kollektivtrafikplan påbörjas till tidigast genomförande av beskrivna trafikförändringar. Med bakgrund i den långa tidsperioden förutsätts god framförhållning i samtliga delar av processen. Hallandstrafiken ansöker om tåglägen i april hos infrastrukturägaren Trafikverket för den tågtrafik vilken planeras genomföras från tidtabellsskiftet i december.

För 2022 föreslås justeringar i utbudet till en minskad kostnad om 13 miljoner kronor.

TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2022

Objekt	Beskrivning	Ekonomi (mkr)
1 Öresundståg Justerad stoppbild lördagar och söndagar	Danmarkstågen gör uppehåll vid Åsa station under lördagar och söndagar. Objektet förutsätter godkännande av Öresundståg AB samt Region Halland.	-1,0
2 Krösatåg Halmstad-Värnamo	Det utökade utbudet inom Testperiod HNJ avslutas, återgång till 5 dubbelturer per vardag resp 4 dubbelturer per helgdag. Objekten kräver likställt beslut av Jönköpings länstrafik.	-6,0
3 Anpassning "nytt normalläge". Inriktning 1-1,5 procent av produktion.	Större översyn med utgångspunkt från lågfrekvent resande, objekten inkluderar de utpekade kollektivtrafikstråken.	-6,0

1. ÖRESUNDSTÅG - JUSTERAD STOPPBILD LÖRDAGAR OCH SÖNDAGAR

BAKGRUND

Att fortsatt utveckla tågtrafiken mellan norra Halland och Göteborg är ett prioriterat område utifrån ökat resbehov. Den historiska utvecklingen där allt fler bosätter sig i Halland och pendlar mot Göteborgsområdet väntas fortsätta även kommande år. Fler pendlar även åt andra hållet dvs från Göteborg till Halland för arbete och studier.

För att möta det ökade resbehovet i norra Halland har Hallandstrafiken tillsammans med Västtrafik startat upp ny tågtrafik på sträckan Varberg – Göteborg (Hallandståg). Hallandstågen startade med en tur per vardag och riktning inom Tågplan 2017. Sedan dess har trafiken byggts ut ytterligare och med start Tågplan 2019 trafikeras linjen av totalt fyra tåg per vardag och riktning, en trafik vilken dimensionerar två tågfordon. Hallands nya regionalstågslinje planeras trafikera genom Västlänken samt inkludera tågstopp vid Åsa station och planerad ny station i Väröbacka. Utgångspunkten är att tågen trafikerar sträckan Varberg – Göteborg med ett framtida scenario att förlängas söderut men är då knutet till att möta nya resbehov. Det som främst motiverar en tredje regionalstågslinje mot arbetsmarknad Göteborg utgörs av kollektivtrafikens konkurrenskraft gällande restider samt prognostiserad resandeutveckling. Region Hallands ambitioner om ett tredje regiontågssystem enligt det Regionala trafikförsörjningsprogrammet stämmer till fullo överens med Västra Götalands målbild om framtida trafikering av Väst kustbanan. Hallandstågen ska trafikera Västlänken tillsammans med befintliga lokaltåg i form av Kungsbackapendeln medan det storregionala tågssystemet Öresundståg även fortsättningsvis vänder vid Göteborg central.

Åsa station togs i drift i december 2013 och resandet har sedan starten utvecklats mycket bra. Under 2019 genomfördes i Åsa 1241 på- och avstigningar per vardag. Med antagandet att resandet är av pendlingskaraktär med en resa per riktning och vardag uppgår antalet resenärer till 620 vilka dagligen nyttjar stationen i Åsa. Resandet vid Åsa station fördelar sig genom att 88,2 procent av antalet påstigningar skedde i riktning norrut vilket tydliggör Hallands starka koppling till arbetsmarknadsregion Göteborg. Åsa station trafikeras idag av 15-17 turer per vardag och riktning.

Behovet av en utbyggd tågtrafik i riktning till och från arbetsmarknadsregion Göteborg är idag större än vad infrastrukturen möjliggör vilket synliggör behovet av att dubbelspår genom Varberg samt Västlänken färdigställs. Förslaget om att ändra stoppbilden för Öresundstågen till/från Danmark synliggör behovet av samplanering mellan infrastruktur och trafikering inför eventuella framtida beslut om fler tågstationer utmed Väst kustbanan. Detta utifrån att restidsmål inte kan uppnås om samma tågtrafik ska stanna på alla stationer längs järnvägen utan parallella trafiksystem behöver erbjudas med olika hastighet och uppehållsbild.

SYFTE

Utbudet till/från Åsa station består idag av Öresundstågens insatståg på sträckan Halmstad – Göteborg samt Hallandstågens fyra dubbelturer Varberg – Göteborg. Idag saknas helgtrafik

till/från Åsa station i någon större omfattning, endast 2-3 turer per helgdag och riktning gör uppehåll vid Åsa station. Förslaget innebär att timmestrafik erbjuds för resa till/från tågstationen i Åsa på lördagar respektive söndagar.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Förslaget innebär att Öresundstågen från Danmark stannar vid tågstationen i Åsa under lördagar respektive söndagar. Förslaget är en kortsiktig lösning med tydligt förbehåll att när dubbelspår genom Varberg och Västlänken är färdigställda ersätts de storregionala Öresundstågen med regiontåg benämnda Hallandståg, vilket följer intentionerna i Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Förslaget förutsätter även att Trafikverket konstruerar tidtabellen utmed Väst kustbanan likt Tågplan 2021 vilket innebär att tågmöten mellan nord och sydgående Öresundsåg fortsatt behöver ske i Varberg.

Trafikförändringen påverkar inte restiderna mellan Laholm/Halmstad och Kungsbacka/Göteborg. De restider vilka påverkas är till/från Varberg genom en ökad restid med 2 minuter per avgång under helgdagar. Förslaget innefattas av att stoppbild Ej justeras under vardagar vilket medför att en resenär vilken arbetspendlar vardagar på sträckan Varberg – Kungsbacka/Göteborg får en förkortad veckorestid om 20 minuter.

2. KRÖSATÅG HNJ

BAKGRUND

I december 2017 utökades antalet turer med Krösatåg på Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ) från fem till sju dubbelturer/vardag. Satsningen ingick i ett treårigt testprojekt med syfte att öka resandet och nå en kostnadsteckningsgrad på minst 30 procent. En busslinje till/från tågen inrättades också mellan Hyltebruk och Landeryd i syfte att förbättra Hyltebruks koppling till järnvägen. Utöver trafiksatsningen innefattar också projektet utökad marknadsföring samt en upprustning av stationsmiljöer.

Testprojektet följdes upp med årliga resanderäkningar 2017, 2018 och 2019. Där påvisades att resandet på HNJ-banan mellan Halmstad och Värnamo har ökat under projektets gång. Resandeökningen är dock inte tillräcklig för att täcka ökade kostnader till följd av det ökade turutbudet och kostnadstäckningsgraden bedöms ha minskat något i Hallands län. Testprojektet avslutades vid tidtabellsskiftet december 2020 men där det utökade trafikutbudet kvarstod även under 2021. Under 2022 planeras en tillbakagång till fem dubbelturer/vardag.

SYFTE

Genom en återgång till fem dubbelturer/vardag ses turutbudet över för att bättre spegla resandebehovet och på så sätt öka resandet per tur. Förslaget har bearbetats noga med hänsyn till resandet på sträckan, turspridning över dygnet samt med hänsyn till bytesmöjligheter till SJ snabbtåg i Halmstad och Nässjö samt Öresundståg i Halmstad.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Återgång till fem dubbelturer vardag samt fyra dubbelturer under lördag respektive söndag. Förslaget är framtaget i dialog med Jönköpings länstrafik vilket föranleder att likställt beslut behövs hos vår grannregion.

3. ANPASSNING NYTT NORMALLÄGE

BAKGRUND

Pågående pandemi har kraftigt påverkat Hallandstrafikens verksamhet i form av minskat resande med tillhörande intäkter. Regeringen uppmanade våren 2020 att kollektivtrafiken ska fortsätta bedrivas som innan för att upprätthålla kollektivtrafikens viktiga samhällsfunktion.

Hur resbehovet ser ut efter Corona vet ingen svaret på, det vi vet är att det kommer att se annorlunda ut. Ökat behov av vidgade arbetsmarknadsregioner kan uppstå utifrån bättre möjlighet att matcha arbetskraftens utbud med efterfrågan. Ett ökat söktryck på högre studier skapar ett ökat resbehov samtidigt som samhället ställt om utifrån ökad digital tillgänglighet. Även förändrade beteenden avseende social distansering förväntas ge effekter på hur människor väljer att resa framöver.

SYFTE

Hallandstrafiken prognostiserar en resandeminskning om 10-15 procent för 2022 jämfört 2019. Förslag innebär ett produktionsminskning om cirka 1 – 1,5 procent inom busstrafiken. Syftet är att anpassa kollektivtrafikens utbud till prognostiserat minskat resbehov till en tidpunkt efter pandemin.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Nämda princip har beaktats och neddragningar av trafikutbud i högtrafik har undvikits utifrån att värna om arbets- och studiependling. Utöver det har det beaktats att kollektivtrafiken ska stödja en socialt hållbar utveckling genom att säkerställa grundläggande resmöjligheter för hela länet.

Objekt	Beskrivning	Antal berörda resenärer (totalt per dygn 2019)	Påverkan kund	Ekonomisk effekt (brutto)	Reviderat förslag	Reviderad ekonomisk effekt
145 Växjö - Ljungby - Vrå - Simlångsdalen - Halmstad	Ingen åtgärd	-	-	-		
223 Laholm - Ahla - Skogaby - Knäred	1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik.	14 snitt vardag	Låg-Mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår i högtrafik.	142 000 kr	Förslag genomförs ej, befintligt turutbud kvarstår	0 kr
225 Laholm - Mellbystrand - Skummeslöv - Båstad Station	Ingen åtgärd	-	-	-		
226 Laholm - Vallberga - Skottorp - Östra Karup - Båstad	1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik.	10 snitt vardag	Mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår i högtrafik.	120 000 kr	Förslag genomförs ej, befintligt turutbud kvarstår	0 kr
227 Laholm - Vallberga - Ränneslöv - Våxtorp	2 turer per vardag och riktning tas bort i lågtrafik.	20 snitt vardag	Mellan-Hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår i högtrafik.	280 000 kr	Förslag justeras. 1 tur per riktning och vardag tas bort i lågtrafik	140 000 kr
228 Laholm - Ysby - Hishult	Ingen åtgärd	-	-	-		
314 Halmstad - Trönninge - Gullbranna - Eldsberga	3 turer per vardag och riktning tas bort i lågtrafik. 2 turer per vardag och riktning tas bort under kvällstid.	ca 55 snitt vardag	Mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår. Linjen kompletteras med större utbud på L324.	1 000 000 kr	Förslag justeras. 2 turer per vardag och riktning. 1 tur per riktning eftermiddag och en tur per riktning på kvällen tas bort	400 000 kr
316 Halmstad - Åled - Sennan - Oskarström	2 turer per vardag i ena riktning och 3 turer i andra riktningen tas bort som idag bara går vintertidtabell.	57 snitt vardag	Mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår i högtrafik.	450 000 kr	Förslag justeras. 1 tur per vardag i riktning mot Halmstad och 2 turer per vardag i riktning mot Oskarström tas bort	280 000 kr
318 Halmstad - Skedala - Marbäck - Simlångsdalen	2 turer per vardag och riktning tas bort.	12 snitt vardag	Låg. Resenärer från Marbäck får sämre möjlighet till arbets-/studiependling	383 000 kr	Förslag justeras. 1 tur per vardag och riktning tas bort	170 000 kr
319 Halmstad - Öppinge - Tönnersjö	1 enkeltur mån-tors (i ena riktningen mot Halmstad)	0	Låg. Sista turen mot Halmstad tas bort	90 000 kr	Förslag genomförs	90 000 kr
320 Halmstad - Laholm	3 turer per vardag och riktning tas bort i lågtrafik.	ca 40-60 snitt vardag	Låg. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår. Stråket kompletteras av L324 samt L1 Laholm med anslutning Väst kustbanan.	590 000 kr	Förslag genomförs	590 000 kr
323 Halmstad - Stjärnarp - Öringe - Veinge - Laholm	Ingen åtgärd	-	-	-	-	-
324 Halmstad - Trönninge - Genevad - Veinge - Laholm	2 turer per vardag och riktning tas bort, samt 6 turer i ena riktningen och 7 turer i andra riktningen tas bort på lördag + natt	ca 30 snitt vardag + ca 130 snitt lördag	Hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår i högtrafik.	885 000 kr	Förslag justeras. 2 turer per vardag och riktning samt 1 tur per fredag och lördagsnatt per riktning + 1 tur i riktning mot Halmstad på lördagar tas bort	587 000 kr
325 Halmstad - Veinge - Knäred - Markaryd	Ingen åtgärd	-	-	-		
330 Halmstad - Gullbrandstorp - Haverdalsbro - Harplinge	1 tur per vardag och riktning tas bort.	15 snitt vardag	Låg-mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår i högtrafik.	220 000 kr	Förslag genomförs	220 000 kr
340 Halmstad - Oskarström - Spenshult	1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik.	52 snitt vardag	Mellan-hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår i högtrafik.	200 000 kr	Förslag genomförs ej, befintligt turutbud kvarstår	0 kr
350 Halmstad - Gullbrandstorp - Haverdal - Skipås - Falkenberg	1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik. 1,5 turer per vardag och riktning tas bort under kvällstid.	25 snitt vardag	Mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår.	766 000 kr	Förslag justeras. 1 tur per vardag och riktning, kväll Halmstad-Skipås tas bort	263 000 kr
351 Halmstad - Kvibille - Getinge - Slöinge - Falkenberg	2 "halva" (till/från Getinge) turer per vardag och riktning tas bort i lågtrafik och 1 "hel" (till/från Falkenberg) tur per vardag och riktning tas bort på kvällen	70 snitt vardag	Mellan-hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår.	766 000 kr	Förslag justeras. 1 "hel" tur per vardag och riktning. 1 "halv" tur per riktning fredag och lördagsnätter tas bort	450 000 kr
400 Express Halmstad - Hyltebruk	Ingen åtgärd	-	-	-		

401 Halmstad - Oskarström - Torup - Rydöbruk - Hyltebruk	1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik.	20 snitt vardag	Hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår.	380 000 kr	Förslag genomförs	380 000 kr
410 Halmstad - Oskarström - Torup - Kinnared - Hyltebruk	1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik.	20 snitt vardag	Mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår.	407 000 kr	Förslag genomförs ej, befintligt turutbud kvarstår	0 kr
417 Hyltebruk - Landeryd	Ingår i HNJ-projektet.	-	-	-		
431 Hyltebruk - Unnaryd	1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik.	3 snitt vardag	Låg. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår.	140 000 kr	Förslag genomförs	140 000 kr
432 Gislaved - Smålandsstenar - Skeppshult - Hyltebruk	Ingen åtgärd	-	-	-		
509 Falkenberg - Ringsegård - Boberg	Ingen åtgärd	-	-	-		
517 Falkenberg - Abild	1 tur per vardag i ena riktningen tas bort	2,6 snitt vardag	Låg påverkan. Turen ligger under lågtrafik med få resenärer. Resmöjlighet kl 0905 kvarstår.	131 500 kr	Förslag genomförs	131 500 kr
553 Falkenberg - Långås - Morup	2 turer per vardag och riktning tas bort i lågtrafik vardag samt lördagstrafiken blir anropsstyrd	snitt vardag. 14 snitt lörd	Låg-mellan påverkan.	477 000 kr	Förslag genomförs	477 000 kr
555 Falkenberg - Ullared	Ingen åtgärd	-	-	-		
556 Falkenberg - Vessigebro - Ullared	Ingen åtgärd	-	-	-		
557 Falkenberg - Ljungby - Vessigebro - Köinge - Ullared	Två eftermiddagsturer kortas av och vänder i Köinge	4 snitt vardag	Låg påverkan.	129 000 kr	Förslag genomförs	129 000 kr
558 Ullared - Åtran - Fegen	7 lördagsturer blir anropsstyrd	21 snitt lördag	Låg-mellan påverkan.	127 000 kr	Förslag genomförs ej, befintligt turutbud kvarstår	0 kr
560 Älvsered - Ullared	7 lördagsturer blir anropsstyrd	21 snitt lördag	Låg-mellan påverkan.	91 000 kr	Förslag genomförs ej, befintligt turutbud kvarstår	0 kr
614 Express Varberg - Väröbacka - Frillesås - Åsa	Ingen åtgärd	-	-	-		
615 Varberg - Bua - Väröbacka - Frillesås - Åsa	Ingen åtgärd	-	-	-		
616 Varberg - Derome - Veddige	Ingen åtgärd	-	-	-		
620 Varberg - Kärradal - Espevik	Ingen åtgärd	-	-	-		
651 Varberg - Rolfstorp - Ullared	Ingen åtgärd	-	-	-		
652 Varberg - Tvååker - Morup - Falkenberg	Ingen åtgärd	-	-	-		
653 Varberg - Himle	4 turer per vardag och riktning tas bort	23 res snitt per dag	Låg-mellan påverkan.	558 000 kr	Förslag justeras. 2 turer per vardag och riktning tas bort tas	280 000 kr
660 Varberg - Himle - Dagsås	Ingen åtgärd	-	-	-		
661 Varberg - Grimeton - Rolfstorp - Karl Gustav	1 tur per vardag i ena riktningen tas bort samt att lördagsturerna blir anropsstyrda.	snitt vardag. 8,5 snitt lör	Låg påverkan.	280 000 kr	Förslag genomförs	280 000 kr
662 Varberg - Tofta - Lindberg - Valinge	1 tur per vardag och riktning tas bort	6 snitt vardag	Låg påverkan.	200 000 kr	Förslag genomförs	200 000 kr
664 Varberg - Trönninge - Stamnared/Gunnarsjö - Stackenäs	Ingen åtgärd.	-	-	-		
666 Varberg - Träslövsläge - Tvååker - Skällinge	Ingen åtgärd.	-	-	-		
668 Varberg - Sällstorp - Istorp - Horred	Ingen åtgärd.	-	-	-		
690 Breared - Varberg - Värö Bruk - Ringhals	1 tur per vardag och riktning tas bort av 69x-seriens alla turer.	25 snitt vardag	Låg-mellan påverkan.	400 000 kr	Förslag genomförs	400 000 kr
691 Träslövsläge - Breared - Ringhals	Se linje 690	-	-	-		
692 Varberg - Ringhals	Se linje 690	-	-	-		
693 Träslövsläge - Breared - Varberg - Ringhals	Se linje 690	-	-	-		
694 Sörse - Varberg - Ringhals	Se linje 690	-	-	-		
695 Varberg - Trönninge - Tofta - Ringhals	Se linje 690	-	-	-		
697 Varberg - Ringhals	Se linje 690	-	-	-		
703 Beställningslinje Särögården - Ekenäs	Ingen åtgärd.	-	-	-		

705 Beställningslinje Fjärås station - Fjärås centrum	Ingen åtgärd.	-	-	-		
717 Beställningsturer Kungsbacka - Anneberg - Röshult	Ingen åtgärd.	-	-	-		
720 Kungsbacka - Särögården - Kullavik	6 turer per vardag och riktning tas bort		Mellan påverkan.			
	100 snitt per vardag			900 000 kr	Förslag genomförs	900 000 kr
730 Kungsbacka - Onsala - Iserås - Mariedal	Linje 730 läggs ner och utbudet på linje 731 minskas	5000	Mellan - Hög.	1 267 000 kr	Förslag genomförs ej, befintligt turutbud kvarstår	0 kr
731 Kungsbacka - Onsala - Mariedal - Ålskogsbräcka	Se linje 730	-	-	-		
732 Frillesås - Åsa - Kungsbacka	Ingen åtgärd	-	-	-		
733 Kungsbacka - Vallda - Västra Hagen	1 per vardag och riktning tas bort	750	Låg påverkan. Tågpassningen påverkas.	238 000 kr	Förslag genomförs	238 000 kr
734 Kungsbacka - Valda - Västra Hagen - Ålskogsbräcka	Minskad helgtrafik (lördag blir som söndag) på linje 731 och 734	15000	Mellan påverkan.	572 000 kr	Förslag genomförs	572 000 kr
767 Snipen - Hällesås - Lindome	Linje 767 läggs ner.	90 snitt per vardag	Mellan-hög påverkan.	300 000 kr	Förslag genomförs	300 000 kr
1 Laholms bussterminal - Laholm Station	Ingen åtgärd	-	-	-		
1 Vallås - Centrum - Frösakull - Gullbrandstorp	2 turer per vardag och riktning samt 3 turer per riktning fredag och lördag natt tas bort	35 snitt per vardag och 60 snitt per fredag och lördag	Hög	250 000 kr	Förslag justeras. 1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik	160 000 kr
2 Fyllinge - Centrum - Sjukhuset	5 turer per vardag och riktning tas bort	90 snitt per vardag	Hög	500 000 kr	Förslag justeras. 1 tur per vardag och riktning i lågtrafik samt 4 turer fredag och lördag natt per riktning tas bort	208 000 kr
3 Hallarna - Norra Andersberg - Centrum Karlstorp - Tylösand	3 turer per vardag och riktning tas bort	85 snitt per vardag	Hög	390 000 kr	Förslag justeras. 1 tur per vardag och riktning i lågtrafik samt 3 turer per riktning fredag och lördag natt tas bort	327 000 kr
4 Brogård - Centrum - Flygstaden - Flygplatsen	1 tur per vardag och riktning samt 1 tur per riktning fredag och lördag natt tas bort	20 snitt per vardag och 15 snitt per fredag och lördag	Hög	220 000 kr	Förslag justeras. 1 tur per vardag och riktning i lågtrafik samt en tur per riktning lördag tas bort	106 000 kr
5 Vallås - Centrum - Stenhuggeriet	2 turer per vardag och riktning tas bort	35 snitt per vardag	Hög	300 000 kr	Förslag justeras. 1 tur per vardag och riktning i lågtrafik samt 3 turer per riktning fredag och lördag natt tas bort	300 000 kr
6 Frennarp - Centrum - Sofieberg - Kärleken	Ingen åtgärd	-	-	-		
7 Sannarp - Centrum - Sofieberg	Ingen åtgärd	-	-	-		
12 Montörgatan - Östra stranden- Österskans - Söder	Ingen åtgärd	-	-	-		
14 Halmstad Resecentrum - Hamnen	Ingen åtgärd	-	-	-		
15 Halmstad Resecentrum - Sjukhuset - Flygstaden - Stenhuggeriet	Ingen åtgärd	-	-	-		
16 Halmstad Resecentrum - Sannarpsgymnasiet - Kristinehedsgymnasiet	Ingen åtgärd	-	-	-		
17 Halmstad Resecentrum - Vrangelsro	Ingen åtgärd	-	-	-		
18 Hallarna - Vallås centrum	Hälften av turerna tas bort. 11 turer per vardag och riktning	-	-	450 000 kr	Förslag justeras. 4 turer per vardag och riktning Hallarna-Vallås samt 2 turer per vardag och riktning Hallarna-Stormgatan tas bort	217 000 kr

83 Österskans - Larsfrid - Östra Stranden Montörgatan (Anropsstyrd linje)	Ingen åtgärd	-	-	-		
1 Falkenbergs bussterminal - Stortorget - Falkenberg Station	Ingen åtgärd					
2 Glommen - centrum - Hjortsberg - Skrea stationsväg	8 turer i kvartstrafik tas bort i högttrafik.	26 snitt vardag	Låg-mellan påverkan.	320 000 kr	Förslag genomförs	320 000 kr
11 Stortorget - Falkenbergs bussterminal - Slätten - Hjortsberg	Ingen åtgärd	-	-	-		
12 Falkenbergs bussterminal - Kattegattcenter	4 turer per vardag och riktning tas bort	6 snitt vardag	Låg påverkan.	100 000 kr	Förslag justeras. 1 tur per vardag och riktning tas bort	25 000 kr
13 Stortorget- Ekhaga - Falkagård	Ingen åtgärd	-	-	-		
14 Falkenbergs bussterminal - Skomakarehamnen	Ingen åtgärd	-	-	-		
1 Borgasgård - Varbergs bussterminal - Breared - Träslövsläge Storgatan	Ingen åtgärd	-	-	-		
2 Trönninge - Varbergs bussterminal - Sjukhuset - Erlandsgården	12 turer per vardag och riktning tas bort i lågtrafik på sträckan Bussterminalen – Sjukhuset.		Mellan påverkan.	410 000 kr	Förslag genomförs	410 000 kr
11 Håstensskolan - Lorensberg - Varbergs bussterminal - Kurorten	Linjen delas upp i två olika linjer. 6 turer per vardag och riktning tas bort		Låg påverkan.	310 000 kr	Förslag genomförs	310 000 kr
12 Varbergs bussterminal - Bällgatan	Ingen åtgärd	-	-	-		
15 Varbergs bussterminal - Getterön 5:e vik	3 turer tas bort.	4-5 snitt vardag	Låg-mellan.	100 000 kr	Förslag genomförs	100 000 kr
1 Fors - Kungsbacka station - Varla - Hede	Ingen åtgärd	-	-	-		
2 Kolla - Kungsbacka station - Tölö - Hede station	Ingen åtgärd	-	-	-		
3 Britta Lena - Torget - Kungsbacka station	Ingen åtgärd	-	-	-		
4 Kungsbacka station - Hede station	Ingen åtgärd	-	-	-		
X3 Göteborg - Särö	Ingen åtgärd	-	-	-		
717 Röshult - Anneberg - Kungsbacka	Ingen åtgärd	-	-	-		
735 Kungsbacka - Lindome	Ingen åtgärd	-	-	-		
740 (Hällingsjö -) Ubbhult - Hjälms - Fjärås	Första turen i bägge riktningar tas bort under vecka 26-30	-	Låg påverkan.	-		16 000 kr
741 Sättila - Nåkälla - Fjärås - Hjälms - Kungsbacka	Första turen i bägge riktningar tas bort under vecka 26-30	-	Låg påverkan.	-		23 000 kr
742 (Förlanda - Öxared -) Fjärås - Kungsbacka	ingen åtgärd	-	-	-		
743 Litserhult - Åminnaredsvägen - Förlanda - Gällinge - Fjärås	Ingen åtgärd	-	-	-		
744 Horred - Hellsjön - Idala - Gällinge - Kungsbacka	Första turen i bägge riktningar tas bort under vecka 26-30	-	Låg påverkan.	-		26 000 kr
745 Idala - Stuv - Bergsäter - Frillesås - Åsa - Fjärås	Ingen åtgärd	-	-	-		
746 Stättaredsvägen - Bergsäter - Stuv - Frillesås - Kungsbacka	Ingen åtgärd	-	-	-		
747 Ölmanäs - Åsaskolan - Kungsbacka	Ingen åtgärd	-	-	-		
748 Kyrkobyn - Breared - Landa - Kläppa - Åsa	Ingen åtgärd	-	-	-		
Enskilda turer med lågfrekvent resande tas bort under lågtrafik				Justerat förslag. Första turen per vardag och riktning på linjerna		
717, 735, 740-748 Kungsbacka landsbygdstrafik		-	Låg påverkan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	740, 741 och 744 under veckorna 240 000 kr	26-30	

TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2023-2024

I följande avsnitt ges en beskrivning av förslag till trafikförändringar inom kollektivtrafikplanens utblick 2023-2024.

ANPASSNING TILL NYTT NORMALLÄGE

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. Objektet inkluderar fortsatt anpassning av utbudet utifrån mer långsiktiga effekter av pandemin.

FLER OCH LÄNGRE TÅG LÄNGS VÄSTKUSTBANAN

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

Behov av identifierats av en ny kvällsavgång med Öresundståg samtliga veckodagar från Köpenhamn/Malmö i riktning norrut, vilket resulterar i timmestrafik över hela trafikdygnet. Förslaget förutsätter samsyn med Skånetrafiken.

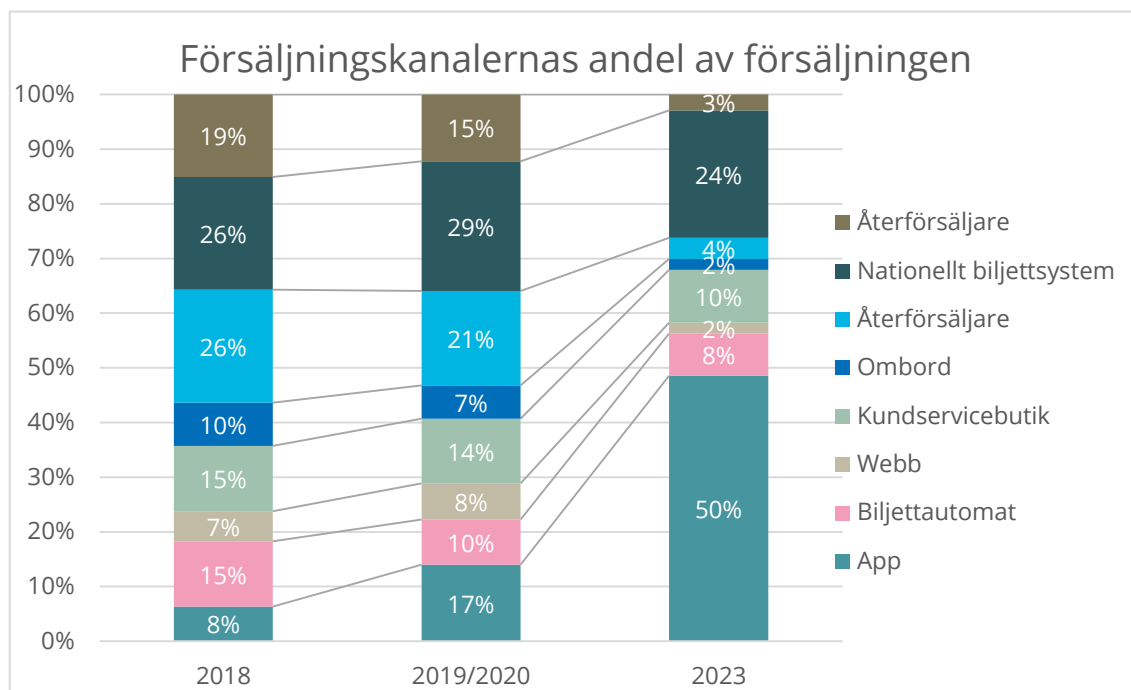
HALMSTADS OCH KUNGSBACKA STADSBUSSTRAFIK - JUSTERAT LINJENÄT OCH TURUTBUD

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 trafiken ges prioritet i gatuutrymmet.

FÖRSÄLJNING

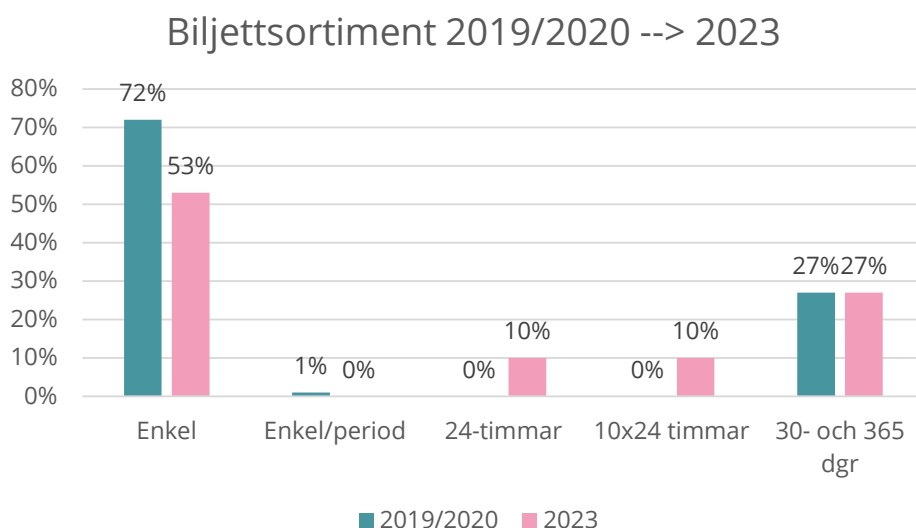
Hallandstrafikens ambition är att kostnader för försäljning ska minska. Försäljningsomkostnaderna är kopplade till administration, systemkostnader (rörliga och fasta), provisioner och avgifter samt kostnader som uppstår i andra delar av verksamheten. I takt med ökad digitalisering i samhället kommer det vara centralt att fortsätta satsningen på självservicekanaler och i synnerhet appen. Sammantaget ökar detta både den geografiska täckningen och tillgängligheten i tid för kunden. Appen ska vara enkel och attraktiv samt erbjuda tjänster som förhöjer kundnyttan, såsom realtidsinformation, reklamer och förseningsärenden.

Konsekvensen av ökad tillgänglighet i självservicekanaler gör att det finns ett behov av att se över hur återförsäljare rent geografiskt är representerade utifrån var våra egna kundservicebutiker är placerade. Det innebär att återförsäljare i första hand ska vara lokaliserade på platser där Hallandstrafiken inte är närvarande. För Hallandstrafikens del är det av stor vikt att ha hög tillgänglighet och ge god service. I diagrammet nedanför visas Hallandstrafikens försäljning per försäljningskanal år 2018 och 2019 samt 2020. På grund av pandemin sammanvägs siffrorna för år 2019 och 2020. Längs till höger i diagrammet framgår ett sannolikt scenario för år 2023.



Hallandstrafiken ska fortsätta anpassa biljettsortimentet utifrån kundernas resefrekvens. Diagrammet nedanför åskådliggör den förflyttning Hallandstrafiken prognostiserar kunderna kommer att göra baserat på resefrekvens från år 2019. Med anledning av Covid-19 pandemin kan dock resefrekvensen se annorlunda ut framöver än vad den gjort tidigare. Behov samt

resvanor kan förändras. Det är inte osannolikt att det, under år 2021 och närmsta åren därefter, finns ett större behov av biljetter i segmentet mellan enkel- och 30 dagarsbiljett än vad som framgår av diagrammet.



Hallandstrafiken vill kunna erbjuda biljetter i våra egna försäljningskanaler till platser utanför sydtaxesarbetet. För närvarande pågår ett projekt hos Samtrafiken, där Hallandstrafiken ingår. Syftet är att ta fram riktlinjer för ett framtida resplussamarbete/nationellt biljettsystem, vilket ligger i linje med regeringens förslag om ett nationellt biljettsystem. Projektet utgår från den branschgemensamma standarden BoB. Detta kommer möjliggöra för kunden att köpa biljetter för merparten av sina resor, från både kommersiella aktörer och andra Trafikhuvudmän, i samma försäljningskanal. Dessutom möjliggör det maskinell visering av samtliga biljetter till samtliga platser.

För att öka den totala kundnöjdheten har Hallandstrafiken en ambition om att erbjuda mervärden för kunder under, efter och före resan. Dagens digitala biljettlösningar skapar möjligheter för utökad försäljning genom nya samarbetspartners i andra branscher. Hallandstrafiken skulle kunna tänkas ingå samarbeten som leder till att våra tjänster utvecklas och skapar mervärde för kunden och förhöjer kundupplevelsen. Det kan handla om att kunden ges möjlighet att ta del av erbjudanden under eller i anslutning till resan eller att våra tjänster synliggörs hos samarbetspartners.

MARKNADSFÖRING, KOMMUNIKATION OCH INFORMATION

Konsekvenserna av den pågående pandemin påverkar marknadsaktiviteterna även under 2021. Resandet med kollektivtrafiken är fortsatt kopplat till restriktioner och med uppmaningen att undvika kollektivtrafiken om du verkligen inte måste åka. Osäkerheten kring hur länge pandemin pågår, och vilka konsekvenser det får på både resande och resandemönster ur ett längre perspektiv är inte känt. Detta är en stor utmaning för hela branschen och inte minst ur ett kommunikationsperspektiv. Att vara flexibla och snabbt kunna hantera förändrade förutsättningar är nyckeln till framgång under 2021. En stor utmaning handlar om att invänta rätt läge och därefter påbörja arbetet med att återvinna resenärer till kollektivtrafiken.

Parallellt med hanteringen av pandemin så fokuserar kommunikationen under det första halvåret på lanseringen av det nya biljett- och betalsystemet. Det är en omvälvande förändring för många utav våra resenärer och målsättningen är att den här övergången, från gammalt till nytt, ska gå så smidigt som möjligt. En viktig informationsinsats, och aktivitet under våren, är öppnandet av framdörrarna på bussarna. Något som innebär att Hallandstrafiken efter nästan ett år kan börja sälja, aktivera och validera biljetter ombord igen.

NÅGRA AV DE STÖRRE AKTIVITETERNA UNDER 2021

Kommunikation kring Pandemin - Under året kommer vi löpande informera om vad som gäller för våra resenärer angående restriktioner/rekommendationer och hur det påverkar kollektivtrafiken.

Välkomna tillbaka till kollektivtrafiken - När pandemin släpper och vi återigen kan uppmuntra till kollektivt resande börjar arbetet med att få tillbaka våra kunder, samt hitta nya. Det kommer innebära ett stort arbete med att förändra vanor och beteenden på nytt. Vi kommer behöva kampanja stort och arbeta löpande med olika aktiviteter. Vi behöver dessutom arbeta upp och stärka vårt varumärke igen. I detta arbete ska vi ta vara på saker vi gjort under 2020 – nya bussar, wifi, elbussar etc.

Ny grafisk profil - Under året kommer vi fortsätta med utrullningen av vår nya grafiska profil. Mycket är redan klart, men det finns delar kvar att anpassa så som nya tidtabeller, nytt butiksmaterial, nytt material till våra återförsäljare, samt en översyn av våra TV-skärmar. Under våren byter vi dessutom den sista toppskylten, vilket innebär att alla våra hållplatser har vår nya grafiska profil. Detta ska vi uppmärksamma.

Företagskommunikation - Företagssidan på hemsidan ska utvecklas med exempelvis kundcase för att stärka erbjudandet till företagen.

INFORMATION VID STÖRNING

Informationsenheten är Hallandstrafikens first line vid störningar. Det är informatörerna på Infoenheten som ser till att informationen om störningen når resenärerna före, under och efter en akut eller planerad störning. "Att veta" är ett prioriterat kundmål för Hallandstrafiken. Under 2021 kommer vi därför att fortsätta och intensifiera arbetet med att fördjupa samarbetet med SJ Öresund och Öresundståg AB för att vässa störningsinformationen ytterligare. Vi kommer även att se över och utveckla enhetens egna rutiner och de interna rutinerna och interna samverkan på hela Hallandstrafiken för att utveckla störningsinformationen ytterligare.

INFRASTRUKTUR

Infrastrukturen för kollektivtrafiken är viktig för att skapa trivsel och trygghet för resenärerna och locka fler att åka. En välskött hållplats marknadsför kollektivtrafiken och stärker varumärket för potentiella resenärer. Att hållplatser och stationer är välstädade med bra belysning, har ett modernt väderskydd och bra resenärsinformation är viktiga framgångsfaktorer för att kollektivtrafiken ska uppfattas som ett bra alternativ till bilen. 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. Hallandstrafiken ser ett fortsatt behov av att gemensamt med väghållare fortsätta upprustningen av hållplatserna i länet.

Hallandstrafiken kommer under 2021 att slutföra den stora insats som påbörjades under 2020 med att förse samtliga länets hållplatslägen med nya topptavlor och blå reflexmarkeringar. På flera av de mindre stråken fanns tidigare många hållplatser som bara hade hållplatsstolpe i den ena riktningen. Dessa har nu kompletterats med en hållplatsstolpe i båda riktningarna. De flesta väderskydden har försetts med layout enligt den nya designen. Topptavlorna visar nu inte bara hållplatsens namn utan även läge, linjenummer och destination. Vi har även på prov placerat ut några nya realtidsdisplayer som inte behöver någon kabeldragning utan drivs helt på ett batteri som håller fyra till fem år samt tar emot data vid 4G-nätet. Med start under 2021 kommer vi att genomföra en större översyn av innehållet i tidtabellsskåpen i väderskydden, med syfte att kunna erbjuda bättre resenärsinformation, så som kartor och information om biljettköp.



UPPHANDLING AV TRAFIK

BUSSTRAFIK

Inga upphandlingar av busstrafik planeras utföras inom denna tidsperiod då Hallandstrafiken nyligen har upphandlat all trafik inom regionen. Hallandstrafiken deltar i fortsatt branschsamverkan för att hålla sig uppdaterade och vara förberedda inför kommande upphandlingar.

TÅGTRAFIK

I slutet av denna tidsperiod behöver Västtågen upphandlas igen om inte avtalsoptioner utlöses. Dagens avtal sträcker sig till 2024 med option ytterligare högst tre år. Hallandstrafiken deltar i denna upphandling som leds utav Västtrafik.

INFRASTRUKTUR

I slutet av denna tidsperiod kommer dagens avtal gällande hållplatsunderhåll, väderskydd och reklam i väderskydd behöva upphandlas.

SERVICERESOR

Inom denna tidsperiod genomförs upphandling av Serviceresor med trafikstart 1 juli 2022.

8. EKONOMI

Intäkterna från biljettförsäljning minskade mycket kraftigt under 2020 till följd av pandemin. Totalt tappade bolaget 46 procent av biljettintäkterna på helåret 2020 jämfört med 2019, motsvarande 208 mkr. Redan tidigt under pandemin tog Region Halland som ägare till bolaget det strategiska beslutet att inte minska trafikutbudet utan istället upprätthålla trafiken och sätta in förstärkningar där det behövdes för att undvika trängsel. Det strategiska ställningstagandet innebar att ägaren skulle täcka upp för de minskade intäkterna genom ett utökat driftbidrag, vars storlek skulle bestämmas i samband med bokslutsarbetet. Utöver ordinarie driftbidrag har ägaren i samband med bokslutet utlovat ett extra driftbidrag på 366 mkr, dels för att täcka underskottet, dels genom att lämna en överkompensation i syfte att konsolidera bolaget ekonomiskt 2020. Det är denna överkompensation som gör att bolaget redovisar ett så starkt resultat för räkenskapsåret 2020. Frånräknat stöd från ägaren i form av driftbidrag var Hallandstrafikens totala underskott 693 mkr år 2020, för 2019 var motsvarande siffra 459 mkr.

År 2020 var ett exceptionellt år med drastiskt minskade biljettintäkter, men under normala förhållanden har vi ett scenario där kostnaderna har ökat med ungefär samma procent som biljettintäkterna. En felaktig slutsats utifrån dessa fakta är att Hallandstrafikens netto borde förbättras under sådana omständigheter. Men vad man då glömmer är att kostnaderna respektive intäkterna till storleken är olika. Utifrån ett räkneexempel på 2019 års kostnader och biljettintäkter gör en ökning av biljettintäkterna med 5 procent per år (23 mkr) jämfört med en ökning av Trafikkostnaderna med 5 procent (41 mkr) att gapet mellan trafik kostnader och biljettintäkter ökar år från år. Så frånsatt ett pandemiår som 2020 kan det även konstateras att kollektivtrafiken i normalfallet kräver ett ökat stöd från ägaren även om resandet och biljettintäkterna ökar. Trafikkostnaderna i ingångna avtal påverkas av index, en faktor som används för att kompensera trafikföretaget för kostnadsutvecklingen. Inom Hallandstrafikens verksamhet utgör trafikföretagens personal och drivmedelskostnader stora kostnadsposter vilket innebär att även små förändringar i index ger stor påverkan på resultatet.

Förutom den ekonomiska aspekten är det viktigt att se till kollektivtrafikens andra samhällsekonomiska vinster, tex som ett medel för ökad tillväxt med tillhörande regionförstoring, minskad miljöpåverkan samt skapandet av attraktiva stad- och bostadsmiljöer. Hallandstrafiken utvecklar kollektivtrafiken utifrån principer fastställda i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

PRISER

I angivna riktlinjer för taxor i trafikförsörjningsprogrammet fastslås att det ska vara enkelt, hela-resan perspektivet ska råda och upphandlad och 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 2022.

9. SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

Särskild kollektivtrafik är kollektivtrafik som tillhandahålls resenärer efter någon form av myndighetsbeslut eller reglemente. Hallandstrafiken sköter på uppdrag av de halländska kommunerna och Region Halland samverkan och utveckling av skolskjuts, färdtjänst och sjukresor. Uppdraget innebär i stort att upphandla, planera och hantera avtal och affär samt driftrelaterade frågor med kontrakterade Trafikföretag och intressenter. Hallandstrafiken utför även uppdrag genom att tillhandahålla en beställningscentral för färdtjänsten i Laholm, Halmstad, Hylte, Falkenberg och Varbergs kommun och för sjukresor i hela Halland. Den sociala och ekonomiska hållbarheten i dessa transporter är av stor vikt därutöver ett starkt fokus på trygga, säkra och kostnadseffektiva resor.

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 och hanteras därför hos de olika halländska kommunerna. 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 säker, trygg och kostnadseffektiv skoltrafik som möjligt. Samordning sker både mellan linje- och skoltrafik men även mellan olika former av särskild kollektivtrafik. Denna samordning leder till både bättre kvalitet och ökad kostnadseffektivitet och tar vara på samhällets resurser på bästa sätt. Hallandstrafiken planerar för de större skolbussfordonen (8–60 platser) och även de mindre serviceresefordonen med (4–8 platser). De mindre serviceresefordonen används framförallt till särskola och elever med växelvist boende.

Under 2021 har ett arbete påbörjats med att integrera olika typer av system vilket även fortsätter under 2022. Ambitionen är att öka kvalitet i tillgängligt data, minska onödiga administrativa moment och även tillgängliggöra olika typer av uppgifter enklare för handläggare, verksamheter och vårdnadshavare. Under 2021 ska även ett antal nyckeltal identifieras för att löpande över åren följa utvecklingen för att mäta skolskjutsen mot målbilden av trygga, säkra och kostnadseffektiva resor. Som ett led i detta arbete har Hallandstrafiken som pilot i Sverige anslutit sig till en ny branschgemensam undersökning kallad Skolskjutsbarometer. I denna undersökning ställs frågor per post till vårdnadshavare och elev hur väl olika delar i skolskjutsen

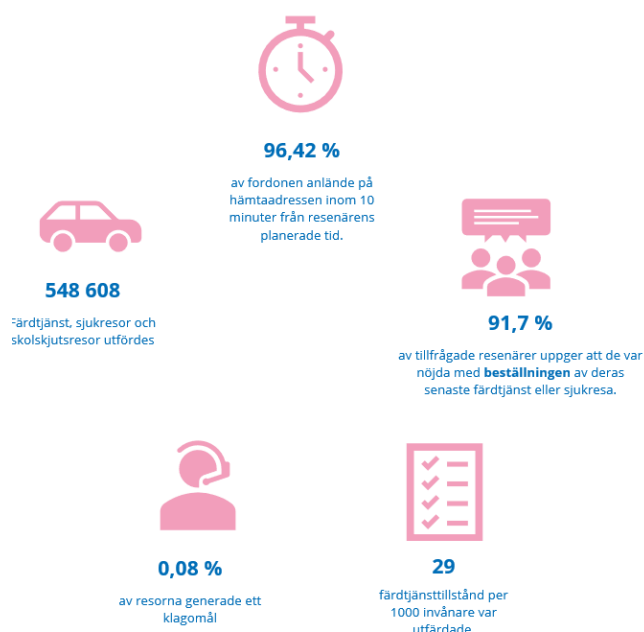
fungerar. Detta arbete ska avslutas under 2021 och från och med kommande kollektivtrafikplan 2023 kommer dessa siffror löpande redovisas och utvärderas.

Antalet skolskjutsberättigade elever som Hallandstrafiken planerar på upphandlad skolbuss, personbil (taxi) och allmän kollektivtrafik var år 2020 uppskattningsvis 10 000 elever. Detta är en klar ökning från föregående år då Kungsbacka kommuns elevantal tillkommit i statistiken. I övrigt kan det noteras att antal skolskjutsberättigade elever över en längre tidsperiod är förhållandevis stabilt.

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 och Beställningstrafik. Den särskilda delen omfattar färdtjänst, sjukresor och skolskjuts vilken är öppen för resenärer först efter att ett beslut fattats om resenärens rättighet till trafiklaget. Gemensamt för samtliga resor är att dessa samplaneras med övrig anropsstyrd trafik för att uppnå den mest kostnadseffektiva resan.

Det nya trafikavtalet, med start 1 juli 2018, har gett avsedd effekt gällande kvalitet i verksamheten. Antalet förseningar och kundärenden minskar och kundnöjdheten är nu på en nivå över snittet i riket gällande serviceresor. Även punktligheten har kraftigt förbättrats och är nu på en hög och stabil nivå. Hallandstrafiken följer löpande upp utvecklingen genom fastställda nyckeltal som idag är punktlighet, antal kundärenden och kundnöjdhet både med förarens bemötande samt bemötande i beställningscentralen och övergripande nöjdhet med serviceresan. Detta sker genom statistik från systemstöd och genom Svensk Kollektivtrafiks branschgemensamma verktyg ANBARO.



Bilden på föregående sida visar utfallet av dessa nyckeltal för verksamhetsåret 2020 som även haft en kraftig påverkan av covid-19. Gällande kvalitetsfaktorerna så har både kundnöjdhet och punktlighet ökat under 2020.

Inom serviceresor fortsätter ett arbete att fastställa fler nyckeltal som mäter kostnadseffektiviteten som ett led att uppfylla en ekonomisk hållbarhet. Detta arbete fortsätter under 2021 och även 2022 för att öka Hallandstrafikens förmåga att i ett tidigt skede fånga in både brister i leverans och trender med en minskad kostnadseffektivitet i ett tidigt skede och utforma lämpliga åtgärder eller föra dialog med uppdragsgivare och kostnadsbärare om lämpliga åtgärder.

Under 2021 fortsätter även resan med att möta ett mer digitalt samhälle och följande behov från resenärer och verksamhet. Under 2021 kommer en ny version av Hallandstrafikens digitala plattform att lanseras. Fokus i denna lansering är att förbättra prestanda och plattform. Detta projekt sker i samverkan med andra trafikhuvudmän för serviceresor och ska ge resenären en möjlighet att se sina bokade resor, avboka resor, få aktuell information om t.ex. trafikstörningar men även kunna boka sina resor (beroende på form av särskild kollektivtrafik). Detta underlättar vardagen och servicen för de resenärer som önskar detta. För de som inte vill eller inte kan kvarstår möjligheten att hantera sina ärenden per telefon till kundcenter.

Under 2021 kommer även en ny upphandling för trafiken att utföras med publicering samma år med nya trafikavtal på plats till den 1 juli 2022. Ett starkt fokus i detta arbete är att bibehålla dagens leveranskvalité och förbättra kostnadseffektiviteten till kommande avtal.

Att ytterligare analysera resandeutveckling och behov under 2020 och 2021 har varit en utmaning då pandemin starkt påverkar möjligheterna att dra lärdomar från dagens resande som inte är normalt. Hallandstrafiken är dock redo när pandemin avtar att fortsätta detta naturliga arbete med ständiga förbättringar.

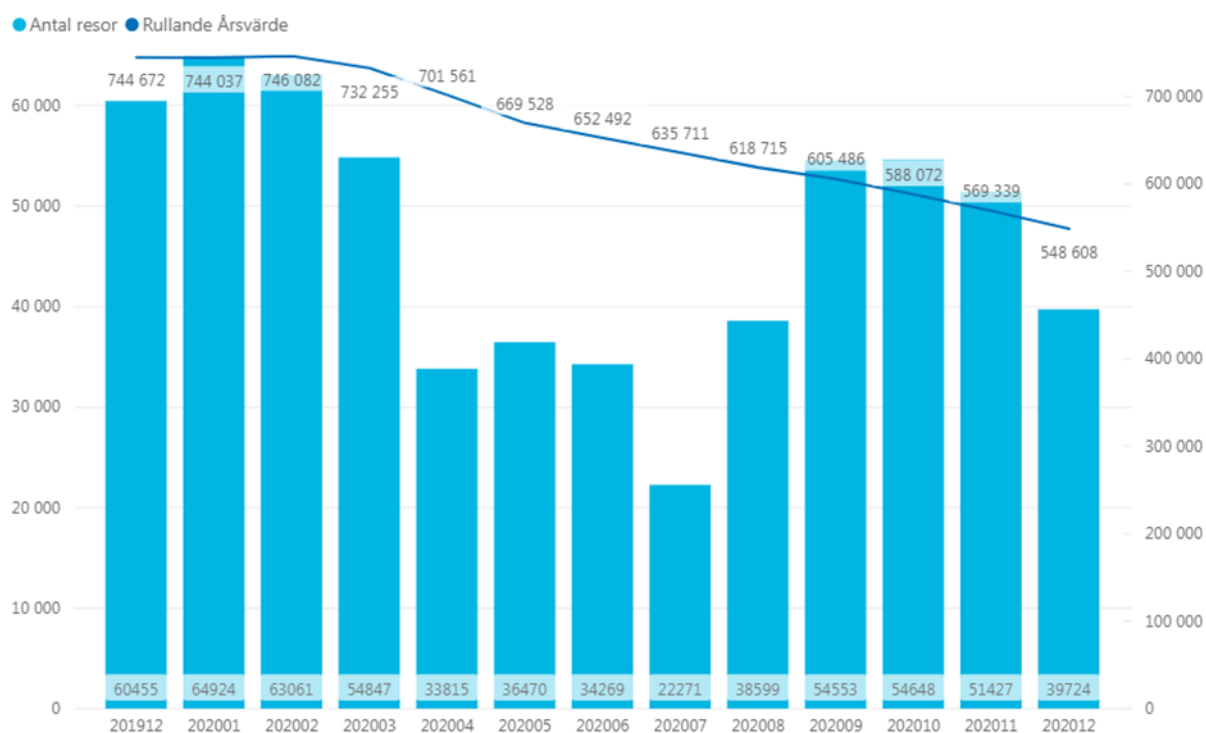
SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK PÅVERKAN AV COVID-19

Den särskilda kollektivtrafiken har likt övriga samhället påverkats av covid-19 i olika delar. Den främsta påverkan har skett efter rekommendationer från nationella- eller regionala myndigheter gällande åtgärder att begränsa smittspridningen. Som en följd av dessa rekommendationer har även andra perspektiv behövts hanteras såsom förarens arbetsmiljö men även ett arbete att både kort- och långsiktiga planera för verksamheten med avtalade trafikföretag. De rekommendationer som påverkats Serviceresor främst har varit dels de nationella rekommendationerna om att äldre- och personer i riskgrupp ska avstå från onödiga resor men även den regionala rekommendationen om att resorna främst ska utföras med ensamåkning.

Sammantaget har detta resulterat i ett kraftigt minskat resande under 2020 på totalt -35 procent. Främst är det färdtjänstresandet som har minskat. Skolskjutsresandet har i stort sett varit detsamma under året förutom den initiala perioden under senare våren 2020. Samtidigt har behovet av fordon i stort sett varit detsamma då ensamåkning och skolskjutsen bidragit till samma behov runt rusningstid med ett lägre fordonsbehov under resterande tidpunkter på

dagen. Under 2019 utfördes ca 750 000 serviceresor och under 2020 utfördes ca 550 000 resor. Detta har även inneburit 30 procent färre samtal till beställningscentralen, men även färre ansökningar av färdtjänst till Region Hallands färdtjänstavdelning.

Det är osäkert hur länge pandemin påverkar och det kan i skrivandets stund konstateras att pandemin påverkar starkt det första halvåret 2021. Dock så är Hallandstrafikens bedömning att covid-19 inte kommer påverka Serviceresor något nämnvärt i antal resande för perioden 2022 och framåt då merparten av resorna är av den karaktär att man har ett resandebehov som inte kan ersättas av andra typer av transporter.



Graf: Resandeutveckling Serviceresor 2020 (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts på regional nivå)

10. BILAGOR

BILAGA 1: NYCKELTAL FÖR DEN ALLMÄNNA KOLLEKTIVTRAFIKEN 2020

Linjenr fr juni	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim.produ ktion	% av tot tim.produ ktion	Medel- hastighet	Antal resor	Antal resor med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	Antal dt en vardag (ej anrop)	Antal dt en lördag (ej anrop)	Antal dt en söndag (ej anrop)
145	Halmstad - Växjö	140 006	1%	2 487	0,8%	56,3	13 599	5 672	42%	0,5%	9	2	2
223	Laholm - Knäred	78 783	1%	1 727	0,6%	45,6	3 740	1 875	50%	0,1%	9	0	0
225	Laholm - Mellbystrand - Båstad Station	142 201	1,2%	4 142	1,3%	34,3	5 797	3 057	53%	0,2%	14	0	0
226	Laholm - Skottorp - Båstad	60 901	0,5%	1 957	0,6%	31,1	22 716	10 953	48%	0,8%	5	0	0
227	Laholm - Ränneslöv - Våxtorp	95 647	0,8%	2 814	0,9%	34,0	112 090	28 871	26%	3,8%	10	0	0
228	Laholm - Ysby - Hishult	19 773	0,2%	419	0,1%	47,2	76 942	15 022	20%	2,6%	2	0	0
314	Halmstad - Gullbranna - Eldsberga	272 171	2,3%	9 314	3,0%	29,2	165 914	35 891	22%	5,6%	22	10	8
316	Halmstad - Åled - Oskarström	387 500	3,3%	12 296	4,0%	31,5	26 919	6 462	24%	0,9%	30	12	11
318	Halmstad - Simlångsdalen - Lidhult	67 596	0,6%	1 823	0,6%	37,1	3 824	2 868	75%	0,1%	6	8	3
319	Halmstad - Tönnersjö	22 639	0,2%	706	0,2%	32,1	97 660	14 737	15%	3,3%	4	0	0
320	Halmstad - Laholm (Snabbuss)	218 320	1,8%	6 111	2,0%	35,7	110 706	32 927	30%	3,8%	10	0	0
323	Halmstad - Veinge by - Laholm	30 676	0,3%	866	0,3%	35,4	6 371	3 689	58%	0,2%	2	0	0
324	Halmstad - Veinge - Laholm	447 473	3,8%	13 528	4,4%	33,1	2 231	1 476	66%	0,1%	30	16	11
325	Halmstad - Markaryd	42 303	0,4%	847	0,3%	49,9	18 029	7 181	40%	0,6%	2	0	1
330	Halmstad - Harplinge	121 739	1,0%	3 759	1,2%	32,4	11 470	6 574	57%	0,4%	17	0	0
340	Halmstad - Oskarström - Spenshult	138 244	1,2%	3 428	1,1%	40,3	15 274	11 208	73%	0,5%	9	5	5
350	Halmstad - Haverdal - Falkenberg	548 104	4,6%	15 103	4,9%	36,3	1 093	3	0%	0,0%	27	13	10
351	Halmstad - Getinge - Falkenberg	680 828	5,7%	18 600	6,0%	36,6	2 172	1 567	72%	0,1%	30	13	11
362	Ullared - Svenljunga	24 803	0,2%	417	0,1%	59,5	1 943	4	0%	0,1%	1	0	0
400	Halmstad - Oskarström - Hyltebruk	225 269	1,9%	4 656	1,5%	48,4	7 666	3 396	44%	0,3%	9	0	0
401	Hyltebruk - Oskarström - Halmstad	689 182	5,8%	15 248	5,0%	45,2	4 776	63	1%	0,2%	24	10	9
410	Halmstad - Kinnared	122 365	1,0%	2 601	0,8%	47,0	14 735	4 210	29%	0,5%	4,5	0	0
417	Hyltebruk - Landeryd	31 206	0,3%	800	0,3%	39,0	4 493	155	3%	0,2%	6	0	0
431	Hyltebruk - Unnaryd	155 750	1,3%	2 937	1,0%	53,0	5 588	137	2%	0,2%	14	0	0
432	Hyltebruk - Gislaved	97 231	0,8%	1 897	0,6%	51,3	6 896	147	2%	0,2%	6,5	0	0
509	Falkenberg - Bobersgudde - Eftra	27 176	0,2%	950	0,3%	28,6	4 633	7	0%	0,2%	3	0	0
517	Falkenberg - Årstad - Bjärnared	61 666	0,5%	1 305	0,4%	47,3	20 169	12 280	61%	0,7%	4	0	0
553	Falkenberg - Långås - Morup	115 090	1,0%	3 246	1,1%	35,5	94 365	35 981	38%	3,2%	13	4	0
555	Falkenberg - Ullared - Älvsered	417 908	3,5%	9 103	3,0%	45,9	11 592	4 242	37%	0,4%	19	12	5
556	Falkenberg - Vessigebro - Ullared	351 271	3,0%	7 784	2,5%	45,1	225 448	84 917	38%	7,7%	17	9	7,5
557	Falkenberg - Vessigebro - Ullared	34 638	0,3%	838	0,3%	41,3	184 337	63 687	35%	6,3%	2	0	0
558	Ullared - Åtran - Fegen	125 766	1,1%	2 477	0,8%	50,8	55 965	27 648	49%	1,9%	10	2,5	0
959	Ullared - Okome	13 986	0,1%	248	0,1%	56,4					1,5	0	0
560	Ullared - Älvsered	48 392	0,4%	1 026	0,3%	47,2					11	2,5	0
615	Varberg - Bua - Frillesås	858 027	7,2%	21 864	7,1%	39,2	174 540	37 757	22%	5,9%	35	11	9
616	Varberg - Veddige	130 178	1,1%	3 821	1,2%	34,1	28 318	6 798	24%	1,0%	10	5,5	0
620	Varberg - Kärradal - Veddige	9 296	0,1%	281	0,1%	33,1	4 023	3 017	75%	0,1%	1	0	0
651	Varberg - Ullared	400 193	3,4%	8 913	2,9%	44,9	102 738	15 503	15%	3,5%	22	15	11
652	Varberg - Tvååker - Falkenberg	432 365	3,6%	11 902	3,9%	36,3	116 461	34 639	30%	4,0%	25	9	4
653	Varberg - Tvååker - Falkenberg	39 341	0,3%	1 094	0,4%	36,0	6 702	3 881	58%	0,2%	6	0	0
660	Varberg - Himle - Dagsås	20 733	0,2%	512	0,2%	40,5	2 347	1 553	66%	0,1%	1	0	0
661	Varberg - Rolfstorp - Karl-Gustav	119 014	1,0%	2 812	0,9%	42,3	18 967	7 554	40%	0,6%	6	1	0
662	Varberg - Trönninge - Valinge	59 521	0,5%	1 480	0,5%	40,2	12 067	6 916	57%	0,4%	7	0	0
664	Varberg - Stackenäs	80 505	0,7%	1 869	0,6%	43,1	16 069	11 791	73%	0,5%	5	0	0
666	Varberg - Träslövsläge - Skällinge	12 797	0,1%	262	0,1%	48,8	1 150	3	0%	0,0%	1	1	0
668	Varberg - Sällstorp - Istorp	15 199	0,1%	376	0,1%	40,4	2 285	1 649	72%	0,1%	1	0	0
669	Varberg - Åkulla	24 529		613			2 358	4			4	4	4
690	Breared - Värö Bruk - Ringhals	39 823	0,3%	1 093	0,4%	36,4	8 065	3 572	44%	0,3%	2	0	0

Linjenr fr juni	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim.produ ktion	% av tot tim.produ ktion	Medel- hastighet	Antal resor	Antal resor med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	Antal dt en vardag (ej anrop)	Antal dt en lördag (ej anrop)	Antal dt en söndag (ej anrop)
691	Träslövsläge - Ringhals	16 623	0,1%	449	0,1%	37,0	5 024	66	1%	0,2%	1	0	0
692	Varberg - Ringhals	33 374	0,3%	848	0,3%	39,4	15 502	4 429	29%	0,5%	2	0	0
693	Träslövsläge - Ringhals	18 215	0,2%	504	0,2%	36,1	4 726	163	3%	0,2%	1	0	0
694	Varberg - Ringhals	13 645	0,1%	336	0,1%	40,6	5 879	144	2%	0,2%	1	0	0
695	Trönninge - Ringhals	31 659	0,3%	748	0,2%	42,3	7 255	155	2%	0,2%	2	0	0
697	Varberg - Ringhals	14 096	0,1%	281	0,1%	50,2	4 633	7	0%	0,2%	1	0	0
717	Röshult - Kungsbacka	69 321	0,6%	1 808	0,6%	38,3	20 040	12 224	61%	0,7%	9	0	0
720	Kungsbacka - Särögården	408 065	3,4%	13 350	4,3%	30,6	69 495	26 408	38%	2,4%	44	21	21
730	Älskogsbr-Iserås-KBA stn	32 202	0,3%	1 029	0,3%	31,3	7 976	2 951	37%	0,3%	6	0	0
731	Kba stn. - Älskogsbräcka	455 376	3,8%	15 666	5,1%	29,1	141 835	53 897	38%	4,8%	41	27	17
732	Frillesås-Fjärås-KBA stn	561 659	4,7%	13 945	4,5%	40,3	125 591	43 957	35%	4,3%	28	30	16
733	Älskogsbr-Stenstugan-KBA stn	203 497	1,7%	5 779	1,9%	35,2	35 795	17 540	49%	1,2%	19	14	7
734	Älskogsbr-Tröskeberg-KBA stn	353 476	3,0%	9 568	3,1%	36,9	70 365	29 553	42%	2,4%	39	29	17
735	Kungsbacka stn. - Lindome stn.	32 079	0,3%	1 061	0,3%	30,2	10 035	7 426	74%	0,3%	6	0	0
740	Hällingsjö - Fjärås	91 572	0,8%	2 038	0,7%	44,9	9 196	6 621	72%	0,3%	8	0	0
741	Kba stn.-Nåkälla-Sätilla	102 035	0,9%	2 491	0,8%	41,0	24 724	13 351	54%	0,8%	9	0	0
742	Kungsbacka station-Förlanda	225 073	1,9%	5 461	1,8%	41,2	74 297	28 976	39%	2,5%	28,5	20	15
743	Litserhult-Fjärås	77 407	0,7%	1 651	0,5%	46,9	15 978	13 741	86%	0,5%	7	7	0
744	Kungsbacka stn.-Idala-Horred	109 924	0,9%	2 267	0,7%	48,5	22 394	9 405	42%	0,8%	8	0	0
745	Fjärås-Åsa-Idala	58 894	0,5%	1 164	0,4%	50,6	9 207	8 010	87%	0,3%	6	0	0
746	Kba stn-Frilesås-Stättaredsv	54 276	0,5%	1 060	0,3%	51,2	9 804	6 765	69%	0,3%	4	0	0
747	Kungsbacka station-Ölmanäs	41 157	0,3%	1 417	0,5%	29,0	16 811	13 113	78%	0,6%	6	0	0
748	Kyrkobyn-Landa-Åsa	39 253	0,3%	1 069	0,3%	36,7	11 188	9 957	89%	0,4%	5	0	0
767	Snipen - Lindome	13 954	0,1%	323	0,1%	43,3	5 848	2 982	51%	0,2%	10	0	0
614	Varberg - Åsa	84 328	0,7%	1 772	0,6%	47,6	15 674	4 210	27%	0,5%	12	0	0
Blå	Särö/Kullavik - Göteborg	403 639	3,4%	8 581	2,8%	47,0	317 958	50 873	16%	10,8%	94	43	43
Summa		11 862 409		307 825		39	2 937 312	928 469			907	357	248

Linjenr	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim.produ ktion	% av tot tim.produ ktion	Medel- hastighet	Antal resor	Antal resor med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	Antal dt en vardag	Antal dt en lördag
86	Krösatåg Halmstad-Jönköping/Nässjö	292 763	8,0%	4 030	10,0%	72,6	84 243	-	-	1,5%	7	5
67	Västtåg Varberg-Borås	174 376	4,8%	2 873	7,2%	60,7	127 823	-	-	2,3%	11,5	7
100	Öresundståg Kph/Malmö-Halland-Göteborg	2 687 000	73,5%	27 132	67,5%	99,0	3 162 043	-	-	56,7%	30,5	19
101	Västtåg Varberg - Göteborg	100 104	2,7%	1 068	2,7%	93,7	155 109	-	-	2,8%	4	0
104	Pågatåg Halmstad-Helsingborg	113 808	3,1%	1 239	3,1%	91,8	125 005	-	-	2,2%	7	0
132	Västtåg Kungsbacka-Göteborg	285 714	7,8%	3 839	9,6%	74,4	1 921 101	-	-	34,5%	58	38
Summa		3 653 765		40 181		82	5 575 324				118	69

Linjenr fr juni	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim.produ ktion	% av tot tim.produ ktion	Medel- hastighet	Antal resor	Antal resor med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	Antal turer en vardag	Antal turer en lördag	Antal turer en söndag
1-18	Halmstad stadstrafik	3 155 485	61,2%	149 906	60,3%	21,0	2 417 905	243 970	10,1%	69,1%	884	616	478
1	Laholm stadstrafik	97 586	1,9%	3 758	1,5%	26,0					104	68	64
1-14	Falkenberg stadstrafik	563 484	10,9%	26 709	10,7%	21,1	324 235	27 151	8,4%	9,3%	273	130	93
1-15	Varberg stadstrafik	890 490	17,3%	45 865	18,4%	19,4	514 433	61 889	12,0%	14,7%	300	147	143
1-4	Kungsbacka stadstrafik	448 891	8,7%	22 409	9,0%	20,0	244 019	61 981	25,4%	7,0%	230	105	91
Summa		5 155 936		248 647		22	3 500 592	394 992			1791	1066	869

BILAGA 2: INFRASTRUKTUR 2020

HÅLLPLATSER MED UTÖKAD RESENÄRSSERVICE

Hyltebruks Bussterminal





Veddige centrum



TILLGÄNGLIGHETSANPASSADE HÅLLPLATSER, EXEMPEL

Mellbyvägen, Laholms kommun

Före



Efter



Karlstorp, Halmstad kommun

Före

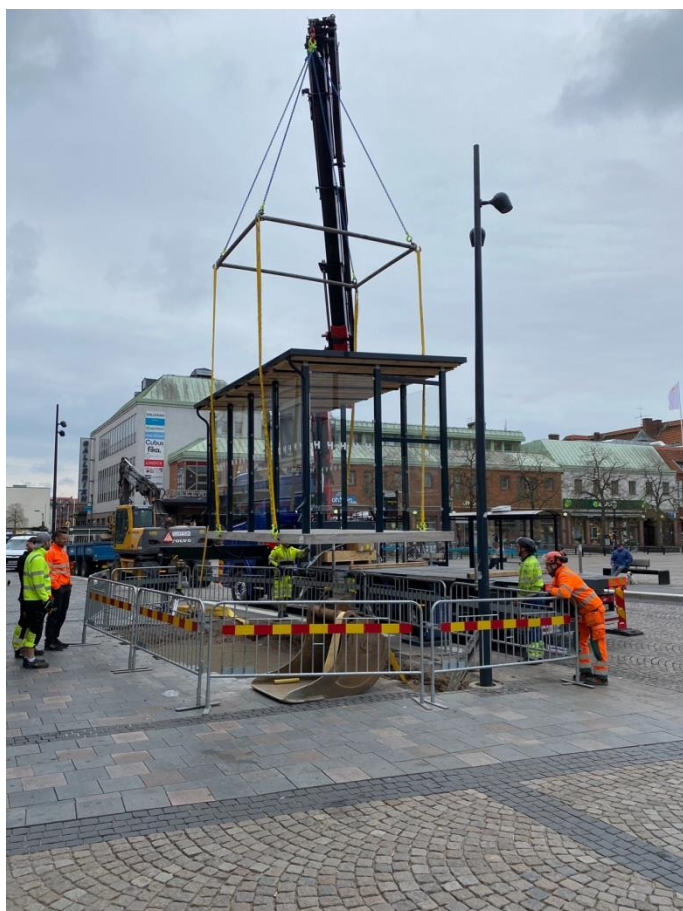


Efter



Stora torg, Halmstads kommun

Hållplatsen saknade tidigare väderskydd i riktning västerut



SAMRÅDSREDVISNING KOLLEKTIVTRAFIKPLAN 2022 MED UTBLICK 2023-2024

Hallandstrafikens styrelse beslutade 2021-04-14 att översända Kollektivtrafikplan 2022 med utblick 2023-2024 på remiss till de halländska kommunerna. Remisstiden sträckte sig fram till 2021-06-04 och samtliga kommuner har inkommit med svar.

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

OBJEKT 3 ANPASSNING "NYTT NORMALLÄGE". FÖRSLAG JUSTERAS EFTER GENOMFÖRD SAMRÅDSPERIOD. LISTA NEDAN SYNLIGGÖR VILKA LINJER SOM PÅVERKAS AV JUSTERING, FÖR KOMPLETT LISTA, SE KOLLEKTIVTRAFIKPLAN KAPITEL 7.

- Kungsbacka: 730 Kungsbacka - Onsala - Iserås - Mariedal. 740 (Hällingsjö -) Ubbhult - Hjälmsjö - Fjärås. 741 Sättila - Nåkälla - Fjärås - Hjälmsjö - Kungsbacka. 744 Horred - Hellsjön - Idala - Gällinge - Kungsbacka
- Varberg: 653 Varberg - Himle. Linje 661 Varberg - Karl Gustav - Kungsäter
- Falkenberg: 12 Falkenbergs bussterminal - Kattegattcenter. 558 Ullared - Ätran - Fegen. 560 Älvsered - Ullared
- Halmstad: 1 Vallås - Centrum - Frösakull - Gullbrandstorp. 2 Fyllinge - Centrum - Sjukhuset. 3 Hallarna - Norra Andersberg - Centrum - Karlstorp - Tylösand. 4 Brogård - Centrum - Flygstaden - Flygplatsen. 18 Hallarna - Vallås centrum. 314 Halmstad - Trönninge - Gullbranna - Eldsberga. 316 Halmstad - Åled - Sennan - Oskarström. 318 Halmstad - Skedala - Marbäck - Simlångsdalen. 324 Halmstad - Trönninge - Genevad - Veinge - Laholm. 340 Halmstad - Oskarström - Spenshult. 350 Halmstad - Gullbrandstorp - Haverdal - Skipås - Falkenberg. 351 Halmstad - Kvibille - Getinge - Slöinge - Falkenberg.
- Hylte: 410 Halmstad - Oskarström - Torup - Kinnared - Hyltebruk.
- Laholm: 223 Laholm - Ahla - Skogaby - Knäred. 226 Laholm - Vallberga - Skottorp - Östra Karup - Båstad. 227 Laholm - Vallberga - Ränneslöv - Våxtorp

KUNGSBACKA KOMMUN

1

Kungsbacka kommun förstår den utmaning som Hallandstrafiken befinner sig i med minskat resande samtidigt som kravet på upprätthållande av grundläggande kollektivtrafik under pågående pandemi kvarstår. Kungsbacka kommun, delar Hallandstrafikens inställning att Halland växer i ett växande sydvästsverige vilket ställer stora krav på en välfungerande kollektivtrafik.

Kollektivtrafiken är den viktigaste grundpelarna för omställningen till hållbart resande för att nå klimat och miljömålen. På sikt är det viktigt att återuppta utvecklingen av kollektivtrafiken.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

2

Kungsbacka utmärker sig särskilt med stora arbetspendlingsflöden och det är bra att remissförslaget inte föreslår några negativa förändringar på tågpendlingen och expressbussarna. Kommunen uppskattar Hallandstrafikens ambition med förslaget om helgstopp på Åsa station med Öresundståget och vi hoppas att det går att genomföra.

Kungsbacka kommun uppskattar också förslaget på ett gemensamt utredningsarbete kring utveckling av stadsbusstrafiken utifrån hur Kungsbacka stad kommer att växa.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

3

Kommunen vill även påpeka att det saknas uppgifter om hur många resenärer som påverkas vid neddragningarna av turer på linjen 720.

Kommentar: Förslaget innebär att linjen minskas med 6 turer per vardag och riktning under lågtrafik. Detta påverkar 8 resenärer i snitt per tur, dessa hänvisas till kvarstående utbud med timmestrafik i lågtrafik. Linjens kvarstående utbud är därmed halvtimmestrafik i högtrafik och timmestrafik i lågtrafik(mitt på dagen, kvällar och helger).

Åtgärd: Nej

Utifrån remissen går det inte läsa ut hur de föreslagna åtgärderna totalt kommer påverka resenärer från och till Onsalahalvön. Sträckan Onsala- Kungsbacka är ett av kommunens kraftigaste pendelstråk men en väg som inte tål så mycket mer biltrafik. Det går inte att utläsa i remissen hur många turer som totalt ska dras in mellan Kungsbacka-Onsala ej heller står det i tabellen hur många resenärer som påverkas. Kommunen ställer sig negativt till allt för stora neddragningar samt ställer sig frågande till varför det inte redovisas i materialet hur påverkan av den totala förändringen blir.

På raden för 731 står se linje 730 men där preciseras inte hur många turer för 731 som ska dras in, på raden för 734 står det att 731:s lördagstrafik görs om till söndag. När 730 läggs ner innebär att nio turer från Onsala mot Kungsbacka försvinner samt sex turer från Kungsbacka-Onsala.

Helgtrafiken görs på lördagar om till timmestrafik från halvtimmestrafik på både 731 och 734 det är minst 7 turer i vardera riktningen per linje. Summan som presenteras är 140 resenärer men om det är totalt för både 731 och 734 framgår ej.

Kommentar: Linje 730 tillsammans med linje 731 skapar kvartstrafik från Mariedal, via Gottskär vidare till Kungsbacka station. Förslag om justerat utbud på linje 730 berör 13 turer per vardag. Vid genomförd neddragning hänvisas resenärer till kvarstående trafikutbud med linje 731 med ett utbud om halvtimmestrafik. Förslag om att ta bort halvtimmestrafiken på linje 731 och linje 734 på lördagar berör 15 turer. Vid genomförd neddragning hänvisas resenärer till kvarstående trafikutbud med timmestrafik på båda linjerna.

Åtgärd: Se justerat förslag, objekt 3. Förslaget om att ta bort kvartstrafik under vardagar på linje 731 och 734 genomförs EJ, befintligt turutbud kvarstår.

Gällande antalet resenärer på 730 så undrar kommunen om det gjorts någon resevaneundersökning? Enligt pendlingsmönstret är turerna fel lagda och borde vara tvärtom än dagsens tidtabell.

Kommentar: Linje 730 kan uppfattas som att turerna är lagda åt fel håll. Bussarna på linjen skapar kvartstrafik under vardagar på linje 731 där alternativet blir att köra bussarna utan passagerare till Mariedal. Men för att möjliggöra påstigning har dessa turer öppnats upp för resenärer på sträckan Iserås – Mariedal.

Åtgärd: Nej

VARBERGS KOMMUN

1

Neddragningar i trafik självfallet olyckliga för strävanden att minska bilberoendet i Halland och för det övergripande målet i Region Hallands Trafikförsörjningsprogram 2020-2024 om ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. Samtidigt förstår Varbergs kommun den situation som kollektivtrafiken befinner sig i. Varberg förstår också de tankar som Hallandstrafiken har i sitt förslag där resor till och från utbildning och arbete prioriteras. Varbergs kommun är även positiva till att Hallandstrafiken undviker neddragningar i tågtrafiken, men beklagar självfallet att de aviserade satsningarna på utökad helgtrafik mellan Varberg och Göteborg inte blir av.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

2

Neddragningarna i dagsturer på har också en mycket negativ inverkan på inte minst ungas möjligheter att ta sig till fritidsaktiviteter. I sammanhanget ställer sig kommunen särskilt frågande till de stora neddragningarna i trafiken på linje 653. Neddragningen skulle kraftigt försämra resmöjligheterna till och från Himle. Varbergs kommun anser att Hallandstrafiken bör behålla minst en ytterligare dubbeltur på morgon och eftermiddag/kväll på linjen.

Kommentar: Förslaget innebär att linje 653 justeras från dagens 6 turer per vardag och riktning till 2. Tätorten Himle trafikeras även av linje 660. Linjen utökades i samband med etablering av asylboendet vid Björkgården, ett boende vilket nu är avvecklat.

Åtgärd: Se justerat förslag, objekt 3. Förslaget justeras från dagens 6 turer per vardag och riktning till 4 turer, vilket skapar resmöjlighet även mitt på dagen.

3

Likaså invänder kommunen mot den stora neddragningen i förstärkningsturena på linje 2 mellan stationen och sjukhuset. Förstärkningen underlättar inte minst för äldre att ta sig till Hallands sjukhus Varberg och neddragningen har stor negativ inverkan på möjligheterna att ta sig med buss till sjukhuset.

Kommentar: Linje 2 trafikeras idag av 15-minuterstrafik i högtrafik och 30-minuterstrafik under lågtrafik. Till det har kvartstrafik skapats i lågtrafik mitt på dagen under vardagar. Dessa avgångar tas bort och därmed kvarstår 15-minuterstrafik i högtrafik och 30-minuterstrafik på båda huvudlinjerna i Varberg(1 och 2). Fortsatt kommer tre avgångar per timme och riktning till/från Sjukhuset erbjudas under lågtrafik, detta då stadsbusslinje 2 kompletteras av regionbusslinje 652 för resor till och från Sjukhuset.

Åtgärd: Nej

4

Men det handlar också om att Hallandstrafiken genomför den aviserade generella översynen av linjenätet och turutbudet kopplat till regionbusstrafiken i länet. Varberg vill också fortsatt 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. Kommunen vill även ha en fortsatt dialog om hur vi kan kollektivtrafikförsörja våra fritidsanläggningar.

Kommentar: Hallandstrafiken ser nackdelar med att samma linjenummer har olika linjedragningar beroende av när på dygnet trafikering sker, detta utifrån att det ska uppfattas som enkelt att resa. Resbehov till Trönninge bör lösas genom stadsbuss linje 2 samt resbehov till Tofta via regionbuss samt Västtåg utmed Viskadalsbanan. Synpunkten om trafik till/från fritidsanläggningar omhändertas i fortsatt dialog.

Åtgärd: Nej

5

Ett bra sätt att anpassa satsningarna efter rådande förutsättningarna kan vara ett ökat fokus på mobility management-kampanjer, som ett kostnadseffektivt komplement till de övriga satsningarna på kommunikation för 2022. Varbergs kommun genomför under de närmaste åren ett utvecklingsarbete kring hållbarhet inte minst på mobilitetsområdet. Kommunen har redan ett gott samarbete med Hallandstrafiken kring bland annat tester av självkörande fordon. Varbergs kommun önskar ett fortsatt samarbete och dialog kring nya innovativa sätt att bedriva kollektivtrafik.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

6

Varbergs kommun vill även betona att en tydlig dialog och samverkan mellan Hallandstrafiken och kommunen är viktig inför samtliga trafikförändringar som kan påverka gymnasieelevers möjlighet att ta sig till och från skolan. Kommunen efterlyser en tydlig plan för dialog mellan förvaltningen och Hallandstrafiken inför trafikförändringar för att i ett tidigt skede kunna väga in detta vid exempelvis planering av schema- och terminstider.

Kommentar: Det krävs samplanering för att lösningarna ska bli bra för invånarna vilket förutsätter nära samarbete mellan kommunen och Hallandstrafiken. Dialog sker förslagsvis inom upprättad process för årlig kollektivtrafikplan samt de avstämningar som sker inom gruppering Kollektivtrafik och Infrastruktur (Kollinfra).

Åtgärd: Nej

7

Målet om att stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025 är fortsatt gällande. Det hade varit önskvärt om arbetet med målet om tillgänglighetsanpassandet av hållplatser hade redovisats och en prognos presenterats. I Varberg arbetar Hamn- och gatuförvaltningen aktivt med att tillgänglighetsanpassa hållplatserna i staden och planerar de kommande åren att bygga om cirka 17 hållplatser. Det hade också varit intressant att följa upp målet om tillgänglighetsanpassade hållplatser utmed det statliga vägnätet med mer än 20 påstigande.

Kommentar: Hallandstrafiken genomför under 2021 en större inventering av samtliga hållplatser i länet. Under de senare åren har ombyggnadstakten ökat vilket är glädjande. Hallandstrafiken vill uppmärksamma behovet av upprustade och nya hållplatser i Träslövsläge utifrån behov av ny linjesträckning.

Åtgärd: Nej

8

Särskild kollektivtrafik – Skolskjuts. Det är viktigt att i den samplanering som görs för att uppnå den mest kostnadseffektiva resan, att fortsatt säkerställa en god resa mellan bostad och skola samt skola och bostad för de elever som är beviljade skolskjuts. Vidare är det viktigt att hänsyn i samband med planeringsarbetet tas till grundskolans tider.

I utpekade kollektivtrafikstråk kan skolskjutstrafiken bli en viktig kugge för att skapa tillgång till kollektivtrafik utanför stråken. Varbergs kommun ser positivt på ett fortsatt arbete med att hitta nya integreringsmöjligheter och mer flexibilitet vad gäller kopplingar mellan linjetrafik och skolturer med fokus på barns behov, säkerhet och trygghet.

Varbergs kommun vill även påminna om att det inte bara är elever inom grundskolan som har rätt till skolskjuts, utan även elever inom gymnasiesärskolan om det behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller någon annan särskild omständighet.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

FALKENBERGS KOMMUN

1

Pandemin har påverkat hela samhället. När samhället ska starta om efter pandemin är det inte bara viktigt att hallänningar kan pendla till jobbet och att våra arbetsplatser kan kompetensförsörjas från andra kommuner och regioner. Det är lika viktigt att vi använder nystarten till att öka takten i omställningen till ett klimatneutralt samhälle. Halland behöver fler som åker kollektivt, inte färre. Då måste turtätheten på linjerna på sikt öka. Att som i förslaget föreslå minskad turtäthet drabbar resurssvaga personer och personer på landsbygden men även möjligheterna att minska klimatavtrycket från persontransporter.

Kommentar: Hallandstrafiken upprätthåller fullt trafikutbud under pågående pandemi. I planen används begreppet nytt normalläge vilket beskriver en tidpunkt efter pandemin. Hallandstrafiken arbetar mot målet om en ökad marknadsandel med 30 procent år 2030 vilket påvisar högst ställda ambitioner för kollektivtrafikens fortsatta utveckling.

Åtgärd: Se justerat förslag, objekt 3.

2

Ett antal förbättrande trafikförändringar har genomförts mellan åren 2015-2021 med betoning på Varberg, Halmstad och Kungsbacka. Att skapa attraktiva pendlingsmöjligheter till och från Göteborg är viktigt för Falkenbergs utveckling men även för region Halland som helhet. Falkenbergs kommun vill poängtera vikten av att västkuststråket och dess utveckling ska komma hela Halland till fördel. Kommunen ställer sig därmed positiv till utblick 2023-2024 om att i takt med ett ökat resande utveckla turtätheten söderut från Varberg. Detta för att skapa goda förbindelser och stärka arbetspendlingen mellan kommun och länsgränserna. Falkenbergs kommun motsätter sig däremot alla nya stopp för Öresundstågen. Principen om ett stopp per kommun måste fortsätta gälla om Halland ska kunna minska pendlingstiderna till Göteborgsområdet.

Kommentar: Förslag om att Öresundstågen från Danmark ska stanna i Åsa är en kortsiktig lösning som inte påverkar restiderna till och från Falkenberg. Åtgärden förutsätter att Trafikverket konstruerar Västkustbanans tidtabell likt Tågplan 2021 vilket innebär att tågmöten mellan nord och sydgående Öresundsåg fortsatt sker i Varberg. När dubbelspår genom Varberg och Västlänken är färdigställda ska parallella tågsystem erbjudas med olika hastighet och uppehållsbild vilket följer intentionerna i Regionalt Trafikförsörjningsprogram.

Åtgärd: Nej

3

Stadsbusstrafiken i Falkenberg har i samband med pandemin minskat med – 41,7% jämfört med år 2019. Falkenbergs kommun ser det som viktigt att linje 1 som nämnt i remissen inte påverkas av föreslagna neddragningar med anledningen att det är ett viktigt stråk för studie-och arbetspendling.

Kommentar: Synpunkten noteras

Åtgärd: Nej

4

Kommunen önskar ett förtydligande kring hur neddragningar påverkar arbetspendling utanför ordinarie arbetstider. Detta för att få en uppskattning kring hur kollektivtrafikutbudet säkerställs för de grupper som är beroende av kollektivtrafiken även utanför högtrafik. Neddragningar med "mellan till hög" påverkan bör även säkerställas att de inte drabbar socioekonomiskt utsatta områden och grupper som till stor del är beroende av kollektivtrafiken.

Kommentar: Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Föreslagna justering av utbud har beaktat att kollektivtrafiken ska stödja en socialt hållbar utveckling genom ett säkerställa grundläggande resmöjligheter för hela länet.

Åtgärd: Se justerat förslag, objekt 3.

5

Falkenberg har i kommunens översiktsplan (ÖP 2.0) pekat ut ett antal serviceorter bl.a. Glommen och Slöinge. I dessa orter är kollektivtrafiken särskilt viktig för att skapa hög tillgänglighet till arbetsplatser, service och rekreation. Neddragningar på linje 351 (Slöinge) med 70 berörda resenärer per dygn samt linje 2 (Glommen) med 26 berörda resenärer per dygn, se bilaga 1, får därmed en inverkan på den målsättning som finns angiven i ÖP 2.0.

Kommentar: Förslag om justerat utbud på linje 351 via Slöinge innebär minskat utbud med 1 tur per vardag och riktning, resmöjlighet kvarstår med 21 turer per vardag och riktning. De resenärer som berörs av justerat utbud på linje 351 fördelas på tre turer per vardag och riktning där en av dessa trafikerar via Slöinge. Förslag om justerat utbud på linje 2 innebär justerat utbud för resor till och från Skrea, ingen påverkan sker på sträckan till och från Glommen. Förslaget innebär att linje 2 efter justering har ett utbud om två avgångar per timme och riktning, dvs halvtimmestrafik.

Åtgärd: Se justerat förslag, objekt 3.

6

Falkenbergs kommun ser särskilt allvarligt på förslagen att minska möjligheterna för arbetspendling till Ullared på lördagar från Älvsered, Fegen och Ätran. I Ullared finns regionens största privata arbetsgivare under sommarhalvåret och där behövs arbetskraft på helger/ kvällar. Vidare så föreslås att pendlingsmöjligheterna mellan Hylte och Falkenbergs kommun förbättras liksom möjligheterna att arbetspendla mellan Svenljunga kommun och Ullared.

Kommentar:

Hallandstrafikens tidigare bedömning att resandeunderlaget i relationen mellan Falkenberg och Hylte kommun är för litet kvarstår, bedömningen bygger på principer om kostnadstäckning enligt Trafikförsörjningsprogrammets riktlinjer.

Åtgärd: Se justerat förslag, objekt 3. Förslag om att ersätta den linjelagda busstrafiken på linjerna 558 och 560 på lördagar med anropsstyrd trafik genomförs Ej, befintligt turutbud kvarstår.

7

Andra önskemål är att förbättra pendlingsmöjligheterna till våra stora verksamhetsområden Ågård, Smedjeholm och Vinbergsmotet samt att byta namn på och eventuellt flytta ändstationen på linje 12 från Kattegatt center till Skrea strand. Vid Skrea strand finns en stor målpunkt i hotell strandbaden som i dialog med kommunen påtalat att de önskar bättre och tydligare kollektivtrafik till och från järnvägsstationen.

Kommentar: Synpunkterna noteras och dessa omhändertas i fortsatt dialog tillsammans med kommunen. Linje 12 möjliggör resa både till hotell samt utvecklingsområdet Bacchus vilket tillsammans skapar tillräckligt underlag för att fortsatt utveckla busstrafiken.

Åtgärd: Nej

8

Falkenbergs kommun önskar ett tydliggörande kring hur ett kombinerat färdssätt planeras för och möjliggörs. Idag finns möjligheten att ta med sin cykel på Öresundståget vilket är positivt utifrån ett "hela resan perspektiv". För vidareutveckling föreslår Falkenbergs kommun att det ska vara möjligt att ta med cykeln även på både region och stadsbussar.

Kommentar: Idag erbjuds möjlighet att ta med cykel på tåg och regionbussar. För stadsbussar bedöms behovet vara mindre då dessa trafikerar kortare sträckor. Därutöver bedöms krav om lastsäkring för cyklar påverka restiderna negativt, samt konkurrera med utrymmen för exempelvis barnvagnar och rullstolar ombord.

Åtgärd: Nej

9

Under år 2020 har tillgänglighetsanpassning och upprustning av hållplatser runt om i länet varit ett stort fokus. Tillgänglighetsanpassning genomförs med bl.a. taktila stråk och hög kantsten. I Falkenbergs kommun har totalt 3 hållplatser tillgänglighetsanpassats vilket är en låg siffra jämfört med övriga kommuner. Falkenbergs kommun ser därmed positivt på ett fortsatt arbete och gemensamt genomförande av upprustning och ombyggnation av hållplatslägen.

Kommentar: Synpunkterna noteras och dessa omhändertas i fortsatt dialog med kommunen.

Åtgärd: Nej

10

Under år 2020-2021 lanserades ett nytt biljett och betalsystem med syftet att förenkla för resenären. Falkenbergs kommun föreslår att det ska vara möjligt för resenären att ha både ett fysiskt periodkort och en profil i appen som är registrerat till samma konto. Detta för att höja servicenivån och skapa en trygghet för resenären att trots exempelvis borttappat kort eller urladdad mobil kunna resa.

Kommentar: Det som föreslås erbjuds idag när resenär väljer att registrera sig på "Mitt konto". App och fysiska kort är exempel på olika bärare av biljetter och dessa går att flytta mellan de olika biljettbärarna. Har kund registrerat sitt mobilnummer på "Mitt konto" och kunden tappar sin telefon eller fysiska kort så finns resorna kvar på "Mitt konto".

Åtgärd: Nej

HALMSTAD KOMMUN

1

Kollektivtrafikplanen är ett genomarbetat och tydligt dokument. Planen är omarbetad från föregående version och knyts an till Trafikförsörjningsprogrammet, fast denna version av plan är i vissa delar motsägelsefull, dels mot formuleringarna i planen men också mot Trafikförsörjningsprogrammet. Därmed förespråkar Halmstads kommun att detta förslag till Kollektivtrafikplan kraftigt ska omarbetas inför antagande. Vi har förståelse för att det har varit en svår tid för kollektivtrafiken och att den har haft stora utmaningar under pandemin. Vi anser dock att det är kontraproduktivt att ändra utbudet så som planen föreslår när samhället gradvis börjar återgå till det normala och människor återigen börjar resa mer. En urholkad kollektivtrafik gör att färre kommer välja att resa hållbart, vilket går tvärt emot Halmstads uttalade ambition och även försvårar möjligheterna att nå upp till redan idag svårnådda klimatmål.

Kommentar: Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Hallandstrafiken arbetar mot målet om en ökad marknadsandel med 30 procent år 2030 vilket påvisar högt ställda ambitioner för kollektivtrafikens fortsatta utveckling. Hallandstrafiken prognostiserar en resandeminskning om 10-15 procent för 2022 jämfört 2019, vid tidpunkt efter pandemin.

Åtgärd: Se justerat förslag, objekt 3.

2

Det är positivt att Hallandstrafiken ser behovet av utökad busstrafik till stadsdelen Söder. Däremot anser vi att ett utökat trafikutbud på linje 62 inte bör genomföras under 2021, och att Hallandstrafiken istället bör lägga fokus på att bibehålla trafikutbudet på övriga linjer.

Kommentar: Inom Kollektivtrafikplan 2022 beskrivs inga planer på att utöka trafikutbudet på linje 62.

Åtgärd: Nej

3

Halmstads kommun noterar att HNJ-banans turutbud efter testperioden nu återgår till tidigare trafikering och vill lyfta vikten av en fortsatt god kollektivtrafikförsörjning i stråket Hylte - Halmstad. I förslag till översiktsplan för Halmstads kommun är detta ett av de stråk som förväntas växa och Halmstad följer med intresse den stråkutredning som nu pågår.

Kommentar: Halmstad kommun är en delaktig part i pågående stråkstudie Halmstad – Hylte. Större investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik ska vara nära knutna till samhällsutveckling och bostadsbyggande.

Åtgärd: Nej

4

Att utblicken påtalar investeringar samtidigt som utbudet dras ned ser kommunen som märkligt. Borde inte utblicken snarare sikta mot att återställa systemet om dessa nedskärningar genomförs?

Kommentar: Framtida justeringar i trafikutbudet hanteras inom process för årlig Kollektivtrafikplan. Resbehovet ligger till grund för fortsatt utveckling av kollektivtrafiken där de långsiktiga effekterna av pandemin inte är kända.

Åtgärd: Nej

5

I planen lyfts att samverkan och samplanering med halländska kommuner är av största vikt. Hallandstrafiken och Halmstads kommun har idag en gemensam beställning gällande stadsbusstrafikens utveckling mot 2050 igång och att då börja montera ned systemet känns oerhört märkligt. I kommunens värld är detta inte att förbättra samverkan och samplanering med berörda intressenter. Halmstads framtidsplan 2050 (ÖP) samt Plan för transportsystemet har varit ute på samråd och därmed borde det inte vara någon nyhet för Hallandstrafiken vilken inriktning kommunen har för utvecklingen. Vi fyller på med bostäder längs med kollektivtrafikstråken medan Hallandstrafiken skär ned, det rimmar inte.

Kommentar: Hallandstrafiken gläds åt pågående utredning om ett framtida BRT-system i Halmstad. Utredningen innehåller förslag om förbättrad framkomlighet för busstrafiken genom centrala Halmstad vilket utgör grund för att skapa en högkvalitativ och kapacitetsstark kollektivtrafik. Goda exempel finns från Skåne genom MalmöExpressen och HelsingborgsExpressen. Behovet av fortsatta satsningar gällande stadsbusstrafiken i Halmstad beskrivs i kollektivtrafikplanens utblick 2023-2024.

Åtgärd: Nej

6

Halmstads kommun ser kollektivtrafik som en väsentlig del i ett framtida trafiksystem och ser stor vikt i att öka samarbetet mellan kommunen, Region Halland och Hallandstrafiken. Särskilt med tanke på de problem kollektivtrafiken står inför samt i och med att ny entreprenör tagit över trafikeringen. Det är av största vikt att samarbete och samplanering inte bara stannar i teorin, utan att det faktiskt också ges de förutsättningarna som krävs för att skapa samförstånd mellan alla berörda parter. I Region Hallands yttrande över Halmstads plan för transportsystemet ställde man sig positiva till planens belysning av vikten av samplanering samt Halmstads ambition kring ett kraftigt ökat kollektivtrafikresande. Denna version av kollektivtrafikplanen går stick i stäv med denna positivitet som fanns för bara tre månader sedan.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Trafikförändring nr. 3 anpassning till ett nytt normalläge gör kommunen fundersam. Hur vet Hallandstrafiken att det nya normala är att inte resa kollektivt? Detta är att kapitulera, det är inte så vi tillsammans skapar en hållbar utveckling i Halmstad och Halland. Rimligt vore att istället i enlighet med Regionalt Trafikförsörjningsprogram använda sig av den metod för trafikutveckling som beskrivs här. Istället för att skära ned, satsa på marknadsföring med ambitionen att vinna tillbaka resenärer till kollektivtrafiken. MM-åtgärder är en beprövad metod som med fördel hade kunnat användas för att starta om från pandemin. Enligt programmet så har metoden tagits fram för att systematisera arbetssättet för den allmänna kollektivtrafiken och består av fyra steg, Förädla, Fördela, Förtäta och Förnya. Befinner vi oss inte nu på steg 1 Förädla? Förädla innebär att förvalta det utbud som finns. Här handlar det om att bibehålla dagens utbud och att få människor att använda det i större utsträckning. Genom marknads- och informationsinsatser kan omstarten från pandemin bli grön och hållbar, det är inte läge att montera ned. Normalt sägs det att det tar tre år för människor att hitta nyheter i utbudet, detta borde gälla även här. Ge det tre år, satsa på marknadsföring och MM-åtgärder, förvalta det vi har och utvärdera. Har vi tre år efter avslutad pandemi koll på vad de nya normala är, då kan det vara dags att diskutera förändringar i utbud.

Kommentar: De övergripande målen för kollektivtrafikens utveckling beskrivs i kapitel 4. Kapitel 6 redovisar att Hallandstrafiken utökat trafikutbudet med närmare 15 procent under tidsperiod 2015 – 2021. Hallandstrafiken ser MM-åtgärder som naturlig del i att få tidigare resenärer att återgå till kollektivtrafiken vid en tidpunkt efter pandemin, samt att attrahera nya resenärer till kollektivtrafiken. Vidare beskrivs flertalet viktiga angreppssätt i inledningen av kapitel 7 – verksamhetsutveckling.

Åtgärd: Se justerat förslag, objekt 3.

HYLTE KOMMUN

1

Kommunstyrelsen beslutar att inte ställa sig bakom den Kollektivtrafikplan som Hallandstrafiken tagit fram. Det tål att upprepas, kollektivtrafiken ska utgöra en stor samhällsnytta och innebär ett högst väsentligt bidrag till kommuners hållbarhetsarbete. Den plan som Hallandstrafiken nu tagit fram beaktar inte dessa faktorer i tillräcklig omfattning och kommunen kan därför inte ställa sig bakom densamma.

Kommentar: Noteras

Åtgärd: Nej

2

Hallandstrafiken använder begreppet "nytt normalläge". Globalt befinner vi oss i ett nytt läge men det pandemiläge som ännu råder kan inte beskrivas som normalläge. Det blir därför fel att, såsom Hallandstrafiken gör i planen, jämföra och dra slutsatser med avseende på resemönster under tiden med pandemi och låta detta ligga till grund för framtida beslut som kan få stor påverkan på enskilda kommuner. Hur resandet kommer att se ut efter pandemin, kan inte förutsägas. Man konstaterar även i kollektivtrafikplanen att det varit en utmaning att dra lärdomar.

Kommentar: Hallandstrafiken upprätthåller fullt trafikutbud under pågående pandemi. I planen nyttjas begreppet nytt normalläge vilket beskriver en tidpunkt efter pandemin. På samma sätt som trafiken byggs ut vid prognostiserat ökat resande, justeras utbudet nedåt när resbehovet förväntas minska. Genomförda större trafiksatsningar under tidsperiod 2015 – 2021 beskrivs på sidan 23 i planen.

Åtgärd: Nej

3

Utblicken som Hallandstrafiken gör är inte tydlig med hur man ser på - och hur man tänker agera för att dels få tillbaka resenärer i kollektivtrafik, men även ta nästa steg mot regionala målet och få valet mellan bil och kollektivtrafik att gynna kollektivtrafiken. Hylte Kommun hade gärna sett konkreta åtgärder som hade kunnat tas med i arbetet med Hylte Kommuns ambitioner för tillväxt och utveckling. Det framgår inte heller klart vilka färdmedel de resenärer som drabbas av neddragningar kommer att välja, det är inte omöjligt att dessa väljer bil i stället, vilket då blir kontraproduktivt beaktande det regionala målet. Det pågår även en omfattande stråkutredning Halmstad-Hyltebruk, denna utredning och dess resultat bör vara en del i utblicken.

Kommentar: Hur Hallandstrafiken tänker agera beskrivs i kapitel 7 – Verksamhetsutveckling. Samtidigt är Hallandstrafiken ödmjuka inför framtiden då de kort- och långsiktiga effekterna av pandemin inte är kända.

Åtgärd: Nej

4

Vidare kan Hylte Kommun konstatera att mål och indikatorer som under rubriken "Miljö" är mera kopplad till klimat. Hylte Kommun hade gärna sett flera indikatorer kopplade till andra delar inom miljöområdet.

Kommentar: De övergripande klimat- och miljöaspekterna redovisas i Kollektivtrafikplanen. För fördjupad information inom klimat- och miljöområdet hänvisar Hallandstrafiken till bolagets hållbarhetsrapport.

Åtgärd: Nej

5

Sammanfattningsvis kan konstateras att de omfattande neddragningar av trafik som Hylte kommun kommer att beröras av samt den återgång på HNJ banan till trafikering som motsvaras av den som var innan projektet startades inte stöder den ambition med avseende på tillväxt och utveckling som håller på att ta form inom Hylte Kommun. Hylte Kommun kan inte heller se att de förändringar som görs i kollektivtrafikplanen och som berör Hylte Kommun stöttar det övergripande målet i trafikförsörjningsprogrammet. Det är också värt att understryka att en digitalisering inte säkerställer allas lika rätt till tillgänglighet för exempelvis biljettköp.

Kommentar: Under tidsperiod 2015 – 2021 har stråket Hyltebruk – Halmstad utökats med 9 dubbelturer, en ökning med 32 procent. Under samma tidsperiod har Hallandstrafiken utökat busstrafiken till och från Unnaryd med 8,5 dubbelturer, en ökning med 87 procent. De neddragningar som föreslås inom busstrafiken är att stråket Hyltebruk – Halmstad minskas med två turer per vardag och riktning samt att linjen mellan Hyltebruk och Unnaryd minskas med en tur per vardag och riktning.

Åtgärd: Se justerat förslag, objekt 3. Förslaget om att minska utbudet med en tur per riktning och vardag på linje 410 genomförs Ej. Förslaget om att minska utbudet med en tur per vardag och riktning på linjerna 401 och 431 genomförs.

LAHOLMS KOMMUN

1

Det senaste året har färgats starkt av rådande pandemi och kollektivtrafiken i Sverige är en av de sektorer som slagits hårdast av den. Med restriktioner om begränsat resande och minskat användande av kollektivtrafiken har kollektivtrafikbolagen lidit enorma förluster. Innan pandemin hade dock resandet i kollektivtrafiken ökat, liksom behovet, och även efter pandemin kommer behovet av kollektivtrafik vara fortsatt stort. I förslaget i avsnittet "Anpassning nytt normalläge" ger Hallandstrafiken förslag på ett nytt normalläge. Detta normalläge upplever Samhällsutveckling inte speglar det behov av kollektivtrafik som fortsatt kommer finnas i Halland eller i Laholms kommun. Pandemin har påverkat mångas arbetsliv och alltmer arbete kan komma att ske på distans och kommer troligtvis fortsätta ske på distans. Dock arbetar fortsatt en stor del av invånarna i Halland inom näringar där distansarbete eller distansstudier inte är aktuellt och behovet att kunna ta sig till och från arbete och skola kommer vara fortsatt stort. Även fritidsaktiviteter och annat vardagsresande kommer fortsatt ske på olika platser och man kommer att ha behov av att kunna resa till och från dessa.

Kommentar: Hallandstrafiken instämmer i att behovet av kollektivtrafik fortsatt kommer vara stort även efter pandemin. Hallandstrafiken är ödmjuka inför framtiden då de kort- och långsiktiga effekterna av pandemin inte är kända.

Åtgärd: Nej

2

I det Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Halland framför man att: "Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande sydväst-Sverige, ställer krav på att kollektivtrafiken och infrastrukturen hanterar de ökade transportbehovet med en växande befolkning". Då Halland fortsatt har en stark befolkningsutveckling där allt fler ska kunna resa med kollektiva färdmedel, samt att arbete måste fortgå med att minska transportsektorns påverkan på klimatet, ser Samhällsutveckling en stor problematik i förslaget om anpassning till ett nytt normalläge. Hur kan och ska kommunerna och Hallandstrafiken tillsammans arbeta för en hållbar utveckling och bidra till att öka det hållbara resandet i Halland om det beslutas att dra ner på den befintliga kollektivtrafiken? En mycket stor del av pendlingen i Halland sker idag med bil och det finns ett stort behov av att ställa om fler bilpendlare till att välja kollektivtrafiken i stället. Det är en mycket svår uppgift att uppmuntra våra invånare till att resa mer hållbart och att välja kollektivtrafiken då tillgången till kollektivtrafik i orter utanför Laholm tätort är begränsad, liksom tillgängligheten till större bytespunkter. Hur ska vi då efter pandemin förvänta oss att kunna uppmuntra våra invånare att använda kollektivtrafik om den inte finns i minst lika stor utsträckning som idag? Samhällsutveckling förstår att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken, men till vilken grad? Faktorer som bland annat social hållbarhet och uppmuntring till kollektivtrafikresande baseras på tillgången till kollektivtrafik. För att stärka ett hållbart resande måste satsningar fortsätta göras, trots nu rådande pandemi, för att vi ska kunna uppnå ett mer miljövänligt resande. Samhällsutveckling motsätter sig således förslaget om reducerade turer av

anledningen av att vi ser ett fortsatt stort behov av att utöka den befintliga kollektivtrafiken i Laholms kommun.

Kommentar: Kollektivtrafikplanen innehåller produktionsminskningar om cirka 1 procent för 2022. I sammanhanget kan nämnas att Hallandstrafiken utökat trafikutbudet med cirka 14 procent under tidsperiod 2015 – 2019. Även Hallandstrafiken ser att behovet av en väl utbyggd kollektivtrafik kommer vara stort även efter pandemin. I kollektivtrafikplanen kapitel 7 beskrivs flera angreppssätt för att stärka det hållbara resandet.

Åtgärd: Nej

3

Innan pandemin har Laholms kommun påtalat behov av utökad kollektivtrafik i kustområdet (linje 225). I kustområdet finns ett stort behov för bland annat ungdomar att kunna ta sig till Laholm under kvällar och helger. Så som det ser ut idag är de helt bilberoende och föräldrar måste köra. Denna problematik är inte begränsad inte bara till ungdomar, utan påverkar även människor som inte har, vill eller kan köra bil. Problematiken är inte heller begränsad till kusten, utan även till sträckningarna Knäred-Laholm, Båstad-Laholm, Våxtorp-Laholm och Halmstad-Laholm. Sträckan Halmstad-Laholm har under 2020 och början av 2021 förbättrats i samband med införandet av stationspendel. Denna har varit ett mycket positivt komplement till tågtrafiken och Samhällsutveckling ser att denna fortsatt ska prioriteras.

Kommentar: Hallandstrafiken är medvetna om resbehovet utmed kustområdet. Linje 225 har utökats från 8 turer per vardag och riktning 2015 till dagens 13 turer per vardag och riktning vilket synliggör det ökade resbehovet. Linje 225 innefattas Ej heller om förslag till justeringar i utbudet, stråket är även klassificerat som ett starkt stråk enligt Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Hallandstrafiken gläds åt att kommunen uppmärksammar införandet av stadsbusslinje 1 (stationspendel) med start juni 2020.

Åtgärd: Nej

4

Laholms kommun har tidigare även påtalat behovet av en starkare koppling mellan orterna i kommunens sydvästra delar till Båstad station. Båstad station är en attraktiv bytespunkt för kollektivtrafik där man med tåg kan ta sig vidare söderut eller norrut. Samhällsutveckling ser ett fortsatt behov av att öka tillgängligheten till Båstad station.

Kommentar: Hallandstrafiken instämmer om vikten av bra resmöjligheter till Båstad station. Hallandstrafiken omnämner här särskilt det arbete som genomförts tillsammans med Båstad, Laholms kommun och Skånetrafiken gällande översyn av linje 226.

Åtgärd: Nej

5

Arbete med de nya stationslägena i Knäred och Veinge fortsätter och kommunen har för avsikt att skapa goda förutsättningar för hållbart resande i orterna. Samhällsutveckling ser ett behov av att satsningar görs i orterna för att skapa dessa goda förutsättningar för hållbart resande.

Kommentar: Kommunens arbete med nya stationslägen i Knäred och Veinge är ett bra exempel på samverkande insatser för att öka det hållbara resandet.

Åtgärd: Nej

6

Laholms kommun växer och utvecklas. Öster om E6 utvecklas Mellby industriområde där Samhällsutveckling ser ett behov av tillgänglig kollektivtrafik. Området beräknas tillföra ca 300 nya arbetstillfällen inom de närmsta 5 åren och med sitt läge nära Laholm, Laholm station och Mellbystrand finns potential för kollektivtrafikresande till och från området. Liknande behov kan ses på nya Nyby, söder om väg 24, där flera verksamheter etablerat sig och kommer etablera sig. Här ser vi en ökning om ca 60 arbetstillfällen i ett idag kollektivtrafiknära läge.

Kommentar: Det är positivt att större underlag skapas för kollektivt resande. Ökat resbehov skapar möjlighet att fortsatt utveckla Linje 225. För att möta det ökade resbehovet i stråket behövs ett utökat turutbud, detta till delar orsakat av att linjen ska passa för byten mellan trafikslag i centrala Laholm, vid det externa stationsläget i Laholm, vid stationen i Båstad samt trafikera på tider som passar skolverksamhetens behov om start och sluttider.

Åtgärd: Nej

ÖVRIGA REMISSVAR

Pensionärsorganisationerna SPF, SKPF, PRO samt RPG i Halland. Ann-Margret Nilsson. Svar inkommit 21-05-26.

Synpunkter på Kollektivtrafikplan 2022 från pensionärsorganisationerna i Halland

En väl fungerande kollektivtrafik i både våra kommuner och i hela regionen är av yttersta vikt för oss äldre, som motsvarar ca 25 % av invånarantalet i Halland. Tidigare policy har varit att försöka förmå äldre att minska bilåkandet och istället åka kollektivt. Införande av resekort med fria resor har också fått många äldre att använda kollektivtrafiken. Under pandemin har vi bestämt avrått från att använda kollektivtrafiken. Byte av biljettsystem med svårigheter att köpa biljett har också varit en bidragande orsak till att resandet minskat från vår sida. Vi finner det därför märkligt att Hallandstrafiken skär ned på turtätheten under den tid som äldre reser och prioriterar arbetsresor och skolresor. Är inte kollektivtrafiken till för alla? Vi anser att Hallandstrafiken ska behålla nuvarande turlistor. Pensionärsorganisationerna i Halland anser att Hallandstrafiken ska satsa på att vinna tillbaka resenärerna med en turtäthet som gynnar alla, ett biljettsystem som förenklar för alla att köpa biljett samt möjlighet att kunna resa över kommungränserna. Pandemiårets minskande reseunderlag ska INTE vara vägledande för framtiden!

Pensionärsorganisationerna SPF, SKPF och PRO i Halmstad. Johnny Persson. Svar inkommit 21-06-01.

Synpunkter på förslaget till Kollektivtrafikplan för 2022.

Undertecknade pensionärsorganisationer är inte remissinstanser men väljer att skicka in synpunkter på förslaget till Kollektivtrafikplan eftersom kollektivtrafiken är viktig för våra medlemmar. Våra medlemmar och andra äldre har tagit ett stort ansvar och följt de restriktioner och rekommendationer som utfärdats och valt andra transportsätt. För att få tillbaka dessa resenärer behövs olika insatser och inte minskat antal bussturer.

Ett sätt att få tillbaka dem kan vara ett annorlunda utformat "Seniorkort" som man betalar en summa för. Vi ser positivt på en ökning av bussturerna till söder i Halmstad. En minskning av bussturerna till sjukhuset är negativt för våra medlemmar eftersom besöken på sjukhuset är många för en del medlemmar. Som resenär måste man kunna köpa sin biljett på ett enkelt sätt utan att behöva ha tillgång till en modern mobiltelefon. Det ska vara enkelt att åka över kommun- och länsgränserna. När det fylls på med bostäder längs med kollektivtrafikstråken är det viktigt att Hallandstrafiken inte drar ned på antalet bussturer. En väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik bidrar till ett mera jämlikt samhälle med tillgänglighet till fritidsaktiviteter, service och arbeten. Insatser för att förbättra miljön och klimatet tycker vi är bra. Att tillgänglighetsanpassa hållplatserna är bra inte bara för rullstolsanvändare och andra med nedsatt rörelseförmåga. Det är bra för alla. Vi instämmer i Halmstads kommuns remissyttrande.

SAMRÅDSREDVISNING KOLLEKTIVTRAFIKPLAN 2022 MED UTBLICK 2023-2024

Hallandstrafikens styrelse beslutade 2021-04-14 att översända Kollektivtrafikplan 2022 med utblick 2023-2024 på remiss till de halländska kommunerna. Remisstiden sträckte sig fram till 2021-06-04 och samtliga kommuner har inkommit med svar.

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

OBJEKT 3 ANPASSNING "NYTT NORMALLÄGE". FÖRSLAG JUSTERAS EFTER GENOMFÖRD SAMRÅDSPERIOD. LISTA NEDAN SYNLIGGÖR VILKA LINJER SOM PÅVERKAS AV JUSTERING, FÖR KOMPLETT LISTA, SE KOLLEKTIVTRAFIKPLAN KAPITEL 7.

- Kungsbacka: 730 Kungsbacka - Onsala - Iserås - Mariedal. 740 (Hällingsjö -) Ubbhult - Hjälmsjö - Fjärås. 741 Sättila - Nåkälla - Fjärås - Hjälmsjö - Kungsbacka. 744 Horred - Hellsjön - Idala - Gällinge - Kungsbacka
- Varberg: 653 Varberg - Himle. Linje 661 Varberg - Karl Gustav - Kungsäter
- Falkenberg: 12 Falkenbergs bussterminal - Kattegattcenter. 558 Ullared - Ätran - Fegen. 560 Älvsered - Ullared
- Halmstad: 1 Vallås - Centrum - Frösakull - Gullbrandstorp. 2 Fyllinge - Centrum - Sjukhuset. 3 Hallarna - Norra Andersberg - Centrum - Karlstorp - Tylösand. 4 Brogård - Centrum - Flygstaden - Flygplatsen. 18 Hallarna - Vallås centrum. 314 Halmstad - Trönninge - Gullbranna - Eldsberga. 316 Halmstad - Åled - Sennan - Oskarström. 318 Halmstad - Skedala - Marbäck - Simlångsdalen. 324 Halmstad - Trönninge - Genevad - Veinge - Laholm. 340 Halmstad - Oskarström - Spenshult. 350 Halmstad - Gullbrandstorp - Haverdal - Skipås - Falkenberg. 351 Halmstad - Kvibille - Getinge - Slöinge - Falkenberg.
- Hylte: 410 Halmstad - Oskarström - Torup - Kinnared - Hyltebruk.
- Laholm: 223 Laholm - Ahla - Skogaby - Knäred. 226 Laholm - Vallberga - Skottorp - Östra Karup - Båstad. 227 Laholm - Vallberga - Ränneslöv - Våxtorp

KUNGSBACKA KOMMUN

1

Kungsbacka kommun förstår den utmaning som Hallandstrafiken befinner sig i med minskat resande samtidigt som kravet på upprätthållande av grundläggande kollektivtrafik under pågående pandemi kvarstår. Kungsbacka kommun, delar Hallandstrafikens inställning att Halland växer i ett växande sydvästsverige vilket ställer stora krav på en välfungerande kollektivtrafik.

Kollektivtrafiken är den viktigaste grundpelarna för omställningen till hållbart resande för att nå klimat och miljömålen. På sikt är det viktigt att återuppta utvecklingen av kollektivtrafiken.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

2

Kungsbacka utmärker sig särskilt med stora arbetspendlingsflöden och det är bra att remissförslaget inte föreslår några negativa förändringar på tågpendlingen och expressbussarna. Kommunen uppskattar Hallandstrafikens ambition med förslaget om helgstopp på Åsa station med Öresundståget och vi hoppas att det går att genomföra.

Kungsbacka kommun uppskattar också förslaget på ett gemensamt utredningsarbete kring utveckling av stadsbusstrafiken utifrån hur Kungsbacka stad kommer att växa.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

3

Kommunen vill även påpeka att det saknas uppgifter om hur många resenärer som påverkas vid neddragningarna av turer på linjen 720.

Kommentar: Förslaget innebär att linjen minskas med 6 turer per vardag och riktning under lågtrafik. Detta påverkar 8 resenärer i snitt per tur, dessa hänvisas till kvarstående utbud med timmestrafik i lågtrafik. Linjens kvarstående utbud är därmed halvtimmestrafik i högtrafik och timmestrafik i lågtrafik(mitt på dagen, kvällar och helger).

Åtgärd: Nej

Utifrån remissen går det inte läsa ut hur de föreslagna åtgärderna totalt kommer påverka resenärer från och till Onsalahalvön. Sträckan Onsala- Kungsbacka är ett av kommunens kraftigaste pendelstråk men en väg som inte tål så mycket mer biltrafik. Det går inte att utläsa i remissen hur många turer som totalt ska dras in mellan Kungsbacka-Onsala ej heller står det i tabellen hur många resenärer som påverkas. Kommunen ställer sig negativt till allt för stora neddragningar samt ställer sig frågande till varför det inte redovisas i materialet hur påverkan av den totala förändringen blir.

På raden för 731 står se linje 730 men där preciseras inte hur många turer för 731 som ska dras in, på raden för 734 står det att 731:s lördagstrafik görs om till söndag. När 730 läggs ner innebär att nio turer från Onsala mot Kungsbacka försvinner samt sex turer från Kungsbacka-Onsala.

Helgtrafiken görs på lördagar om till timmestrafik från halvtimmestrafik på både 731 och 734 det är minst 7 turer i vardera riktningen per linje. Summan som presenteras är 140 resenärer men om det är totalt för både 731 och 734 framgår ej.

Kommentar: Linje 730 tillsammans med linje 731 skapar kvartstrafik från Mariedal, via Gottskär vidare till Kungsbacka station. Förslag om justerat utbud på linje 730 berör 13 turer per vardag. Vid genomförd neddragning hänvisas resenärer till kvarstående trafikutbud med linje 731 med ett utbud om halvtimmestrafik. Förslag om att ta bort halvtimmestrafiken på linje 731 och linje 734 på lördagar berör 15 turer. Vid genomförd neddragning hänvisas resenärer till kvarstående trafikutbud med timmestrafik på båda linjerna.

Åtgärd: Se justerat förslag, objekt 3. Förslaget om att ta bort kvartstrafik under vardagar på linje 731 och 734 genomförs EJ, befintligt turutbud kvarstår.

Gällande antalet resenärer på 730 så undrar kommunen om det gjorts någon resevaneundersökning? Enligt pendlingsmönstret är turerna fel lagda och borde vara tvärtom än dagsens tidtabell.

Kommentar: Linje 730 kan uppfattas som att turerna är lagda åt fel håll. Bussarna på linjen skapar kvartstrafik under vardagar på linje 731 där alternativet blir att köra bussarna utan passagerare till Mariedal. Men för att möjliggöra påstigning har dessa turer öppnats upp för resenärer på sträckan Iserås – Mariedal.

Åtgärd: Nej

VARBERGS KOMMUN

1

Neddragningar i trafik självfallet olyckliga för strävanden att minska bilberoendet i Halland och för det övergripande målet i Region Hallands Trafikförsörjningsprogram 2020-2024 om ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. Samtidigt förstår Varbergs kommun den situation som kollektivtrafiken befinner sig i. Varberg förstår också de tankar som Hallandstrafiken har i sitt förslag där resor till och från utbildning och arbete prioriteras. Varbergs kommun är även positiva till att Hallandstrafiken undviker neddragningar i tågtrafiken, men beklagar självfallet att de aviserade satsningarna på utökad helgtrafik mellan Varberg och Göteborg inte blir av.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

2

Neddragningarna i dagsturer på har också en mycket negativ inverkan på inte minst ungas möjligheter att ta sig till fritidsaktiviteter. I sammanhanget ställer sig kommunen särskilt frågande till de stora neddragningarna i trafiken på linje 653. Neddragningen skulle kraftigt försämra resmöjligheterna till och från Himle. Varbergs kommun anser att Hallandstrafiken bör behålla minst en ytterligare dubbeltur på morgon och eftermiddag/kväll på linjen.

Kommentar: Förslaget innebär att linje 653 justeras från dagens 6 turer per vardag och riktning till 2. Tätorten Himle trafikeras även av linje 660. Linjen utökades i samband med etablering av asylboendet vid Björkgården, ett boende vilket nu är avvecklat.

Åtgärd: Se justerat förslag, objekt 3. Förslaget justeras från dagens 6 turer per vardag och riktning till 4 turer, vilket skapar resmöjlighet även mitt på dagen.

3

Likaså invänder kommunen mot den stora neddragningen i förstärkningsturena på linje 2 mellan stationen och sjukhuset. Förstärkningen underlättar inte minst för äldre att ta sig till Hallands sjukhus Varberg och neddragningen har stor negativ inverkan på möjligheterna att ta sig med buss till sjukhuset.

Kommentar: Linje 2 trafikeras idag av 15-minuterstrafik i högtrafik och 30-minuterstrafik under lågtrafik. Till det har kvartstrafik skapats i lågtrafik mitt på dagen under vardagar. Dessa avgångar tas bort och därmed kvarstår 15-minuterstrafik i högtrafik och 30-minuterstrafik på båda huvudlinjerna i Varberg(1 och 2). Fortsatt kommer tre avgångar per timme och riktning till/från Sjukhuset erbjudas under lågtrafik, detta då stadsbusslinje 2 kompletteras av regionbusslinje 652 för resor till och från Sjukhuset.

Åtgärd: Nej

4

Men det handlar också om att Hallandstrafiken genomför den aviserade generella översynen av linjenätet och turutbudet kopplat till regionbusstrafiken i länet. Varberg vill också fortsatt 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. Kommunen vill även ha en fortsatt dialog om hur vi kan kollektivtrafikförsörja våra fritidsanläggningar.

Kommentar: Hallandstrafiken ser nackdelar med att samma linjenummer har olika linjedragningar beroende av när på dygnet trafikering sker, detta utifrån att det ska uppfattas som enkelt att resa. Resbehov till Trönninge bör lösas genom stadsbuss linje 2 samt resbehov till Tofta via regionbuss samt Västtåg utmed Viskadalsbanan. Synpunkten om trafik till/från fritidsanläggningar omhändertas i fortsatt dialog.

Åtgärd: Nej

5

Ett bra sätt att anpassa satsningarna efter rådande förutsättningarna kan vara ett ökat fokus på mobility management-kampanjer, som ett kostnadseffektivt komplement till de övriga satsningarna på kommunikation för 2022. Varbergs kommun genomför under de närmaste åren ett utvecklingsarbete kring hållbarhet inte minst på mobilitetsområdet. Kommunen har redan ett gott samarbete med Hallandstrafiken kring bland annat tester av självkörande fordon. Varbergs kommun önskar ett fortsatt samarbete och dialog kring nya innovativa sätt att bedriva kollektivtrafik.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

6

Varbergs kommun vill även betona att en tydlig dialog och samverkan mellan Hallandstrafiken och kommunen är viktig inför samtliga trafikförändringar som kan påverka gymnasieelevers möjlighet att ta sig till och från skolan. Kommunen efterlyser en tydlig plan för dialog mellan förvaltningen och Hallandstrafiken inför trafikförändringar för att i ett tidigt skede kunna väga in detta vid exempelvis planering av schema- och terminstider.

Kommentar: Det krävs samplanering för att lösningarna ska bli bra för invånarna vilket förutsätter nära samarbete mellan kommunen och Hallandstrafiken. Dialog sker förslagsvis inom upprättad process för årlig kollektivtrafikplan samt de avstämningar som sker inom gruppering Kollektivtrafik och Infrastruktur (Kollinfra).

Åtgärd: Nej

7

Målet om att stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025 är fortsatt gällande. Det hade varit önskvärt om arbetet med målet om tillgänglighetsanpassandet av hållplatser hade redovisats och en prognos presenterats. I Varberg arbetar Hamn- och gatuförvaltningen aktivt med att tillgänglighetsanpassa hållplatserna i staden och planerar de kommande åren att bygga om cirka 17 hållplatser. Det hade också varit intressant att följa upp målet om tillgänglighetsanpassade hållplatser utmed det statliga vägnätet med mer än 20 påstigande.

Kommentar: Hallandstrafiken genomför under 2021 en större inventering av samtliga hållplatser i länet. Under de senare åren har ombyggnadstakten ökat vilket är glädjande. Hallandstrafiken vill uppmärksamma behovet av upprustade och nya hållplatser i Träslövsläge utifrån behov av ny linjesträckning.

Åtgärd: Nej

8

Särskild kollektivtrafik – Skolskjuts. Det är viktigt att i den samplanering som görs för att uppnå den mest kostnadseffektiva resan, att fortsatt säkerställa en god resa mellan bostad och skola samt skola och bostad för de elever som är beviljade skolskjuts. Vidare är det viktigt att hänsyn i samband med planeringsarbetet tas till grundskolans tider.

I utpekade kollektivtrafikstråk kan skolskjutstrafiken bli en viktig kugge för att skapa tillgång till kollektivtrafik utanför stråken. Varbergs kommun ser positivt på ett fortsatt arbete med att hitta nya integreringsmöjligheter och mer flexibilitet vad gäller kopplingar mellan linjetrafik och skolturer med fokus på barns behov, säkerhet och trygghet.

Varbergs kommun vill även påminna om att det inte bara är elever inom grundskolan som har rätt till skolskjuts, utan även elever inom gymnasiesärskolan om det behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller någon annan särskild omständighet.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

FALKENBERGS KOMMUN

1

Pandemin har påverkat hela samhället. När samhället ska starta om efter pandemin är det inte bara viktigt att hallänningar kan pendla till jobbet och att våra arbetsplatser kan kompetensförsörjas från andra kommuner och regioner. Det är lika viktigt att vi använder nystarten till att öka takten i omställningen till ett klimatneutralt samhälle. Halland behöver fler som åker kollektivt, inte färre. Då måste turtätheten på linjerna på sikt öka. Att som i förslaget föreslå minskad turtäthet drabbar resurssvaga personer och personer på landsbygden men även möjligheterna att minska klimatavtrycket från persontransporter.

Kommentar: Hallandstrafiken upprätthåller fullt trafikutbud under pågående pandemi. I planen används begreppet nytt normalläge vilket beskriver en tidpunkt efter pandemin. Hallandstrafiken arbetar mot målet om en ökad marknadsandel med 30 procent år 2030 vilket påvisar högst ställda ambitioner för kollektivtrafikens fortsatta utveckling.

Åtgärd: Se justerat förslag, objekt 3.

2

Ett antal förbättrande trafikförändringar har genomförts mellan åren 2015-2021 med betoning på Varberg, Halmstad och Kungsbacka. Att skapa attraktiva pendlingsmöjligheter till och från Göteborg är viktigt för Falkenbergs utveckling men även för region Halland som helhet. Falkenbergs kommun vill poängtera vikten av att västkuststråket och dess utveckling ska komma hela Halland till fördel. Kommunen ställer sig därmed positiv till utblick 2023-2024 om att i takt med ett ökat resande utveckla turtätheten söderut från Varberg. Detta för att skapa goda förbindelser och stärka arbetspendlingen mellan kommun och länsgränserna. Falkenbergs kommun motsätter sig däremot alla nya stopp för Öresundstågen. Principen om ett stopp per kommun måste fortsätta gälla om Halland ska kunna minska pendlingstiderna till Göteborgsområdet.

Kommentar: Förslag om att Öresundstågen från Danmark ska stanna i Åsa är en kortsiktig lösning som inte påverkar restiderna till och från Falkenberg. Åtgärden förutsätter att Trafikverket konstruerar Västkustbanans tidtabell likt Tågplan 2021 vilket innebär att tågmöten mellan nord och sydgående Öresundsåg fortsatt sker i Varberg. När dubbelspår genom Varberg och Västlänken är färdigställda ska parallella tågssystem erbjudas med olika hastighet och uppehållsbild vilket följer intentionerna i Regionalt Trafikförsörjningsprogram.

Åtgärd: Nej

3

Stadsbusstrafiken i Falkenberg har i samband med pandemin minskat med – 41,7% jämfört med år 2019. Falkenbergs kommun ser det som viktigt att linje 1 som nämnt i remissen inte påverkas av föreslagna neddragningar med anledningen att det är ett viktigt stråk för studie-och arbetspendling.

Kommentar: Synpunkten noteras

Åtgärd: Nej

4

Kommunen önskar ett förtydligande kring hur neddragningar påverkar arbetspendling utanför ordinarie arbetstider. Detta för att få en uppskattning kring hur kollektivtrafikutbudet säkerställs för de grupper som är beroende av kollektivtrafiken även utanför högtrafik. Neddragningar med "mellan till hög" påverkan bör även säkerställas att de inte drabbar socioekonomiskt utsatta områden och grupper som till stor del är beroende av kollektivtrafiken.

Kommentar: Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Föreslagna justering av utbud har beaktat att kollektivtrafiken ska stödja en socialt hållbar utveckling genom ett säkerställa grundläggande resmöjligheter för hela länet.

Åtgärd: Se justerat förslag, objekt 3.

5

Falkenberg har i kommunens översiktsplan (ÖP 2.0) pekat ut ett antal serviceorter bl.a. Glommen och Slöinge. I dessa orter är kollektivtrafiken särskilt viktig för att skapa hög tillgänglighet till arbetsplatser, service och rekreation. Neddragningar på linje 351 (Slöinge) med 70 berörda resenärer per dygn samt linje 2 (Glommen) med 26 berörda resenärer per dygn, se bilaga 1, får därmed en inverkan på den målsättning som finns angiven i ÖP 2.0.

Kommentar: Förslag om justerat utbud på linje 351 via Slöinge innebär minskat utbud med 1 tur per vardag och riktning, resmöjlighet kvarstår med 21 turer per vardag och riktning. De resenärer som berörs av justerat utbud på linje 351 fördelas på tre turer per vardag och riktning där en av dessa trafikerar via Slöinge. Förslag om justerat utbud på linje 2 innebär justerat utbud för resor till och från Skrea, ingen påverkan sker på sträckan till och från Glommen. Förslaget innebär att linje 2 efter justering har ett utbud om två avgångar per timme och riktning, dvs halvtimmestrafik.

Åtgärd: Se justerat förslag, objekt 3.

6

Falkenbergs kommun ser särskilt allvarligt på förslagen att minska möjligheterna för arbetspendling till Ullared på lördagar från Älvsered, Fegen och Ätran. I Ullared finns regionens största privata arbetsgivare under sommarhalvåret och där behövs arbetskraft på helger/ kvällar. Vidare så föreslås att pendlingsmöjligheterna mellan Hylte och Falkenbergs kommun förbättras liksom möjligheterna att arbetspendla mellan Svenljunga kommun och Ullared.

Kommentar:

Hallandstrafikens tidigare bedömning att resandeunderlaget i relationen mellan Falkenberg och Hylte kommun är för litet kvarstår, bedömningen bygger på principer om kostnadstäckning enligt Trafikförsörjningsprogrammets riktlinjer.

Åtgärd: Se justerat förslag, objekt 3. Förslag om att ersätta den linjelagda busstrafiken på linjerna 558 och 560 på lördagar med anropsstyrd trafik genomförs Ej, befintligt turutbud kvarstår.

7

Andra önskemål är att förbättra pendlingsmöjligheterna till våra stora verksamhetsområden Ågård, Smedjeholm och Vinbergsmotet samt att byta namn på och eventuellt flytta ändstationen på linje 12 från Kattegatt center till Skrea strand. Vid Skrea strand finns en stor målpunkt i hotell strandbaden som i dialog med kommunen påtalat att de önskar bättre och tydligare kollektivtrafik till och från järnvägsstationen.

Kommentar: Synpunkterna noteras och dessa omhändertas i fortsatt dialog tillsammans med kommunen. Linje 12 möjliggör resa både till hotell samt utvecklingsområdet Bacchus vilket tillsammans skapar tillräckligt underlag för att fortsatt utveckla busstrafiken.

Åtgärd: Nej

8

Falkenbergs kommun önskar ett tydliggörande kring hur ett kombinerat färdssätt planeras för och möjliggörs. Idag finns möjligheten att ta med sin cykel på Öresundståget vilket är positivt utifrån ett "hela resan perspektiv". För vidareutveckling föreslår Falkenbergs kommun att det ska vara möjligt att ta med cykeln även på både region och stadsbussar.

Kommentar: Idag erbjuds möjlighet att ta med cykel på tåg och regionbussar. För stadsbussar bedöms behovet vara mindre då dessa trafikerar kortare sträckor. Därutöver bedöms krav om lastsäkring för cyklar påverka restiderna negativt, samt konkurrera med utrymmen för exempelvis barnvagnar och rullstolar ombord.

Åtgärd: Nej

9

Under år 2020 har tillgänglighetsanpassning och upprustning av hållplatser runt om i länet varit ett stort fokus. Tillgänglighetsanpassning genomförs med bl.a. taktila stråk och hög kantsten. I Falkenbergs kommun har totalt 3 hållplatser tillgänglighetsanpassats vilket är en låg siffra jämfört med övriga kommuner. Falkenbergs kommun ser därmed positivt på ett fortsatt arbete och gemensamt genomförande av upprustning och ombyggnation av hållplatslägen.

Kommentar: Synpunkterna noteras och dessa omhändertas i fortsatt dialog med kommunen.

Åtgärd: Nej

10

Under år 2020-2021 lanserades ett nytt biljett och betalsystem med syftet att förenkla för resenären. Falkenbergs kommun föreslår att det ska vara möjligt för resenären att ha både ett fysiskt periodkort och en profil i appen som är registrerat till samma konto. Detta för att höja servicenivån och skapa en trygghet för resenären att trots exempelvis borttappat kort eller urladdad mobil kunna resa.

Kommentar: Det som föreslås erbjuds idag när resenär väljer att registrera sig på "Mitt konto". App och fysiska kort är exempel på olika bärare av biljetter och dessa går att flytta mellan de olika biljettbärarna. Har kund registrerat sitt mobilnummer på "Mitt konto" och kunden tappar sin telefon eller fysiska kort så finns resorna kvar på "Mitt konto".

Åtgärd: Nej

HALMSTAD KOMMUN

1

Kollektivtrafikplanen är ett genomarbetat och tydligt dokument. Planen är omarbetad från föregående version och knyts an till Trafikförsörjningsprogrammet, fast denna version av plan är i vissa delar motsägelsefull, dels mot formuleringarna i planen men också mot Trafikförsörjningsprogrammet. Därmed förespråkar Halmstads kommun att detta förslag till Kollektivtrafikplan kraftigt ska omarbetas inför antagande. Vi har förståelse för att det har varit en svår tid för kollektivtrafiken och att den har haft stora utmaningar under pandemin. Vi anser dock att det är kontraproduktivt att ändra utbudet så som planen föreslår när samhället gradvis börjar återgå till det normala och människor återigen börjar resa mer. En urholkad kollektivtrafik gör att färre kommer välja att resa hållbart, vilket går tvärt emot Halmstads uttalade ambition och även försvårar möjligheterna att nå upp till redan idag svårnådda klimatmål.

Kommentar: Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Hallandstrafiken arbetar mot målet om en ökad marknadsandel med 30 procent år 2030 vilket påvisar högt ställda ambitioner för kollektivtrafikens fortsatta utveckling. Hallandstrafiken prognostiserar en resandeminskning om 10-15 procent för 2022 jämfört 2019, vid tidpunkt efter pandemin.

Åtgärd: Se justerat förslag, objekt 3.

2

Det är positivt att Hallandstrafiken ser behovet av utökad busstrafik till stadsdelen Söder. Däremot anser vi att ett utökat trafikutbud på linje 62 inte bör genomföras under 2021, och att Hallandstrafiken istället bör lägga fokus på att bibehålla trafikutbudet på övriga linjer.

Kommentar: Inom Kollektivtrafikplan 2022 beskrivs inga planer på att utöka trafikutbudet på linje 62.

Åtgärd: Nej

3

Halmstads kommun noterar att HNJ-banans turutbud efter testperioden nu återgår till tidigare trafikering och vill lyfta vikten av en fortsatt god kollektivtrafikförsörjning i stråket Hylte - Halmstad. I förslag till översiktsplan för Halmstads kommun är detta ett av de stråk som förväntas växa och Halmstad följer med intresse den stråkutredning som nu pågår.

Kommentar: Halmstad kommun är en delaktig part i pågående stråkstudie Halmstad – Hylte. Större investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik ska vara nära knutna till samhällsutveckling och bostadsbyggande.

Åtgärd: Nej

4

Att utblicken påtarar investeringar samtidigt som utbudet dras ned ser kommunen som märklgt. Borde inte utblicken snarare sikta mot att återställa systemet om dessa nedskärningar genomförs?

Kommentar: Framtida justeringar i trafikutbudet hanteras inom process för årlig Kollektivtrafikplan. Resbehovet ligger till grund för fortsatt utveckling av kollektivtrafiken där de långsiktiga effekterna av pandemin inte är kända.

Åtgärd: Nej

5

I planen lyfts att samverkan och samplanering med halländska kommuner är av största vikt. Hallandstrafiken och Halmstads kommun har idag en gemensam beställning gällande stadsbusstrafikens utveckling mot 2050 igång och att då börja montera ned systemet känns oerhört märklgt. I kommunens värld är detta inte att förbättra samverkan och samplanering med berörda intressenter. Halmstads framtidsplan 2050 (ÖP) samt Plan för transportsystemet har varit ute på samråd och därmed borde det inte vara någon nyhet för Hallandstrafiken vilken inriktning kommunen har för utvecklingen. Vi fyller på med bostäder längs med kollektivtrafikstråken medan Hallandstrafiken skär ned, det rimmar inte.

Kommentar: Hallandstrafiken gläds åt pågående utredning om ett framtida BRT-system i Halmstad. Utredningen innehåller förslag om förbättrad framkomlighet för busstrafiken genom centrala Halmstad vilket utgör grund för att skapa en högkvalitativ och kapacitetsstark kollektivtrafik. Goda exempel finns från Skåne genom MalmöExpressen och HelsingborgsExpressen. Behovet av fortsatta satsningar gällande stadsbusstrafiken i Halmstad beskrivs i kollektivtrafikplanens utblick 2023-2024.

Åtgärd: Nej

6

Halmstads kommun ser kollektivtrafik som en väsentlig del i ett framtida trafiksystem och ser stor vikt i att öka samarbetet mellan kommunen, Region Halland och Hallandstrafiken. Särskilt med tanke på de problem kollektivtrafiken står inför samt i och med att ny entreprenör tagit över trafikeringen. Det är av största vikt att samarbete och samplanering inte bara stannar i teorin, utan att det faktiskt också ges de förutsättningarna som krävs för att skapa samförstånd mellan alla berörda parter. I Region Hallands yttrande över Halmstads plan för transportsystemet ställde man sig positiva till planens belysning av vikten av samplanering samt Halmstads ambition kring ett kraftigt ökat kollektivtrafikresande. Denna version av kollektivtrafikplanen går stick i stäv med denna positivitet som fanns för bara tre månader sedan.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Trafikförändring nr. 3 anpassning till ett nytt normalläge gör kommunen fundersam. Hur vet Hallandstrafiken att det nya normala är att inte resa kollektivt? Detta är att kapitulera, det är inte så vi tillsammans skapar en hållbar utveckling i Halmstad och Halland. Rimligt vore att istället i enlighet med Regionalt Trafikförsörjningsprogram använda sig av den metod för trafikutveckling som beskrivs här. Istället för att skära ned, satsa på marknadsföring med ambitionen att vinna tillbaka resenärer till kollektivtrafiken. MM-åtgärder är en beprövad metod som med fördel hade kunnat användas för att starta om från pandemin. Enligt programmet så har metoden tagits fram för att systematisera arbetssättet för den allmänna kollektivtrafiken och består av fyra steg, Förädla, Fördela, Förtäta och Förnya. Befinner vi oss inte nu på steg 1 Förädla? Förädla innebär att förvalta det utbud som finns. Här handlar det om att bibehålla dagens utbud och att få människor att använda det i större utsträckning. Genom marknads- och informationsinsatser kan omstarten från pandemin bli grön och hållbar, det är inte läge att montera ned. Normalt sägs det att det tar tre år för människor att hitta nyheter i utbudet, detta borde gälla även här. Ge det tre år, satsa på marknadsföring och MM-åtgärder, förvalta det vi har och utvärdera. Har vi tre år efter avslutad pandemi koll på vad de nya normala är, då kan det vara dags att diskutera förändringar i utbud.

Kommentar: De övergripande målen för kollektivtrafikens utveckling beskrivs i kapitel 4. Kapitel 6 redovisar att Hallandstrafiken utökat trafikutbudet med närmare 15 procent under tidsperiod 2015 – 2021. Hallandstrafiken ser MM-åtgärder som naturlig del i att få tidigare resenärer att återgå till kollektivtrafiken vid en tidpunkt efter pandemin, samt att attrahera nya resenärer till kollektivtrafiken. Vidare beskrivs flertalet viktiga angreppssätt i inledningen av kapitel 7 – verksamhetsutveckling.

Åtgärd: Se justerat förslag, objekt 3.

HYLTE KOMMUN

1

Kommunstyrelsen beslutar att inte ställa sig bakom den Kollektivtrafikplan som Hallandstrafiken tagit fram. Det tål att upprepas, kollektivtrafiken ska utgöra en stor samhällsnytta och innebär ett högst väsentligt bidrag till kommuners hållbarhetsarbete. Den plan som Hallandstrafiken nu tagit fram beaktar inte dessa faktorer i tillräcklig omfattning och kommunen kan därför inte ställa sig bakom densamma.

Kommentar: Noteras

Åtgärd: Nej

2

Hallandstrafiken använder begreppet "nytt normalläge". Globalt befinner vi oss i ett nytt läge men det pandemiläge som ännu råder kan inte beskrivas som normalläge. Det blir därför fel att, såsom Hallandstrafiken gör i planen, jämföra och dra slutsatser med avseende på resemonster under tiden med pandemi och låta detta ligga till grund för framtida beslut som kan få stor påverkan på enskilda kommuner. Hur resandet kommer att se ut efter pandemin, kan inte förutsägas. Man konstaterar även i kollektivtrafikplanen att det varit en utmaning att dra lärdomar.

Kommentar: Hallandstrafiken upprätthåller fullt trafikutbud under pågående pandemi. I planen nyttjas begreppet nytt normalläge vilket beskriver en tidpunkt efter pandemin. På samma sätt som trafiken byggs ut vid prognostiserat ökat resande, justeras utbudet nedåt när resbehovet förväntas minska. Genomförda större trafiksatsningar under tidsperiod 2015 – 2021 beskrivs på sidan 23 i planen.

Åtgärd: Nej

3

Utblicken som Hallandstrafiken gör är inte tydlig med hur man ser på - och hur man tänker agera för att dels få tillbaka resenärer i kollektivtrafik, men även ta nästa steg mot regionala målet och få valet mellan bil och kollektivtrafik att gynna kollektivtrafiken. Hylte Kommun hade gärna sett konkreta åtgärder som hade kunnat tas med i arbetet med Hylte Kommuns ambitioner för tillväxt och utveckling. Det framgår inte heller klart vilka färdmedel de resenärer som drabbas av neddragningar kommer att välja, det är inte omöjligt att dessa väljer bil i stället, vilket då blir kontraproduktivt beaktande det regionala målet. Det pågår även en omfattande stråkutredning Halmstad-Hyltebruk, denna utredning och dess resultat bör vara en del i utblicken.

Kommentar: Hur Hallandstrafiken tänker agera beskrivs i kapitel 7 – Verksamhetsutveckling. Samtidigt är Hallandstrafiken ödmjuka inför framtiden då de kort- och långsiktiga effekterna av pandemin inte är kända.

Åtgärd: Nej

4

Vidare kan Hylte Kommun konstatera att mål och indikatorer som under rubriken "Miljö" är mera kopplad till klimat. Hylte Kommun hade gärna sett flera indikatorer kopplade till andra delar inom miljöområdet.

Kommentar: De övergripande klimat- och miljöaspekterna redovisas i Kollektivtrafikplanen. För fördjupad information inom klimat- och miljöområdet hänvisar Hallandstrafiken till bolagets hållbarhetsrapport.

Åtgärd: Nej

5

Sammanfattningsvis kan konstateras att de omfattande neddragningar av trafik som Hylte kommun kommer att beröras av samt den återgång på HNJ banan till trafikering som motsvaras av den som var innan projektet startades inte stöder den ambition med avseende på tillväxt och utveckling som håller på att ta form inom Hylte Kommun. Hylte Kommun kan inte heller se att de förändringar som görs i kollektivtrafikplanen och som berör Hylte Kommun stöttar det övergripande målet i trafikförsörjningsprogrammet. Det är också värt att understryka att en digitalisering inte säkerställer allas lika rätt till tillgänglighet för exempelvis biljettköp.

Kommentar: Under tidsperiod 2015 – 2021 har stråket Hyltebruk – Halmstad utökats med 9 dubbelturer, en ökning med 32 procent. Under samma tidsperiod har Hallandstrafiken utökat busstrafiken till och från Unnaryd med 8,5 dubbelturer, en ökning med 87 procent. De neddragningar som föreslås inom busstrafiken är att stråket Hyltebruk – Halmstad minskas med två turer per vardag och riktning samt att linjen mellan Hyltebruk och Unnaryd minskas med en tur per vardag och riktning.

Åtgärd: Se justerat förslag, objekt 3. Förslaget om att minska utbudet med en tur per riktning och vardag på linje 410 genomförs Ej. Förslaget om att minska utbudet med en tur per vardag och riktning på linjerna 401 och 431 genomförs.

LAHOLMS KOMMUN

1

Det senaste året har färgats starkt av rådande pandemi och kollektivtrafiken i Sverige är en av de sektorer som slagits hårdast av den. Med restriktioner om begränsat resande och minskat användande av kollektivtrafiken har kollektivtrafikbolagen lidit enorma förluster. Innan pandemin hade dock resandet i kollektivtrafiken ökat, liksom behovet, och även efter pandemin kommer behovet av kollektivtrafik vara fortsatt stort. I förslaget i avsnittet "Anpassning nytt normalläge" ger Hallandstrafiken förslag på ett nytt normalläge. Detta normalläge upplever Samhällsutveckling inte speglar det behov av kollektivtrafik som fortsatt kommer finnas i Halland eller i Laholms kommun. Pandemin har påverkat mångas arbetsliv och alltmer arbete kan komma att ske på distans och kommer troligtvis fortsätta ske på distans. Dock arbetar fortsatt en stor del av invånarna i Halland inom näringar där distansarbete eller distansstudier inte är aktuellt och behovet att kunna ta sig till och från arbete och skola kommer vara fortsatt stort. Även fritidsaktiviteter och annat vardagsresande kommer fortsatt ske på olika platser och man kommer att ha behov av att kunna resa till och från dessa.

Kommentar: Hallandstrafiken instämmer i att behovet av kollektivtrafik fortsatt kommer vara stort även efter pandemin. Hallandstrafiken är ödmjuka inför framtiden då de kort- och långsiktiga effekterna av pandemin inte är kända.

Åtgärd: Nej

2

I det Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Halland framför man att: "Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande sydväst-Sverige, ställer krav på att kollektivtrafiken och infrastrukturen hanterar de ökade transportbehovet med en växande befolkning". Då Halland fortsatt har en stark befolkningsutveckling där allt fler ska kunna resa med kollektiva färdmedel, samt att arbete måste fortgå med att minska transportsektorns påverkan på klimatet, ser Samhällsutveckling en stor problematik i förslaget om anpassning till ett nytt normalläge. Hur kan och ska kommunerna och Hallandstrafiken tillsammans arbeta för en hållbar utveckling och bidra till att öka det hållbara resandet i Halland om det beslutas att dra ner på den befintliga kollektivtrafiken? En mycket stor del av pendlingen i Halland sker idag med bil och det finns ett stort behov av att ställa om fler bilpendlare till att välja kollektivtrafiken i stället. Det är en mycket svår uppgift att uppmuntra våra invånare till att resa mer hållbart och att välja kollektivtrafiken då tillgången till kollektivtrafik i orter utanför Laholm tätort är begränsad, liksom tillgängligheten till större bytespunkter. Hur ska vi då efter pandemin förvänta oss att kunna uppmuntra våra invånare att använda kollektivtrafik om den inte finns i minst lika stor utsträckning som idag? Samhällsutveckling förstår att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken, men till vilken grad? Faktorer som bland annat social hållbarhet och uppmuntring till kollektivtrafikresande baseras på tillgången till kollektivtrafik. För att stärka ett hållbart resande måste satsningar fortsätta göras, trots nu rådande pandemi, för att vi ska kunna uppnå ett mer miljövänligt resande. Samhällsutveckling motsätter sig således förslaget om reducerade turer av

anledningen av att vi ser ett fortsatt stort behov av att utöka den befintliga kollektivtrafiken i Laholms kommun.

Kommentar: Kollektivtrafikplanen innehåller produktionsminskningar om cirka 1 procent för 2022. I sammanhanget kan nämnas att Hallandstrafiken utökat trafikutbudet med cirka 14 procent under tidsperiod 2015 – 2019. Även Hallandstrafiken ser att behovet av en väl utbyggd kollektivtrafik kommer vara stort även efter pandemin. I kollektivtrafikplanen kapitel 7 beskrivs flera angreppssätt för att stärka det hållbara resandet.

Åtgärd: Nej

3

Innan pandemin har Laholms kommun påtalat behov av utökad kollektivtrafik i kustområdet (linje 225). I kustområdet finns ett stort behov för bland annat ungdomar att kunna ta sig till Laholm under kvällar och helger. Så som det ser ut idag är de helt bilberoende och föräldrar måste köra. Denna problematik är inte begränsad inte bara till ungdomar, utan påverkar även människor som inte har, vill eller kan köra bil. Problematiken är inte heller begränsad till kusten, utan även till sträckningarna Knäred-Laholm, Båstad-Laholm, Våxtorp-Laholm och Halmstad-Laholm. Sträckan Halmstad-Laholm har under 2020 och början av 2021 förbättrats i samband med införandet av stationspendel. Denna har varit ett mycket positivt komplement till tågtrafiken och Samhällsutveckling ser att denna fortsatt ska prioriteras.

Kommentar: Hallandstrafiken är medvetna om resbehovet utmed kustområdet. Linje 225 har utökats från 8 turer per vardag och riktning 2015 till dagens 13 turer per vardag och riktning vilket synliggör det ökade resbehovet. Linje 225 innefattas Ej heller om förslag till justeringar i utbudet, stråket är även klassificerat som ett starkt stråk enligt Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Hallandstrafiken gläds åt att kommunen uppmärksammar införandet av stadsbusslinje 1 (stationspendel) med start juni 2020.

Åtgärd: Nej

4

Laholms kommun har tidigare även påtalat behovet av en starkare koppling mellan orterna i kommunens sydvästra delar till Båstad station. Båstad station är en attraktiv bytespunkt för kollektivtrafik där man med tåg kan ta sig vidare söderut eller norrut. Samhällsutveckling ser ett fortsatt behov av att öka tillgängligheten till Båstad station.

Kommentar: Hallandstrafiken instämmer om vikten av bra resmöjligheter till Båstad station. Hallandstrafiken omnämner här särskilt det arbete som genomförts tillsammans med Båstad, Laholms kommun och Skånetrafiken gällande översyn av linje 226.

Åtgärd: Nej

5

Arbete med de nya stationslägena i Knäred och Veinge fortsätter och kommunen har för avsikt att skapa goda förutsättningar för hållbart resande i orterna. Samhällsutveckling ser ett behov av att satsningar görs i orterna för att skapa dessa goda förutsättningar för hållbart resande.

Kommentar: Kommunens arbete med nya stationslägen i Knäred och Veinge är ett bra exempel på samverkande insatser för att öka det hållbara resandet.

Åtgärd: Nej

6

Laholms kommun växer och utvecklas. Öster om E6 utvecklas Mellby industriområde där Samhällsutveckling ser ett behov av tillgänglig kollektivtrafik. Området beräknas tillföra ca 300 nya arbetstillfällen inom de närmsta 5 åren och med sitt läge nära Laholm, Laholm station och Mellbystrand finns potential för kollektivtrafikresande till och från området. Liknande behov kan ses på nya Nyby, söder om väg 24, där flera verksamheter etablerat sig och kommer etablera sig. Här ser vi en ökning om ca 60 arbetstillfällen i ett idag kollektivtrafiknära läge.

Kommentar: Det är positivt att större underlag skapas för kollektivt resande. Ökat resbehov skapar möjlighet att fortsatt utveckla Linje 225. För att möta det ökade resbehovet i stråket behövs ett utökat turutbud, detta till delar orsakat av att linjen ska passa för byten mellan trafikslag i centrala Laholm, vid det externa stationsläget i Laholm, vid stationen i Båstad samt trafikera på tider som passar skolverksamhetens behov om start och sluttider.

Åtgärd: Nej

ÖVRIGA REMISSVAR

Pensionärsorganisationerna SPF, SKPF, PRO samt RPG i Halland. Ann-Margret Nilsson. Svar inkommit 21-05-26.

Synpunkter på Kollektivtrafikplan 2022 från pensionärsorganisationerna i Halland

En väl fungerande kollektivtrafik i både våra kommuner och i hela regionen är av yttersta vikt för oss äldre, som motsvarar ca 25 % av invånarantalet i Halland. Tidigare policy har varit att försöka förmå äldre att minska bilåkandet och istället åka kollektivt. Införande av resekort med fria resor har också fått många äldre att använda kollektivtrafiken. Under pandemin har vi bestämt avrått från att använda kollektivtrafiken. Byte av biljettsystem med svårigheter att köpa biljett har också varit en bidragande orsak till att resandet minskat från vår sida. Vi finner det därför märkligt att Hallandstrafiken skär ned på turtätheten under den tid som äldre reser och prioriterar arbetsresor och skolresor. Är inte kollektivtrafiken till för alla? Vi anser att Hallandstrafiken ska behålla nuvarande turlistor. Pensionärsorganisationerna i Halland anser att Hallandstrafiken ska satsa på att vinna tillbaka resenärerna med en turtäthet som gynnar alla, ett biljettsystem som förenklar för alla att köpa biljett samt möjlighet att kunna resa över kommungränserna. Pandemiårets minskande reseunderlag ska INTE vara vägledande för framtiden!

Pensionärsorganisationerna SPF, SKPF och PRO i Halmstad. Johnny Persson. Svar inkommit 21-06-01.

Synpunkter på förslaget till Kollektivtrafikplan för 2022.

Undertecknade pensionärsorganisationer är inte remissinstanser men väljer att skicka in synpunkter på förslaget till Kollektivtrafikplan eftersom kollektivtrafiken är viktig för våra medlemmar. Våra medlemmar och andra äldre har tagit ett stort ansvar och följt de restriktioner och rekommendationer som utfärdats och valt andra transportsätt. För att få tillbaka dessa resenärer behövs olika insatser och inte minskat antal bussturer.

Ett sätt att få tillbaka dem kan vara ett annorlunda utformat "Seniorkort" som man betalar en summa för. Vi ser positivt på en ökning av bussturerna till söder i Halmstad. En minskning av bussturerna till sjukhuset är negativt för våra medlemmar eftersom besöken på sjukhuset är många för en del medlemmar. Som resenär måste man kunna köpa sin biljett på ett enkelt sätt utan att behöva ha tillgång till en modern mobiltelefon. Det ska vara enkelt att åka över kommun- och länsgränserna. När det fylls på med bostäder längs med kollektivtrafikstråken är det viktigt att Hallandstrafiken inte drar ned på antalet bussturer. En väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik bidrar till ett mera jämlikt samhälle med tillgänglighet till fritidsaktiviteter, service och arbeten. Insatser för att förbättra miljön och klimatet tycker vi är bra. Att tillgänglighetsanpassa hållplatserna är bra inte bara för rullstolsanvändare och andra med nedsatt rörelseförmåga. Det är bra för alla. Vi instämmer i Halmstads kommuns remissyttrande.

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 Hallandstrafikens styrelse 2019-06-26 § 56 2020-06-22 § 40	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

Ett bolag inom Region Halland

Antikorrruptionspolicy

Dokument upprättades:
2018

Dokument reviderades:

Dokument beslutades i:
Hallandstrafikens styrelse
2019-06-26 § 58
2020-06-22 § 41

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 Antikorrupsionspolicy

Innehållsförteckning

1.	Inledning	3.
2.	Syfte.....	3
3.	Omfattning	3
4.	Informationskrav och utbildningavseende 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.....	1.0.....



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

3. Omfattning

Antikorrptionspolicyn 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 Antikorrptionspolicyn och skall läsas tillsammans med Antikorrptionspolicyn. Dessa dokumentär:

- *Överenskommelse om samverkansregler för den offentligt finansierade hälso- och sjukvården, läkemedelsindustrin, medicintekniska industrin och laborietekniska 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 Regionens 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. Nämnade 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 erbjuds 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 privatbruk.
- 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 ennärstående.
- 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 utgöra 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 antikorrupcion 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 antikorrupcionspolicyn [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 antikorrupcionspolicyn [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 /aborietetekniska 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 korruptionsrisker 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: Regionsservice/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 100... 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

Arbetsordning för styrelsen i Hallandstrafiken AB

Dokument upprättades: 2018-06-15	Dokument reviderades: 2019-06-26, Styrelsen § 57	Dokument beslutades i: Hallandstrafikens styrelse 2019-06-26 § 57 2020-06-22 § 41	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 deltaga i presidiesammanträden och styrelsesammanträden.

Presidiet skall deltaga 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 och internkontrollreglemente.

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

Reglemente för intern kontroll

Dokument upprättades: 2018	Dokument reviderades:	Dokument beslutades i: Styrelsen Hallandstrafiken AB 2018-06-15 2019-06-26 § 59 2020-06-22 § 41	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	

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

Inköps- och upphandlingspolicy - Region Halland med helägda bolag

Dokument upprättades: 2017-10-25	Dokument reviderades:	Dokument beslutades i: Regionfullmäktige 2017-10-25 Hallandstrafikens styrelse 2019-06-26 § 58 2020-06-22 § 41	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

Policyn 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 inköps- 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 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 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 stödsystem 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 tillsyfte 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.

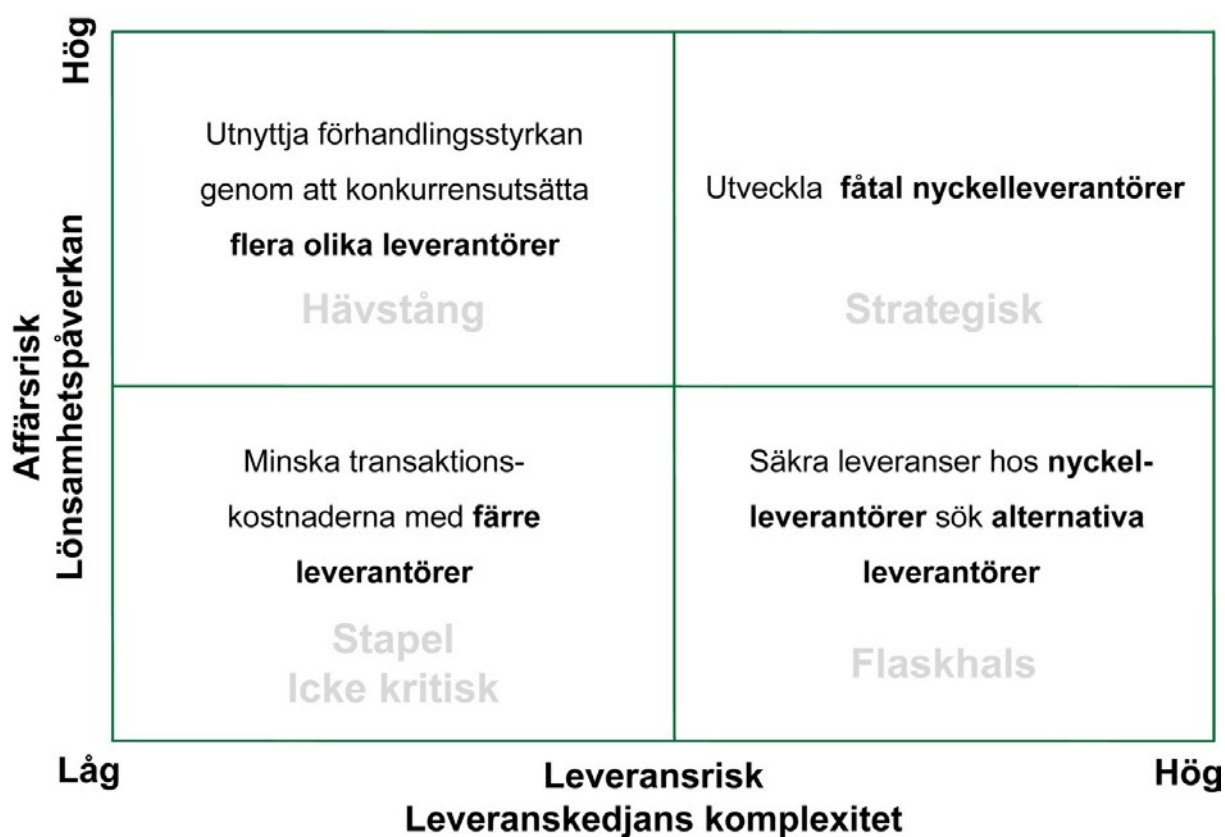
Uppföljning

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 Stane Persson (S) och Elisabeth Falkhaven (MP).

I ärendet yttrar sig i övrigt Agnes Hulthen (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	Utdragsbeslyskande

Regionstyrelsen

§162

Förslag till inköbspolicy för Region Halland med bolag

RS170059

Beslut

Regionstyrelsen beslutar att föreslå regionfullmäktige besluta att

- fastställa ny inköbspolicy för Region Halland med bolag.

Under förutsättning av regionfullmäktiges beslut beslutar regionstyrelsen att

- fastställa riktlinjer för inköpsverksamheten.

Ärendet

Förslag till ny inköbspolicy 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 inköbspolicy 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 inköbspolicy 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

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

Representationspolicy

Dokument upprättades: 2018-06-15	Dokument reviderades: 2019-06-26, Styrelsemöte § 58	Dokument beslutades i: Styrelsen Hallandstrafiken AB 2018-06-15 2019-06-26 § 58 2020-06-22 § 41	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 företrädar bolaget i olika sammanhang uppvisar ett föredömligt uppträdande i alla avseenden. Inom Hallandstrafiken AB förekommer ingen alkohol vid 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.

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

VD Instruktion

Dokument upprättades: 2018-06-15	Dokument reviderades:	Dokument beslutades i: Styrelsen Hallandstrafiken AB 2018-06-15 2019-06-26 § 57 2020-06-22 § 41	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 AB

Kerstin Andersson,
Registrator/Löneadministratör

Dokumenthanteringsplan för Hallandstrafiken AB

Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. anta den framskrivna dokumenthanteringsplanen för Hallandstrafiken AB
2. delegera till arkivansvarig på Hallandstrafiken att göra mindre revideringar i planen där det anses nödvändigt
3. genomgång av dokumenthanteringsplanen årligen vid styrelsemötet i juni

Beskrivning av ärendet

I augusti 2017 fattade Regionstyrelsen, i egenskap av arkivnämnd, beslut om en ny klassificeringsstruktur för bolag inom Region Halland, Regionstyrelsen 2017-08-30 § 113. Modellen som är utarbetad följer SKL:s rekommendation om ny klassificering av dokument när det gäller ledning och styrning.

En dokumenthanteringsplan är en förteckning över de handlingstyper som finns i företaget och som beskriver hur de ska hanteras. I dokumenthanteringsplanen får du anvisningar om förvaring, sortering, vilket format handlingar har, om de ska bevaras eller gallras. Tanken är att dokumenthanteringsplanen ska vara ett verktyg för de som hanterar information i verksamheten och för allmänheten som vill ta del av myndighetens allmänna handlingar. Dokumenthanteringsplanen följer beslutad klassificeringsstruktur för bolag inom Region Halland beslutad i Regionstyrelsen 2017-08-30 § 113. En dokumenthanteringsplan behöver kontinuerligt revideras. Styrelsen föreslås att delegera till arkivansvarig på Hallandstrafiken att göra mindre revideringar i planen, vilket bör redovisas till styrelsen en gång per år, förslagsvis vid styrelsemötet i juni.

Ytterligare anvisningar om dokumenthantering, gallring och arkivering finns i [Region Hallands arkivreglemente](#) beslutad i Regionfullmäktige 2018-10-24, § 76 (sid. 124). Regionstyrelsen är arkivmyndighet.

Hallandstrafiken AB

Kerstin Andersson,
Registrator/Löneadministratör

Underlag för beslut, bilaga

- Dokumenthanteringsplan för Hallandstrafiken AB
- Klassificeringsstruktur för bolag inom Region Halland
- Gemensam klassificeringsstruktur inom Region Halland – broschyr

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken AB

Kerstin Andersson
Registrator, Löneadministratör

Gemensam klassificeringsstruktur

INOM REGION HALLAND

VERSION 3.0
GÄLLER FRÅN
1 JANUARI 2020



BÄSTA LIVSPLATSEN

Region Halland

Innehållsförteckning

Inledning	3
Vad är en klassificeringsstruktur?	3
Klassificeringsstrukturens syfte och användning.....	4
Klassificeringsstrukturens uppbyggnad i numeriska punktnotationer	5
Att diarieföra och registrera med klassificeringsstrukturen	6
Versionshantering.....	6
1 Ledning av Region Hallands verksamhet.....	8
1.1 Ledning.....	8
1.2 Styrning	9
1.3 Organisering	10
1.4 Demokrati och insyn	10
2 Verksamhetsstöd	11
2.0 Samordnat verksamhetsstöd	11
2.1 Informationsförvaltning.....	11
2.2 Systemförvaltning och arkitektur	12
2.3 HR/Personal.....	14
2.4 Ekonomi	15
2.5 Inköp	16
2.6 Lokalförsörjning och fastighetsunderhåll	16
2.7 Inventariehantering.....	17
2.8 Kris- och säkerhet	17
2.9 Information och marknadsföring.....	18
2.10 Förvaltningsstöd	18
2.11 Miljö	18
3 Kärnverksamhet.....	19
3.8 Särskilda samhällsinsatser	19
3.9 Allmän regional utveckling.....	19
3.10 Regional trafik och infrastruktur	20
3.11 Regional utbildningsverksamhet.....	20
3.12 Regional kulturverksamhet.....	21
3.13 Regional hälso- och sjukvård.....	23
Ordlista	26

Inledning

Denna folder beskriver **klassificeringsstrukturen för lednings-, stöd- och kärnprocesser** för dokumenthantering inom Region Halland och är gemensam för samtliga myndigheter inom Region Halland.

Det finns även en separat klassificeringsstruktur som gäller för de kommunala bolagen i Region Halland och är antagen i regionstyrelsen den 30 augusti 2017.

Klassificeringsschemat följer den nationella modell och rekommendation som samarbetsorganet Samrådsgruppen för kommunala arkivfrågor (SKR – Sveriges Kommuner, Regioner och Riksarkivet) i projektet Klassa har tagit fram. Den omfattar alla verksamheter i kommuner och regioner. Klassificeringsstrukturen har en utgångspunkt i SKR:s och SCB:s verksamhetsindelning och är inriktad på verksamhetens processer.

Vad är en klassificeringsstruktur?

Sedan en tid tillbaka har många myndigheter i Sverige alltmer övergått till att beskriva sin verksamhet i processer i stället för hur den ser ut organisatoriskt. Det innebär att informationshanteringen behöver ses ur ett processperspektiv och att verksamheten betraktas ur ett helhetsperspektiv. Allmänna handlingar som upprättas och inkommer till verksamheten, förklaras utifrån de verksamhetsområden och processer som de tillhör och utgår från hur verksamheterna ser ut och arbetar.

Med hjälp av klassificeringsstrukturen styrs dokumenthanteringen av administrativa handlingar genom en hierarkisk och systematisk ordning för ärenden och handlingar. Klassificeringen strukturerar informationen genom att numeriskt klassificera huvud- och underprocesser som finns i organisationen i de olika verksamhetsområdena.

Klassificeringsstrukturens syfte och användning

I 2 kap 1 § tryckfrihetsförordningen beskrivs allmänhetens rätt till insyn i svenska myndigheters verksamhet och därför behöver myndigheter upprätta sök- och insynsinstrument för sina allmänna handlingar. Arkivlagen (1990:782) och offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) reglerar bestämmelser om redovisning, beskrivning och registrering av myndighetens allmänna handlingar.

I Region Halland ska klassificeringsstrukturen användas vid ärenderegistrering i ärendehanteringssystemet Platina som en ”diarieplan”. Dokumenthanteringsplaner och delegationsordningens struktur i Region Halland ska även samordnas och utformas enligt modellen. Arkivredovisningen kommer att övergå till att redovisas processorinenterat med stöd av den upprättade klassificeringen för processer och dokument.

Klassificeringsstrukturens uppbyggnad i numeriska punktnotationer

1. Verksamhetsområde – Ledande och styrande verksamheter

1.X Processgrupp

1.X.X Process

1.X.X.X Underprocess

(1.X.X.X.X Underprocess)

2. Verksamhetsområde – Stödjande verksamheter

2.X Processgrupp

2.X.X Process

2.X.X.X Underprocess

3. Verksamhetsområde – Kärnverksamheter

3.X Processgrupp

3.X.X Process

3.X.X.X Underprocess

Verksamhetsområde 1 – Ledande och styrande verksamheter

En verksamhet kan i allmänhet inte fungera utan processer för ledning, styrning och organisering i en organisation.

De handlingsslag som skapas i *ledningsverksamheten* omfattas av dokumentation rörande planering och uppföljning, beslutsfattande och projekt m. m.

Styrning utövas ofta genom till exempel regelverk och dokumenteras i handlingsslag som författningar, policys, handböcker, manualer och instruktioner – styrdokument. De styrande dokumenten anger riktningar och ramar för hur verksamheten ska arbeta. Den politiska församlingen i Region Halland beslutar bland annat om vilka mål som ska leda arbetet och styr genom finansiell fördelning till olika områden.

Verksamhetsområde 2

– Stödjande verksamheter

Stödjande verksamheter inriktar sig på att stödja med resurser, medarbetare, IT-tjänster, material etc. För att kärnprocesserna ska kunna fungera fortlöpande är stödjande processer nödvändiga.

Verksamhetsområde 3

– Kärnverksamheter

Region Halland finns till för hallänningarna och besökarna i länet. Hälso- och sjukvård, turistnäring och viss skolverksamhet inom Region Hallands verksamhetsområden, är exempel på service till medborgarna och kan betraktas som kärnverksamheter. Man kan säga att *kärnverksamhet* oftast har en extern målgrupp medan styr- och stödprocesser främst är interna.

Att diarieföra och registrera med klassificeringsstrukturen

I Region Halland gäller klassificeringsstrukturen som en processinriktad diarieplan vid registrering och diarieföring.

Versionshantering

Klassificeringsstrukturen 3.0 gäller från och med 1 januari 2020.

Sedan klassificeringsstrukturen version 1.0 infördes år 2015, har vissa justeringar skett i version 2.0 2018 och i version 3.0 2019 för anpassning till organisationens verksamheter och förändringar i omvärlden.

En punktnotation som har utgått får inte användas eller återanvändas.

Klassificerings- struktur

1 **Ledning av Region Hallands verksamhet**

1.1 Ledning

1.1.1 Regionfullmäktige

1.1.1.0 Leda, styra och organisera

1.1.1.0.1 Organisera fullmäktige

1.1.1.1 Hantera fullmäktigeprocess

1.1.1.1.1 Hantera fullmäktiges arbetsordning

1.1.1.1.2 Hantera motioner och interpellationer

1.1.1.2 Hantera fullmäktiges presidium

1.1.1.3 Hantera stöd till politiska partier

1.1.1.4 Hantera val av förtroendevalda – valberedningen

1.1.1.5 Hantera förtroendevalda

1.1.2 Regionstyrelsen

1.1.2.1 Hantera styrelseprocess

1.1.2.1.1 Hantera styrelsens arbetsordning

1.1.3 Nämnd

1.1.3.1 Hantera nämndprocess

1.1.3.1.1 Hantera nämndens arbetsordning

1.1.4 Övergripande verksamhetsstyrning och ledning

1.1.4.1 Överlägga och besluta

1.1.4.2 Planera och följa upp verksamhet

1.1.4.3 Utveckla verksamhet

1.1.4.4 Bedriva systematiskt kvalitetsarbete

1.1.4.4.1 Patientnämnden – Bedriva systematiskt kvalitetsarbete

1.1.4.5 Tillhandahålla juridisk expertis

1.1.4.6 Tillhandahålla juridisk utbildning och information

1.1.4.7 Hantera säkerhets- och krishanteringsfrågor

1.1.5 Redovisning till myndighet

1.1.5.1 Lämna räkenskapssammandrag till Statistiska Centralbyrån (SCB)

1.1.5.2 Lämna övriga uppgifter till Statistiska Centralbyrån (SCB)

1.1.5.3 Lämna övrig myndighetsredovisning

1.1.6 Omvärldsbevakning

- 1.1.6.1 Policy och varumärke
- 1.1.6.2 Kommunera och samverka
- 1.1.6.3 Träffa överenskommelser i samverkan med externa intressenter
- 1.1.6.4 Delta i gemensamma projekt
- 1.1.6.5 Driva gemensamma projekt
- 1.1.6.6 Bedriva vänortssamarbete
- 1.1.6.7 Besvara externa remisser

1.1.7 Mark och exploatering

- 1.1.7.1 Förvärva mark eller fastighet
- 1.1.7.2 Förvalta skogarna – Region Hallands skogsallmänningsförvaltning

1.2 Styrning

1.2.1 Dokument från regering, riksdag, andra myndigheter och intresseorganisationer

- 1.2.1.1 Hantera dokument från regering, riksdag, andra myndigheter och intresseorganisationer

1.2.2 Styrdokument från fullmäktige och regionledning

- 1.2.2.1 Hantera policys och mål – ta fram styrdokument
- 1.2.2.2 Hantera reglementen

1.2.3 Styrelsens/nämndens styrning och kontroll

- 1.2.3.1 Styrdokument
- 1.2.3.2 Bedriva internkontroll
- 1.2.3.3 Hantera revision
- 1.2.3.4 Ägardirektiv och ägarstyrning Region Hallands bolag
- 1.2.3.5 Uppdrag till driftnämnder/lokala nämnder och koncernstyrning
- 1.2.3.6 Hantera visselblåsarärenden

1.2.4 Mål och resursplanering

- 1.2.4.1 Hantera 1-åriga mål- och resursplaner
- 1.2.4.2 Hantera flerårig mål- och resursplan

1.3 Organisering

1.3.1 Organisering rörande hela organisationen

1.3.1.1 Organisera nämnder och kommunala bolag

1.3.1.2 Organisera verksamhet – uppdrag nämnderna

1.3.1.3 Organisera förvaltningsorganisation

1.3.2 Samordnad beställning av verksamhetsstöd

1.3.2.0 Leda – styra – organisera

1.3.2.1 Beställa och följa upp verksamhetsstöd

1.4 Demokrati och insyn

1.4.1 Hantering av allmänna handlingar

1.4.1.1 Tillhandahålla och lämna ut allmänna handlingar

1.4.1.2 Hantera personuppgifter

1.4.1.3 Hantera skyddad identitet

1.4.2 Offentlig dialog

1.4.2.1 Hantering av allmänhetens synpunkter

1.4.2.2 Anordna arrangemang för allmänheten

2 Verksamhetsstöd

2.0 Samordnat verksamhetsstöd

2.0.1 Samordnat verksamhetsstöd

2.0.1.0 Leda/styra/organisera

2.0.1.1 Planera och budgetera verksamhetsstöd

2.0.1.2 Leverera verksamhetsstöd

2.1 Informationsförvaltning

2.1.0 Ledning

2.1.0.1 Leda

2.1.0.2 Styra

2.1.0.3 Organisera

2.1.1 Informationssäkerhet

2.1.1.1 Bedriva informationssäkerhet

2.1.1.2. Tecknande av personuppgiftsbiträdesavtal

2.1.2 Registratur

2.1.2.1 Hantera och registrera inkommande handlingar

2.1.2.2 Hantera och registrera inkommande ärenden
– ärendehanteringsprocess

2.1.2.3 Hantering av metadata

2.1.3 Dokumentation och dokumenthantering

2.1.3.1 Utreda och besluta om bevarande och gallring

2.1.3.2 Planera och hantera dokumentation

2.1.3.3 Hantera strategi för bevarande av e-handlingar

2.1.4 Arkivering

2.1.4.1 Hantera analog arkivering

2.1.4.2 Överföra e-handlingar till mellanarkiv

2.1.4.3 Överföra e-handlingar till system för bevarande

2.1.5 Arkivförvaltning

2.1.5.1 Beskriva och redovisa arkiv

2.1.5.2 Hantera arkiv

2.1.5.3 Migrera arkiv

2.1.5.4 Hantera enskilda arkiv

2.1.6 Utöva tillsyn för Arkivmyndigheten

2.1.6.1 Tillsynsbesök

2.1.7 Utbildning och information i arkiv och informationsförvaltning

2.1.7.1 Tillhandahålla utbildning i arkiv- och informationsförvaltningsfrågor

2.2 Systemförvaltning och arkitektur

2.2.0 Ledning

2.2.0.1 Leda, styra och organisera styrning och samordning

2.2.0.2 Bedriva e-Råd

2.2.0.3 Bedriva IT-arkitekturråd

2.2.0.4 Leda och driva familjegrupp Stödsystem

2.2.0.5 Leda och driva familjegrupp Vårdsystem

2.2.0.6 Leda och driva familjegrupp Kultur- och skolsystem

2.2.0.7 Leda och driva familjegrupp Digital arbetsplats

2.2.1 Arkitektur

2.2.1.1 Leda och driva företagsarkitektur

2.2.1.2 Leda och driva verksamhetsarkitektur

2.2.1.3 Leda och driva systemarkitektur

2.2.2 Systemförvaltning – förvaltningsobjekt

- 2.2.2.3 Leda, driva och hantera IT-system inom journal verksamhetsspecifikt JVS
- 2.2.2.4 Leda, driva och hantera IT-system inom läkemedel
- 2.2.2.5 Leda, driva och hantera IT-system inom radiologi
- 2.2.2.6 Leda, driva och hantera IT-system inom provbunden diagnostik
- 2.2.2.7 Leda, driva och hantera IT-system inom patientbunden diagnostik
- 2.2.2.8 Leda, driva och hantera IT-system inom fysiologisk diagnostik
- 2.2.2.9 Leda, driva och hantera IT-system inom tandvård
- 2.2.2.10 Leda, driva och hantera IT-system inom bibliotek och kultur
- 2.2.2.11 Leda, driva och hantera IT-system inom skola
- 2.2.2.14 Leda, driva och hantera IT-system inom arkiv, diarie och avvikelser
- 2.2.2.15 Leda, driva och hantera IT-system inom analys, uppföljning och statistik
- 2.2.2.16 Leda, driva och hantera IT-system inom ekonomi och affärssystem
- 2.2.2.17 Leda, driva och hantera IT-system inom fastighet
- 2.2.2.18 Leda, driva och hantera IT-system inom HR
- 2.2.2.20 Leda, driva och hantera IT-system inom arbetsplats
- 2.2.2.21 Leda, driva och hantera IT-system inom säkerhet och identiteter
- 2.2.2.22 Leda, driva och hantera IT-system inom gränssnitt
- 2.2.2.23 Leda, driva och hantera IT-system inom plattformar
- 2.2.2.24 Leda, driva och hantera IT-system inom journal/eHälsa

2.2.3 IT-plattform och drift

- 2.2.3.1 Leda, driva och hantera systemdrift
- 2.2.3.2 Leda, driva och hantera klientnära driftstjänster
- 2.2.3.3 Leda, driva och hantera servicedesk
- 2.2.3.4 Leda, driva och hantera BAS-tjänster teknik
- 2.2.3.5 Leda, driva och hantera utvecklingstjänster
- 2.2.3.6 Leda, driva och hantera personella resurstjänster

2.3 HR/Personal

2.3.1 Samverkan och förhandling

- 2.3.1.1 Hantera samverkan enligt avtal
- 2.3.1.2 Hantera LAS
- 2.3.1.3 Hantera lönerevision
- 2.3.1.4 Hantera personalsamtal
- 2.3.1.5 Hantera övrig personalsamverkan

2.3.2 Kompetensförsörjning

- 2.3.2.1 Rekrytera
- 2.3.2.2 Kompetensutveckla
- 2.3.2.3 Utbilda i ledarskap
- 2.3.2.4 Driva mentorsverksamhet
- 2.3.2.5 Hantera omställning

2.3.3 Bemanning

- 2.3.3.1 Hantera jourtjänstgöring
- 2.3.3.2 Hantera schemaläggning
- 2.3.3.3 Semesterplanera
- 2.3.3.4 Hantera särskilda anställningsformer

2.3.4 Arbetsmiljö allmänt

- 2.3.4.1 Bedriva systematiskt arbetsmiljöarbete
- 2.3.4.2 Göra arbetsmiljöutredningar
- 2.3.4.3 Driva mångfaldsarbete
- 2.3.4.4 Hantera krisstöd

2.3.5 Personalhälsa

- 2.3.5.1 Bedriva friskvård
- 2.3.5.2 Utföra medicinska kontroller
- 2.3.5.3 Ge vård
- 2.3.5.4 Hantera tillbud
- 2.3.5.5 Hantera arbetsskada
- 2.3.5.6 Rehabilitera

2.3.6 PA

- 2.3.6.1 Beräkna och betala ut lön
- 2.3.6.2 Hantera personalförsäkring

2.3.7 Personalsociala aktiviteter

- 2.3.7.1 Genomföra personalsociala åtgärder

2.3.8 Övriga personalåtgärder

- 2.3.8.1 Hantera bisysslor
- 2.3.8.2 Hantera disciplinåtgärder

2.3.9 Upphörande av anställning

- 2.3.9.1 Hantera egen uppsägning
- 2.3.9.2 Hantera uppsägning från arbetsgivaren
- 2.3.9.3 Hantera upphörande av tidsbegränsad anställning
- 2.3.9.4 Hantera tjänstepension
- 2.3.9.5 Hantera avtalspension
- 2.3.9.6 Hantera fortsatt rätt till 67
- 2.3.9.7 Hantera dödsfall

2.3.10 Personalförmåner

- 2.3.10.1 Hantera personalavtal
- 2.3.10.2 Hantera överenskommelser och avtal

2.4 Ekonomi

2.4.1 Redovisning

- 2.4.1.1 Hantera kundfakturor
- 2.4.1.2 Hantera leverantörsfakturor
- 2.4.1.3 Redovisa skattedeklarationer
- 2.4.1.4 Bokföra och redovisa
- 2.4.1.5 Uppföljning/Bokslut
- 2.4.1.6 Hantera kontantkassor och betalkort

2.4.2 Kapitalförvaltning

- 2.4.2.1 Hantera upplåning/leasing
- 2.4.2.2 Hantera utlåning
- 2.4.2.3 Hantera krav och fordringar
- 2.4.2.4 Hantera borgen
- 2.4.2.5 Hantera kontantkassor
- 2.4.2.6 Värdepapper

2.4.3 Bidragshantering

- 2.4.3.1 Hantera statsbidrag
- 2.4.3.2 Hantera EU-bidrag
- 2.4.3.3 Hantera övriga bidrag

2.4.4 Stiftelser

- 2.4.4.1 Hantera stiftelser och donationer
- 2.4.4.2 Hantera stiftelser med egen styrelse

2.4.5 –

- 2.4.5.1 –

2.4.6 Inventarier och anläggningar

- 2.4.6.1 Inventarier och anläggningar

2.5 Inköp

2.5.1 Inköp

- 2.5.1.1 Hantera upphandling över tröskelvärde
- 2.5.1.2 Hantera upphandling under tröskelvärde
- 2.5.1.3 Avropa och göra direktinköp
- 2.5.1.4 Reklamera

2.6 Lokalförsörjning och fastighetsunderhåll

2.6.1 Anskaffning

- 2.6.1.1 Uppföra eller bygga om byggnad eller lokal
- 2.6.1.2 Inhyra byggnad eller lokal
- 2.6.1.3 Köpa byggnad eller lokal

2.6.2 Underhåll

2.6.2.1 Underhålla lokal

2.6.2.2 Lokalvårda

2.6.2.3 Sköta utemiljöer

2.6.3 Avveckling

2.6.3.1 Försälja byggnad eller lokal

2.6.3.2 Riva byggnad eller lokal

2.6.4 Intern uthyrning

2.6.4.1 Hyra ut byggnad eller lokal

2.6.4.2 Säga upp hyresgäst

2.7 Inventariehantering

2.7.1 Inventariehantering

2.7.1.1 Anskaffa inventarier

2.7.1.2 Vårda och underhålla inventarier

2.7.1.3 Avyttra eller kassera inventarier

2.8 Kris- och säkerhet

2.8.1 Krisledning

2.8.1.1 Utöva intern krisledning

2.8.1.2 Utöva beredskap

2.8.1.3 Säkerhetsskydd

2.8.2 Kris- och säkerhetsarbete

2.8.2.1 Bedriva systematiskt riskhanteringsarbete

2.8.2.2 Bedriva systematiskt brandskyddsarbete

2.8.2.3 Hantera skalskydd

2.8.2.4 Hantera brandskydd

2.8.2.5 Hantera personalsäkerhet

2.8.2.6 Hantera utbildning i kris- och säkerhetsfrågor

2.9 Information och marknadsföring

2.9.1 Profilarbete

- 2.9.1.1 Hantera grafisk profil och varumärke
- 2.9.1.2 Hantera profilprodukter
- 2.9.1.3 Göra marknadsundersökningar

2.9.2 Informationsförsörjning

- 2.9.2.1 Publicera på extern webb
- 2.9.2.2 Publicera på intern webb
- 2.9.2.3 Publicera på sociala medier
- 2.9.2.4 Hantera releaser och presskontakter
- 2.9.2.5 Hantera broschyrer
- 2.9.2.6 Annonser
- 2.9.2.7 Hantera eget periodiskt tryck

2.10 Förvaltningsstöd

2.10.1 Kontorsstöd

- 2.10.1.1 Svara för kundtjänst
- 2.10.1.2 Hantera post
- 2.10.1.3 Hantera telefonväxel
- 2.10.1.4 Svara för telesupport
- 2.10.1.5 Lämna lokalservice
- 2.10.1.6 Hantera materialförråd
- 2.10.1.7 Leverera tryckeritjänster
- 2.10.1.8 Hantera måltidsstöd

2.10.2 Fordon & transporter

- 2.10.2.1 Hantera leasing
- 2.10.2.2 Driva bilpool
- 2.10.2.3 Driva fordonsverkstad
- 2.10.2.4 Svara för transporter

2.10.3 Kost

- 2.10.3.1 Hantera kost

2.11 Miljö

2.11.1 Miljöarbete och planering

- 2.11.1.1 Hantera miljöarbete

3 Kärnverksamhet

3.8 Särskilda samhällsinsatser

3.8.0 Ledning

3.8.0.1 Leda – styra – organisera

3.8.1 Stödperson

3.8.1.0 Leda – styra – organisera

3.8.1.1 Utse stödperson

3.8.1.2 Hantera stödpersonsverksamhet

3.8.2 Smittskyddverksamhet

3.8.2.0 Leda – styra – organisera

3.8.2.1 Bedriva förebyggande smittskyddsverksamhet

3.8.2.2 Bedriva smittskyddsverksamhet

3.9 Allmän regional utveckling

3.9.0 Ledning

3.9.0.1 Leda – styra – organisera

3.9.1 Omvärld

3.9.1.0 Leda – styra – organisera

3.9.1.1 Arbeta med regional och interregional samverkan

3.9.1.2 Arbeta med internationell samverkan

3.9.2 Utveckling och tillväxt

3.9.2.0 Leda – styra – organisera

3.9.2.1 Arbeta med övergripande regional utveckling

3.9.2.2 Verka för regional tillväxt

3.9.2.3 Verka för turism och besöksnäring

3.9.2.4 Stödja lokal utveckling

3.9.3 Ekologisk hållbarhet

3.9.3.0 Leda – styra – organisera

3.9.3.1 Hantera regionala miljöfrågor

3.9.3.2 Hantera regionala vattenfrågor

3.9.3.3 Hantera regionala jord- och skogsfrågor

3.9.3.4 Hantera regionala klimatfrågor

3.9.4 Social hållbarhet

3.9.4.0 Leda – styra – organisera

3.9.4.1 Arbeta med integration och inkludering

3.9.4.2 Arbeta med regional kompetensutveckling

3.9.4.3 Bedriva folkhälsoarbete

3.9.5 Ekonomisk hållbarhet

3.9.5.0 Leda – styra – organisera

3.10 Regional trafik och infrastruktur

3.10.0 Ledning

3.10.0.1 Leda – styra – organisera

3.10.1 Trafik och infrastruktur

3.10.1.0 Leda – styra – organisera

3.10.1.1 Medverka i regional trafikplanering

3.10.1.2 Stödja regionala trafikbolag

3.10.1.3 Bidra till regionala infrastruktursatsningar

3.11 Regional utbildningsverksamhet

3.11.0 Ledning

3.11.0.1 Leda – styra – organisera

3.11.1 Gemensam skolverksamhet

3.11.1.0 Leda – styra – organisera

3.11.1.1 Verka för regional utbildning

3.11.1.2 Verka för forskning

3.11.1.3 Upphandla utbildning

3.11.1.4 Finansiera utbildning hos annan huvudman

3.11.2 Naturbruksgymnasium

3.11.2.0 Leda – styra – organisera

3.11.2.1 Driva gymnasium

3.11.3 Folkhögskola

3.11.3.0 Leda – styra – organisera

3.11.3.1 Driva folkhögskola

3.11.4 (Högskola och universitet)

3.12 Regional kulturverksamhet

3.12.0 Ledning

3.12.0.1 Leda – styra – organisera

3.12.1 Gemensam kulturverksamhet

3.12.1.0 Leda – styra – organisera

3.12.1.1 Hantera offentlig scenkonst

3.12.1.2 Stödja hantering av scenkonst hos annan aktör

3.12.1.3 Verka för regional kultur

3.12.1.4 Bidra till regionalt ABM-arbete

3.12.1.5 Hantera bidrag och stipendier

3.12.2 Regionbibliotek

3.12.2.0 Leda – styra – organisera

3.12.2.1 Ge råd, informera, utveckla

3.12.2.2 Bedriva fortbildning

3.12.2.3 Bedriva kompletterande medieförsörjning

3.12.2.4 Främja läslitteratur

3.12.2.5 Tillhandahålla media

3.12.3 Hantering av fysiska kulturarv

3.12.3.0 Leda – styra – organisera

3.12.3.1 Vårda och tillgängliggöra föremålssamlingar

3.12.3.2 Vårda och tillgängliggöra fotosamlingar

3.12.3.3 Vårda och tillgängliggöra historiska kulturmiljöer

3.12.3.4 Bedriva museipedagogisk verksamhet

3.12.3.5 Stödja museiinstitution som drivs av annan aktör

3.12.4 Hemslöjd

3.12.4.0 Leda – styra – organisera

3.12.4.1 Verka för hemslöjd

3.12.5 Tillgängliggörande av historiska arkiv

3.12.5.0 Leda – styra – organisera

3.12.5.1 Vårda och tillgängliggöra historiska arkiv

3.12.5.2 Stödja arkivinstitution som drivs av annan aktör

3.12.6 Tillgängliggörande av konst

- 3.12.6.0 Leda – styra – organisera
- 3.12.6.1 Vårda och tillgängliggöra konst
- 3.12.6.2 Svara för konstutställningar
- 3.12.6.3 Svara för offentlig utsmyckning
- 3.12.6.4 Stödja konsthall som drivs av annan aktör

3.12.7 Teaterverksamhet

- 3.12.7.0 Leda – styra – organisera
- 3.12.7.1 Tillhandahålla teater
- 3.12.7.2 Stödja teater som drivs av annan aktör

3.12.8 Musikverksamhet

- 3.12.8.0 Leda – styra – organisera
- 3.12.8.1 Tillhandahålla musik
- 3.12.8.2 Stödja musikverksamhet hos annan aktör

3.12.9 Dansverksamhet

- 3.12.9.0 Leda – styra – organisera
- 3.12.9.1 Tillhandahålla dans
- 3.12.9.2 Stödja dansverksamhet hos annan aktör

3.12.10 Filmkonst

- 3.12.10.0 Leda – styra – organisera
- 3.12.10.1 Tillhandahålla filmkonst
- 3.12.10.2 Stödja filmproduktion hos annan aktör

3.13 Regional hälso- och sjukvård

3.13.0 Ledning

- 3.13.0.1 Leda
- 3.13.0.2 Styra
- 3.13.0.3 Organisera

3.13.1 Gemensam informationsverksamhet inom hälso- och sjukvård

- 3.13.1.0 Leda – styra – organisera
- 3.13.1.8 Tillhandahålla institutionsbibliotek
- 3.13.1.9 Hantera sjukvårdsrådgivning (1177)

3.13.2 Nära vård

- 3.13.2.0 Leda – styra – organisera
- 3.13.2.1 Bedriva allmän primärvård
- 3.13.2.2 Bedriva kvinnohälsovård
- 3.13.2.3 Bedriva barnhälsovård
- 3.13.2.4 Bedriva sjukgymnastik
- 3.13.2.5 Bedriva arbetsterapi
- 3.13.2.6 Bedriva primärvårdsansluten hemsjukvård
- 3.13.2.7 Bedriva sluten primärvård
- 3.13.2.8 Bedriva ungdomsmottagning
- 3.13.2.9 Bedriva patientsäkerhetsarbete

3.13.3 Specialiserad somatisk vård

- 3.13.3.0 Leda – styra – organisera
- 3.13.3.1 Bedriva specialiserad somatisk mottagningsverksamhet
- 3.13.3.2 Bedriva specialiserad somatisk dagsjukvård
- 3.13.3.3 Bedriva specialiserad somatisk hemsjukvård
- 3.13.3.4 Bedriva specialiserad somatisk sluten vård
- 3.13.3.5 Bedriva patientsäkerhetsarbete

3.13.4 Specialiserad psykiatrisk vård

- 3.13.4.0 Leda – styra – organisera
- 3.13.4.1 Bedriva specialiserad psykiatrisk dagsjukvård
- 3.13.4.2 Bedriva specialiserad psykiatrisk hemsjukvård
- 3.13.4.3 Bedriva specialiserad psykiatrisk sluten vård
- 3.13.4.4 Bedriva specialiserad psykiatrisk mottagningsverksamhet
- 3.13.4.5 Bedriva patientsäkerhetsarbete

3.13.5 Tandvård

- 3.13.5.0 Leda – styra – organisera
- 3.13.5.1 Bedriva allmän tandvård
- 3.13.5.2 Bedriva specialisttandvård
- 3.13.5.3 Bedriva sjukhustandvård
- 3.13.5.4 Driva tandtekniskt laboratorium
- 3.13.5.5 Bedriva patientsäkerhetsarbete

3.13.6 Verksamhet och hjälpmedel för funktionsnedsättningar

- 3.13.6.0 Leda – styra – organisera
- 3.13.6.1 Bedriva hjälpmedelsverksamhet
- 3.13.6.2 Hantera ärenden inom hjälpmedel
- 3.13.6.3 Ge rådgivning
- 3.13.6.4 Hantera planering
- 3.13.6.5 Bedriva habilitering
- 3.13.6.6 Hantera ärenden inom habilitering
- 3.13.6.7 Bedriva syncentral
- 3.13.6.8 Hantera ärenden inom syncentral
- 3.13.6.9 Bedriva hörselmottagning
- 3.13.6.10 Hantera ärenden inom hörselmottagning
- 3.13.6.11 Hantera ortopedtekniska hjälpmedel

3.13.7 Forskning och utveckling avseende hälso- och sjukvård

- 3.13.7.0 Leda – styra – organisera
- 3.13.7.1 Hantera process läkarutbildningar
- 3.13.7.2 Hantera process vård- och omsorgsutbildningar
- 3.13.7.3 Hantera process vetenskapliga utbildningar
- 3.13.7.4 Hantera FoU-stöd
- 3.13.7.5 Hantera informatik och kommunikation

3.13.8 Läkemedel

- 3.13.8.0 Leda – styra – organisera
- 3.13.8.1 Hantera subventionering av läkemedel
- 3.13.8.2 Hantera ordnat införande av nya läkemedel
- 3.13.8.3 Hantera processer för läkemedelsstrategi

3.13.9 Medicinsk service

- 3.13.9.0 Leda – styra – organisera
- 3.13.9.1 Hantera och utföra röntgenundersökningar
- 3.13.9.2 Hantera och utföra strålbehandlingar
- 3.13.9.3 Hantera och utföra klinisk kemi
- 3.13.9.4 Hantera och utföra klinisk mikrobiologi och vårdhygien
- 3.13.9.5 Hantera och utföra klinisk patologi och cytologi
- 3.13.9.6 Hantera biobank

3.13.10 Medicintekniska produkter

- 3.13.10.0 Leda – styra – organisera
- 3.13.10.1 Hantera medicintekniska produkter

3.13.11 Resor, ambulans- och sjuktransporter

- 3.13.11.0 Leda – styra – organisera
- 3.13.11.1 Hantera och utföra ambulanstransporter
- 3.13.11.2 Hantera ärenden inom RESAM
- 3.13.11.3 Hantera ärenden inom färdtjänst

Ordlista

Aktivitet: Led i en process

Generisk process: Innehåller kända aktiviteter som bildar stomme i flera olika processer (t ex ärendeprocessen – initiera, bereda, handlägga, beslut)

Handlingstyp: Handling som tillkommer genom att en aktivitet genomförs upprepat.

Handlingsslag: Mängd av handlingar som tillkommer genom att en process genomförs upprepat.

Klassificera: Att skapa struktur och sammanhang och indela i verksamhetsområden, processgrupper och kärnprocesser.

Klassificeringsstruktur: En struktur som används för klassificering av processer och handlingar som uppkommer inom olika processgrupper inom verksamheten. Klassificeringsstrukturen utgår från allmänna och övergripande verksamhetsområden och tas ned till olika processnivåer.

Kärnprocess: De processer som motsvarar själva kärnuppdraget.
Exempel: de processer som skapar ett värde för medborgaren/kunden.

Kärnverksamhet: Kärnuppdraget – till exempel sjukvård, skolor och kultur. Har oftast en extern målgrupp, som till exempel medborgaren eller en kund.

Process: Fortgång, utvecklingsgång. Ett arbetsflöde med en början och ett slut.

Processgrupp: Gruppering av processer som hör ihop genom sitt verksamhetsinnehåll.

Punktnotation: Sifferbeteckningar som klassificeringsstrukturen är uppbyggd av.

Strukturenhet: Del av klassificeringsstrukturen.

Verksamhetsområde: Den översta nivån i klassificeringsstrukturen för respektive verksamhetstyp.

Box 517, 301 80 Halmstad • regionen@regionhalland.se • www.regionhalland.se



BÄSTA LIVSPLATSEN

Region Halland

Klassificeringsstruktur för bolag inom Region Halland

1 Ledning av kommunala bolag

1.0 Ledning av central ledningsfunktion

1.0.0 Leda – styra – organisera

1.1 Ledning

1.1.1 Ledning/Koncernledning

1.1.1.0 Leda – styra - organisera

1.1.1.1 Hantera bolagsledningsprocess

1.1.2 Bolagsstyrelse – namn aktuellt företag

1.1.2.0 Leda – styra – organisera

1.1.2.1 Hantera bolagsstämmoprocess

1.1.2.2 Hantera bolagsstyrelseprocess

1.1.2.3 Hantera särskilda beredningar

(1.1.3) (Nämndprocesser Region Halland)

1.1.4 Affärsledning

1.1.4.0 Leda – styra - organisera

1.1.4.1 Överlägga och besluta

1.1.4.2 Planera och följa upp verksamhet

1.1.4.3 Utveckla verksamhet

1.1.4.4 Bedriva systematiskt kvalitetsarbete

1.1.4.5 Tillhandahålla juridisk expertis

1.1.4.6 Tillhandahålla juridisk utbildning och information

1.1.4.7 Hantera säkerhets- och krishanteringsfrågor

1.1.5 Myndighetsredovisning

1.1.5.0 Leda – styra - organisera

1.1.5.1 Lämna räkenskapsuppgifter till Statistiska Centralbyrån (SCB)

1.1.5.2 Lämna övriga uppgifter till Statistiska Centralbyrån (SCB)

1.1.5.3 Hantera övrig myndighetsrapportering

1.1.5.4 Rapportera till bolagsverket

1.1.6 Omvärld

1.1.6.0 Leda – styra - organisera

1.1.6.1 Hantera policy och varumärke

1.1.6.2 Kommunicera och samverka

1.1.6.3 Träffa överenskommelser

1.1.6.4 Delta och driva gemensamma projekt

1.2 Styrning

1.2.0 Ledning

1.2.1 Hantera styrdokument från regering och riksdag

1.2.1.0 Leda – styra - organisera

1.2.1.1 Hantera styrdokument från regering och riksdag

1.2.2 Hantera styrdokument från fullmäktige och bolagsstämma

- 1.2.2.0 Leda – styra - organisera
- 1.2.2.1 Hantera policys och mål
- 1.2.2.2 Hantera reglementen och arbetsordningar
- 1.2.2.3 Hantera ägardirektiv

1.2.3 Egen styrning och kontroll

- 1.2.3.0 Leda – styra – organisera
- 1.2.3.1 Styrdokument
- 1.2.3.2 Bedriva internkontroll
- 1.2.3.3 Hantera revision

1.2.4 Mål och resursplanering

- 1.2.4.0 Leda – styra - organisera
- 1.2.4.1 Hantera 1-årig mål- och resursplan
- 1.2.4.2 Hantera flerårig mål- och resursplan

1.3 Organisering**1.3.0 Ledning****1.3.1 Organisering**

- 1.3.1.0 Leda – styra - organisera
- 1.3.1.1 Organisera juridiska personer
- 1.3.1.2 Organisera verksamhet
- 1.3.1.3 Organisera system
- 1.3.1.4 Organisera linje

1.3.2 Samordnad beställning av verksamhetsstöd

- 1.3.2.0 Leda – styra – organisera
- 1.3.2.1 Beställa och följa upp verksamhetsstöd

1.4 Demokrati och insyn**1.4.0 Ledning****1.4.1 Hantering av allmänna handlingar**

- 1.4.1.1 Tillhandahålla allmänna handlingar
- 1.4.1.2 Hantera personuppgifter
- 1.4.1.3 Hantera skyddad identitet

1.4.2 Offentlig dialog

- 1.4.2.0 Leda – styra – organisera
- 1.4.2.1 Hantering av kundsynpunkter
- 1.4.2.2 Anordnande av hearings, öppet hus etc

2 Verksamhetsstöd

- se beslutad gemensam klassificeringsstruktur för Region Halland

3 Kärnverksamhet

- se beslutad gemensam klassificeringsstruktur för Region Halland

Hallandstrafiken AB

Kerstin Andersson,
Registrator/Löneadministratör

Dokumenthanteringsplan för Hallandstrafiken AB**Förslag till beslut**

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. anta den framskrivna dokumenthanteringsplanen för Hallandstrafiken AB
2. delegera till arkivansvarig på Hallandstrafiken att göra mindre revideringar i planen där det anses nödvändigt
3. genomgång av dokumenthanteringsplanen årligen vid styrelsemötet i juni

Beskrivning av ärendet

I augusti 2017 fattade Regionstyrelsen, i egenskap av arkivnämnd, beslut om en ny klassificeringsstruktur för bolag inom Region Halland, Regionstyrelsen 2017-08-30 § 113. Modellen som är utarbetad följer SKL:s rekommendation om ny klassificering av dokument när det gäller ledning och styrning.

En dokumenthanteringsplan är en förteckning över de handlingstyper som finns i företaget och som beskriver hur de ska hanteras. I dokumenthanteringsplanen får du anvisningar om förvaring, sortering, vilket format handlingar har, om de ska bevaras eller gallras. Tanken är att dokumenthanteringsplanen ska vara ett verktyg för de som hanterar information i verksamheten och för allmänheten som vill ta del av myndighetens allmänna handlingar. Dokumenthanteringsplanen följer beslutad klassificeringsstruktur för bolag inom Region Halland beslutad i Regionstyrelsen 2017-08-30 § 113. En dokumenthanteringsplan behöver kontinuerligt revideras. Styrelsen föreslås att delegera till arkivansvarig på Hallandstrafiken att göra mindre revideringar i planen, vilket bör redovisas till styrelsen en gång per år, förslagsvis vid styrelsemötet i juni.

Ytterligare anvisningar om dokumenthantering, gallring och arkivering finns i [Region Hallands arkivreglemente](#) beslutad i Regionfullmäktige 2018-10-24, § 76 (sid. 124). Regionstyrelsen är arkivmyndighet.

Hallandstrafiken AB

Kerstin Andersson,
Registrator/Löneadministratör

Underlag för beslut, bilaga

- Dokumenthanteringsplan för Hallandstrafiken AB
- Klassificeringsstruktur för bolag inom Region Halland
- Gemensam klassificeringsstruktur inom Region Halland – broschyr

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken AB

Kerstin Andersson
Registrator, Löneadministratör

DOKUMENTHANTERINGSPLAN FÖR HALLANDSTRAFIKEN AB

Antagen av Hallandstrafikens styrelse 2021-06-18

Dokument upprättades: 2021, juni	Dokument reviderades:	Dokument beslutades:	Dokumentansvarig: Kerstin Andersson
-------------------------------------	-----------------------	----------------------	--

Innehållsförteckning

Inledning	5
Ordförklaringar	5
Allmän handling:.....	5
Bevara:	5
Gallra:.....	5
Medium:.....	6
Diarieföring:	6
Hanteringsanvisningar.....	6
1. LEDNING AV HALLANDSTRAFIKEN.....	7
1.0 Ledning av central ledningsfunktion (Regionen)	7
1.0.0 Leda, styra och organisera.....	7
1.1 Ledning	8
1.1.1 Ledning/koncernledning.....	8
1.1.2 Bolagsstyrelse - Hallandstrafiken	10
1.1.4 Affärsledning	12
1.1.5 Redovisning till myndighet	13
1.1.6 Omvärld	14
1.2 Styrning.....	14
1.2.3 Egen styrning och kontroll.....	14
1.4 Demokrati och insyn.....	15
1.4.1 Hantering av allmänna handlingar	15

1.4.2.....	18
Offentlig dialog.....	18
2. VERKSAMHETSSTÖD	18
2.2 IT	18
2.2.1 IT	19
2.3 HR/PERSONAL.....	20
2.3.1 Samverkan och förhandling.....	20
2.3.2 Kompetensförsörjning.....	22
2.3.4 Arbetsmiljö	23
2.3.5 Personalhälsa.....	23
2.3.6 PA.....	24
2.4 Ekonomi.....	26
2.4.1 Redovisning (enligt KL 8 kap 14 § KL)	26
2.5 Upphandla	29
2.5.1 Upphandla	29
2.9 Kommunikation & Marknad	31
2.9.1 Kommunikation & Marknad	31
3. KÄRNVERKSAMHET.....	32
3.10 Trafik.....	32
3.10.1 Trafik.....	32
3.11. Försäljning	33
3.11.1 Försäljning	34

3.12 BC - Beställningscentralen	35
3.12.1 BC.....	35

Inledning

En dokumenthanteringsplan är en förteckning över de handlingstyper som finns i företaget och som beskriver hur de ska hanteras. I dokumenthanteringsplanen finns anvisningar om förvaring, sortering, vilket format handlingar har, om de ska bevaras eller gallras. Tanken är att dokumenthanteringsplanen ska vara ett verktyg för de som hanterar information i verksamheten och för hantering av myndighetens allmänna handlingar. Dokumenthanteringsplanen följer beslutad klassificeringsstruktur för bolag inom Region Halland beslutad i Regionstyrelsen 2017-08-30 § 113. En dokumenthanteringsplan är ett levande dokument och behöver kontinuerligt revideras.

Utöver de bestämmelser om arkiv som finns föreskrivna i arkivlagen (1990:782) och arkivförordningen (1991:446) finns ytterligare anvisningar om dokumenthantering, gallring och arkivering i [Region Hallands arkivreglemente](#) beslutad i Regionfullmäktige 2018-10-24, § 76 (sid. 124). Styrelsen ansvarar för vården av sitt arkiv samt ansvarar för att främja arkivens tillgänglighet och dess användning i kulturell verksamhet och forskning. Vid frågor eller synpunkter och för fler upplysningar om bolagets allmänna handlingar, sökmöjligheter och diariet kontaktar du registrator via e-post, registrator@hlt.se

Ordförklaringar

Allmän handling

Det är en handling som förvaras, inkommit till eller upprättats hos en myndighet. Allmänna handlingar kan vara offentliga om de inte innehåller några sekretessbelagda uppgifter enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Bevara

Bevara innebär att handlingen inte får gallras utan ska bevaras för all framtid. Regionstyrelsen är arkivmyndighet.

Gallra

Gallra innebär att man förstör handlingen och genom att förstöra innehållet helt eller delvis så begränsas allmänhetens tillgång till allmänna handlingar och det är därför mycket viktigt att gallring sker varsamt. Enligt arkivlagen ska dock alltid beaktas att arkiven utgör en del av kulturarvet och att det arkivmaterial som återstår ska kunna tillgodose de ändamål som anges i 3 § tredje stycket. "Myndigheternas arkiv ska bevaras, hållas ordnade och vårdas så att de tillgodoser

1. rätten att ta del av allmänna handlingar,
 2. behovet av information för rättskipningen och förvaltningen, och
 3. forskningens behov.
- Lag (2018:1912)."

Gallringen bör ske under kontroll genom att handlingarna bränns/destrueras med hjälp av dokumentförstörare. Gallring efter till exempel två år innebär att handlingen kan gallras tidigast två kalenderår utöver det år handlingen inkom eller upprättades.

Gallras vid inaktualitet innebär att ansvarig själv gör bedömningen när handlingen ska förstöras. Gallringen kan ske när informationen inte längre behövs för verksamheten eller för allmänhetens insyn och den inte heller bedöms vara av intresse för framtida forskning.

Medium

Medium är medel och metoder för överföring och lagring av information. I kolumnen Medium anges om handlingen är digital eller i pappersform. Om handlingen är digital i ett verksamhetssystem anges systemets namn i kolumnen Förvaringsplats. Handlingar som ska bevaras ska framställas med material och metoder som garanterar informationens beständighet.

Diarieföring

Diarieföring är en form av registrering av allmänna handlingar. I kolumnen Diarieförs eller systematisk förvaring anges om en handlingstyp ska diarieföras.

Hanteringsanvisningar

När en handling ska registreras i diariet lämnas originalet till Hallandstrafikens registrator.

Digitala handlingar skickas via mejl till registrator@hlt.se

Rutin dokumenthanteringsplan:

För att dokumenthanteringsplanen ska hållas uppdaterad och ständigt aktuell är det avhängt att arkivansvarig får information om detta. När nya dokument skrivs fram eller tidigare dokument uppdaterats och ersatts, så görs dessa revideringar i planen.

Det är den tjänsteman som är ägare av eller ansvarig för dokumentet som ansvarar för att meddela arkivansvarig om de nya dokument som upprättats eller den uppdatering av dokument som ägt rum. Anmälan om nya och ändrade dokument görs kontinuerligt under året. Årligen vid styrelsemötet i juni redovisas de förändringar och kompletteringar som gjorts under året i dokumenthanteringsplanen inför godkännande av styrelsen.

Följande rutiner ska följas när ett nytt dokument utarbetats och ska föras in i dokumenthanteringsplanen:

- Den tjänsteman som upprättat dokumentet informerar arkivansvarig om det via e-post och bifogar dokumentet.
- Beroende på vilken typ av dokument som avses så bestämmer arkivansvarig i samråd med ansvarig om det ska diarieföras eller förvaras systematiskt, om dokumentet ska bevaras eller gallras och vilken plats det förvaras på samt slutgiltigt arkivmedium.

Arkivansvarig på Hallandstrafiken AB är nuvarande registrator.

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarieförs eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
------------------------------	--	---	---------------------	--------------------------------------	---	---

1. LEDNING AV HALLANDSTRAFIKEN

Verksamhet som rör ledning, planering och uppföljning av Hallandstrafiken

1.0 Ledning av central ledningsfunktion (Regionen)

1.0.0 Leda, styra och organisera (Styrdokument framtagna på Regional nivå)

1.0.0.0	Leda, styra och organisera					
1.0.0.0	Regional utvecklingsstrategi (RUS)	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Omfattar 2005 – 2020
1.0.0.0	Tillväxtstrategi	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Omfattar 2014 -- 2020
1.0.0.0	Energieffektiviseringsstrategi	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Omfattar 2014 – 2020
1.0.0.0	Handlingsplan för grön tillväxt	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Omfattar 2018 – 2020
1.0.0.0	Regionalt Trafikförsörjningsprogram	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Omfattar 2021 – 2025
1.0.0.0	Klimat- och miljöpolicy	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Omfattar 2017 – 2020

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarieförs eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
1.0.0.0	Regelverk för sjukresor	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Omfattar 2005 – 2020
1.0.0.0	Riktlinjer för särskild kollektivtrafik - riksfärdtjänst	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Omfattar 2018 - 2020
1.0.0.0	Riktlinjer för särskild kollektivtrafik – färdtjänst: Halmstad	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	2014 – 2020
1.0.0.0	Riktlinjer för särskild kollektivtrafik – färdtjänst: Varberg, Falkenberg, Hylte, Laholm	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	2014 – 2020
1.1 Ledning						
1.1.1 Ledning/koncernledning (Gärna text som förklarar övergripande vad som sker i processen)						
1.1.1.0	Leda, styra och organisera					
1.1.1.0	Organisationsschema	Systematisk förvaring	Bevaras	https://kollplatsen.hlt.se/sidor/om-oss/var-organisation/avdelningar-och-avdelningarnas-uppdrag.html	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen
1.1.1.0	Bolagsordning för Hallandstrafiken AB/Stämmodirektiv	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Digitalt Papper	Dokument beslutades i: Region Halland, Regionfullmäktige 2012-02-15 §7, Dokument reviderades: 2016-03-23 Regionfullmäktiges ordförande och VD för Hallandstrafiken AB

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarieförs eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)	
1.1.1.0	Arbetsordning för styrelsen i Hallandstrafiken AB	Systematisk förvaring	Bevaras	Pärm Ekonomiavd Lokal server M:HLT/HR	Digitalt	Papper	Omprövning av dokumentet sker årligen i styrelsen (juni)
1.1.1.0	Ägardirektiv för Hallandstrafiken AB	Systematisk förvaring	Bevaras	Pärm Ekonomiavd. Lokal server M:HLT/HR	Digitalt	Papper	
1.1.1.0	VD-instruktion	Systematisk förvaring	Bevaras	Pärm Ekonomiavd. Lokal server M:HLT/HR	Digitalt	Papper	Omprövning av dokumentet sker årligen i styrelsen (juni)
1.1.1.0	Inköps- och upphandlingspolicy	Systematisk förvaring	Bevaras	Pärm Ekonomiavd. Lokal server M:HLT/HR	Digitalt	Papper	Omprövning av dokumentet sker årligen i styrelsen (i junimötet)
1.1.1.0	Representationspolicy	Systematisk förvaring	Bevaras	Pärm Ekonomiavd. Lokal server M:HLT/HR	Digitalt	Papper	Omprövning av dokumentet sker årligen i styrelsen (i junimötet)
1.1.1.0	Antikorruptionspolicy	Systematisk förvaring	Bevaras	Pärm Ekonomiavd. Lokal server M:HLT/HR	Digitalt	Papper	Omprövning av dokumentet sker årligen i styrelsen (i junimötet)
1.1.1.0	IT-plan	Systematisk förvaring	Bevaras	Pärm Ekonomiavd. Lokal server M:HLT/HR	Digitalt	Papper	Omprövning av dokumentet sker årligen i styrelsen (i junimötet)
1.1.1.0	Reglemente för Intern kontroll	Systematisk förvaring	Bevaras	Pärm Ekonomiavd. Lokal server M:HLT/HR	Digitalt	Papper	Omprövning av dokumentet sker årligen i styrelsen (i junimötet)
1.1.1.0	Attestreglemente	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.		Papper	
1.1.1.0	Reglemente Hallandstrafikens presentkort/värdebevis	Systematisk förvaring	Bevaras	Pärm Ekonomiavd.		Papper	
1.1.1.0	Likabehandlingsplan	Systematisk förvaring	Bevaras	https://kollplatsen.hlt.se/sidor/din-anstallning/jamstalldhet-och-mangfald/lagar-och-riktlinjer.html	Digitalt		Intranätet: Kollplatsen Uppföljning sker 1 ggr/år och informeras i samverkan.
1.1.1.0	Kollektivtrafikplan	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.		Papper	Beslutas årligen i styrelsen.
1.1.1.0	Registreringsbevis från Bolagsverket	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.		Papper	

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarieförs eller systematisk förvaring	Bevaras/Gallras	Förvaringsplats/System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
				Ekonomiavd. Pärm Bolagsverket		
1.1.1.0	Avtal	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån. Multinet, Pärm, alfabetisk ordning, Arkiv 3:e vån.	Digitalt	Papper
1.1.1.0	Tillägg/uppdateringar av avtal	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån. Multinet Pärm, alfabetisk ordning, Arkiv 3:e vån.	Digitalt	Papper
1.1.1.0	Revision Internt och Externt	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.		Papper
1.1.1.1	Hantera bolagsledningsprocess					
1.1.1.1	Bolagshandlingar	Systematisk förvaring	Bevaras	Ekonomiavd.		Papper
1.1.1.1	Fullmakter	Diarieförs	7 år efter inaktualitet	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.		Papper
1.1.1.1	Försäkringsbrev	Diarieförs	2 år efter inaktualitet	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån. Multinet (avtalssystem) Arkiv vån. 3	Digitalt	Papper
1.1.2 Bolagsstyrelse - Hallandstrafiken (Sju till åtta styrelsemöten genomförs under året samt lika många beredande möten. Årsstämman genomförs i slutet på mars varje år.)						

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarietäcks eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
---------------------------	--	---	------------------	--------------------------------	--	---

1.1.2.0	Leda, styra och organisera						
1.1.2.0	Bolagsordning	Diarietäcks	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Digitalt	Papper	Dokument beslutades i: Region Halland, Regionfullmäktige 2012-02-15 §7, Dokument reviderades: 2016-03-23 Regionfullmäktiges ordförande och VD för Hallandstrafiken AB
1.1.2.0	Arbetsordning för styrelsen i Hallandstrafiken AB	Diarietäcks	Bevaras	Ekonomiavdelningen, Pärms Lokal server M:HLT/HR		Papper	Omprövning av dokumentet sker årligen i styrelsen (i junimötet)
1.1.2.0	Sammanträdestider för styrelsen	Diarietäcks	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb		Papper	Sammanträdestider inför kommande år fattas av styrelsen på decembremötet.
1.1.2.1	Hantera bolagsstämmoprocess						
1.1.2.1	Inbjudan Årsstämma	Systematisk förvaring	Bevaras	TeamEngine (Styrelseportal) Arkiv våning 3	Digitalt	Papper	Publiceras i styrelseportalen Team Engine
1.1.2.1	Kallelse Årsstämma	Systematisk förvaring	Bevaras	TeamEngine (Styrelseportal) Arkiv våning 3	Digitalt	Papper	Publiceras i styrelseportalen Team Engine
1.1.2.1	Handlingar Årsstämma	Systematisk förvaring	Bevaras	TeamEngine (Styrelseportal) Arkiv våning 3	Digitalt	Papper	Publiceras i styrelseportalen Team Engine
1.1.2.1	Protokoll Årsstämma	Systematisk förvaring	Bevaras	TeamEngine (Styrelseportal) Arkiv våning 3	Digitalt	Papper	Publiceras i styrelseportalen Team Engine
1.1.2.2	Hantera bolagsstyrelseprocess						
1.1.2.2	Kallelse Styrelsemöte	Systematisk förvaring	Bevaras	TeamEngine (Styrelseportal) Arkiv våning 3	Digitalt	Papper	Publiceras i styrelseportalen Team Engine
1.1.2.2	Handlingar till mötet	Systematisk förvaring	Bevaras	TeamEngine (Styrelseportal)	Digitalt	Papper	Publiceras i styrelseportalen Team Engine

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarietäcks eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
1.1.2.2	Protokoll Styrelsemöte	Systematisk förvaring	Bevaras	Arkiv våning 3 TeamEngine (Styrelseportal) Arkiv våning 3	Digitalt Papper	Publiceras i styrelseportalen Team Engine
1.1.2.3	<i>Hantera särskilda beredningar</i>					
1.1.2.3	Kallelse Presidium	Systematisk förvaring	Bevaras	TeamEngine (Styrelseportal) Arkiv våning 3	Digitalt Papper	Publiceras i styrelseportalen Team Engine
1.1.2.3	Handlingar till mötet	Systematisk förvaring	Bevaras	TeamEngine (Styrelseportal) Arkiv våning 3	Digitalt Papper	Publiceras i styrelseportalen Team Engine
1.1.2.3	Protokoll Presidium	Systematisk förvaring	Bevaras	TeamEngine (Styrelseportal) Arkiv våning 3	Digitalt Papper	Publiceras i styrelseportalen Team Engine
1.1.4 Affärsledning (Möte ledningsgrupp en gång/vecka, varannan vecka är ledningsgruppen utökad med enhetschefer.)						
1.1.4.0	<i>Leda, styra och organisera</i>					
1.1.4.0	Målstyrning	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/FÖRSÄLJNING	Digitalt	
1.1.4.0	Försäljningsstrategi	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/FÖRSÄLJNING	Digitalt	
1.1.4.1	<i>Överlägga och besluta</i>					
1.1.4.1	Protokoll ledningsgrupp	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/LGR	Digitalt	
1.1.4.1	Protokoll samverkansgrupp	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/HR	Digitalt Papper	Intranätet: Kollplatsen

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarietäcks eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)	
1.1.4.1	Protokoll krisledningsgrupp	Systematisk förvaring	Bevaras	HR, Pärm kronologisk ordning https://kollplatsen.hlt.se/arkiv/nyhetsarkiv/nyheter/2020-06-18-nyheter-om-coronapandemin.html	Digitalt		Intranätet: Kollplatsen
1.1.4.2	Planera och följa upp verksamhet						
1.1.4.2	Planeringsanalys	Diarietäcks	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.		Papper	
1.1.4.7	Hantera säkerhets- och krishanteringsfrågor						
1.1.4.7	Beredskapsplan	Systematisk förvaring	2 år, vid inaktualitet	Lokal server M:HLT/INFO	Digitalt		När den nya uppdateras så bevaras den gamla i 2 år.
1.1.4.7	Krisplan	Systematisk förvaring	2 år, vid inaktualitet	Lokal server M:HLT/INFO	Digitalt		När den nya uppdateras så bevaras den gamla i 2 år.
1.1.4.7	IT-Beredskapsplan	Systematisk förvaring	2 år, vid inaktualitet	Pärm Ekonomiavdelningen		Papper	Ingår i IT-planen (1.1.1.0), Omprövning av dokumentet sker årligen i styrelsen (juni)
1.1.5 Redovisning till myndighet (Statistik från företaget skickas till SCB)							
1.1.5.1	Lämna räkenskapssammandrag till Statistiska Centralbyrån (SCB)						
1.1.5.1	SCB-statistik	Systematisk förvaring	Bevaras	Digitalt hos SCB	Digitalt	Papper	Utrikeshandel med varor (intrastat) och tjänster, omsättningsstatistik, investeringsenkät, bolagets ekonomi

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarieförs eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
---------------------------	--	--	------------------	--------------------------------	---	---

1.1.5.2	Lämna övriga uppgifter till Statistiska Centralbyrån (SCB)					
1.1.5.2	SCB-statistik	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/HR	Digitalt Papper	Statistik över löner lämnas varje månad
1.1.6	Omvärld (Gärna text som förklarar övergripande vad som sker i processen)					
1.1.6.1	Policy och varumärke					
1.1.6.1	Kommunikationsstrategi	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/Kommunikation	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen
1.1.6.1	Designmanual	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/Kommunikation	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen
1.2	Styrning					
1.2.3	Egen styrning och kontroll (Gärna text som förklarar övergripande vad som sker i processen)					
1.2.3.0	Leda – styra – organisera					
1.2.3.0	Organisationsöversikt	Systematisk förvaring	Bevaras	https://kollplatsen.hlt.se/sidor/om-oss/var-organisation/avdelningar-och-	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarieförs eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
1.2.3.0	Vision	Systematisk förvaring	Bevaras	avdelningarnas-uppdrag.html https://kollplatsen.hlt.se/sidor/om-oss/var-organisation/vision.html	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen
1.2.3.0	Kundlöfte	Systematisk förvaring	Bevaras	https://kollplatsen.hlt.se/sidor/om-oss/var-organisation/kundlofte.html	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen
1.2.3.2	<i>Bedriva internkontroll</i>					
1.2.3.2	Internkontrollplan	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Omprövning av dokumentet sker årligen i styrelsen (juni) Uppföljning årligen i styrelsen (december)
1.4 Demokrati och insyn						
1.4.1 Hantering av allmänna handlingar (Inkommande handlingar hanteras via post och mail: registrator@hlt.se)						
1.4.1.1	<i>Registratur</i>					
1.4.1.1	Diarium	Systematisk förvaring	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Digitalt	Papper Databas över diarieförda handlingar
1.4.1.1	Diarielistor	Systematisk förvaring	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Listorna tas fram från databasen och blir innehållsförteckning för respektive diariépärm
1.4.1.2	<i>Tillhandahålla och lämna ut allmänna handlingar</i>					

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarieförs eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
1.4.1.2	Rutin Allmän handling	Systematisk förvaring	Bevaras	https://kollplatsen.hlt.se/sidor/stod-i-arbetet/rutiner/allman-handling.html	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen
1.4.1.2	Begäran om allmän handling	Diarieförs	Gallras vid inaktualitet	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.		Inkommer via mailbox: registrator@hlt.se Om en begäran kommer in och vi inte kan lämna ut handlingen dvs. det blir ett nej, då diarieförs den eftersom den är överklagningsbar. Vi lämnar instruktioner om hur man överklagar till den som får ett nekande svar. Om en handling begärs ut som är sekretesskyddad ska diarieföras.
1.4.1.2	Utlämnande av allmän handling	Diarieförs	Bevaras, sekretesskyddad och vid nekande svar	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Utlämnande av sekretesskyddad handling diarieförs. Bevaras vid nekande svar.
1.4.1.2	Beslut att avslå begäran om utlämnande av allmän handling	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Ska innehålla hänvisning om överklagande.
1.4.1.2	Överklagande av HLT:s beslut rörande utlämnande av allmän handling	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	
1.4.1.2	Besvärshänvisning	Diarieförs	Bevaras	Lokal server M:HLT/kean	Papper	Skickas tillsammans med avslagsbeslut
1.4.1.2	Rättidsbedömning	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	
1.4.1.3	<i>Hantera personuppgifter</i>					
1.4.1.3	Hallandstrafikens Integritetspolicy	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/GDPR	Papper	Publicerad på Hallandstrafikens webbsida
1.4.1.3	Hallandstrafikens	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/GDPR	Papper	Intranätet: Kollplatsen

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Process Handlingstyp	Diarietäcks eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
	Integritetspolicy för anställda			https://kollplatsen.hlt.se/sidor/din-anstallning/din-anstallning/gdpr.html		
1.4.1.3	Begäran om registerutdrag	Diarietäcks?	Gallras?	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Ställningstagande pågår hos Regionen, är under utredning
1.4.1.3	Mall – Formulär – Registerutdrag	Systematisk förvaring	Gallras vid inaktualitet	Lokal server M:HLT/GDPR	Digitalt	
1.4.1.3	Rutin för hantering av registerutdrag	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/GDPR https://kollplatsen.hlt.se/sidor/stod-i-arbetet/rutiner.html	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen
1.4.1.3	Mall - Registerutdrag	Systematisk förvaring	Gallras vid inaktualitet	Lokal server M:HLT/GDPR	Digitalt	
1.4.1.3	Rutin för hantering "Rätten att bli glömd"	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/GDPR https://kollplatsen.hlt.se/sidor/stod-i-arbetet/rutiner.html	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen
1.4.1.3	Mall – Formulär – "Rätten att bli glömd"	Systematisk förvaring	Gallras vid inaktualitet	Lokal server M:HLT/GDPR	Digitalt	
1.4.1.3	Utlämnande av registerutdrag	Diarietäcks?	Bevaras?	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Ställningstagande pågår hos Regionen, är under utredning
1.4.1.3	Anmälan av personuppgiftsombud till Datainspektionen	Diarietäcks	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	
1.4.1.3	Personuppgiftsbiträdesavtal, avtal med externa parter	Diarietäcks	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån. Multinet Arkiv våning 3, Pärn, tillsammans med huvudavtalet	Digitalt Papper	

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarieförs eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
------------------------------	--	---	---------------------	--------------------------------------	---	---

1.4.2 Offentlig dialog

1.4.2.1	Hantering av kundsynpunkter						
1.4.2.1	Klagomål, synpunkter och medborgarförslag	Systematisk förvaring	5 år	Respons	Digitalt	Papper	*Arkiveras i systemet i 5 år, Pappersdokumenten gallras efter 60 dagar. Kan även lämnas in digitalt och då finns de ej i papper.
1.4.2.1	Klagomål, synpunkter och medborgarförslag av rutin- artad allmän karaktär	Systematisk förvaring	Gallras 2 år	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Digitalt	Papper	
1.4.2.1	Manual – Rutin – Facebook (besvara inlägg)	Systematisk förvaring	Gallras vid inaktualitet	Lokal server M:HLT/INFO	Digitalt		Uppdateras kontinuerligt, Bevaras?
1.4.2.1	Manual – Rutin – Facebook (hantera inlägg)	Systematisk förvaring	Gallras vid inaktualitet	Lokal server M:HLT/INFO	Digitalt		Uppdateras kontinuerligt, Bevaras?
1.4.2.1	Manual – Rutin – Chatt (kommunikation med kund)	Systematisk förvaring	Gallras vid inaktualitet	Lokal server M:HLT/INFO	Digitalt		Uppdateras kontinuerligt, Bevaras?

2. VERKSAMHETSSTÖD

2.2 IT

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarietäcks eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
------------------------------	--	--	---------------------	--------------------------------------	---	---

2.2.1 IT

(Gärna text som förklarar övergripande vad som sker i processen)

2.2.1.1	IT					
2.2.1.1.	Anvisningar	Systematisk förvaring	Bevaras	\\HLT1\HLT\IT-avdelning\Dokumentation	Digitalt	Bevaras tills systemet ställts av och överförs till e-arkiv.
2.2.1.1.	Backuprutiner och system	Systematisk förvaring	Bevaras	\\HLT1\HLT\IT-avdelning\Dokumentation	Digitalt	Bevaras tills systemet ställts av och överförs till e-arkiv.
2.2.1.1.	Certifikat	Systematisk förvaring	Bevaras	\\HLT1\HLT\IT-avdelning\Dokumentation	Digitalt	Bevaras tills systemet ställts av och överförs till e-arkiv.
2.2.1.1.	Domänförteckning	Systematisk förvaring	Bevaras	\\HLT1\HLT\IT-avdelning\Dokumentation	Digitalt	Bevaras tills systemet ställts av och överförs till e-arkiv.
2.2.1.1.	Egen systemdokumentation	Systematisk förvaring	Bevaras	\\HLT1\HLT\IT-avdelning\Dokumentation	Digitalt	Bevaras tills systemet ställts av och överförs till e-arkiv.
2.2.1.1.	Förbindelseförteckning	Systematisk förvaring	Bevaras	\\HLT1\HLT\IT-avdelning\Dokumentation	Digitalt	Bevaras tills systemet ställts av och överförs till e-arkiv.
2.2.1.1.	Installationsanteckningar	Systematisk förvaring	Bevaras	\\HLT1\HLT\IT-avdelning\Dokumentation	Digitalt	Bevaras tills systemet ställts av och överförs till e-arkiv.
2.2.1.1.	Instruktioner	Systematisk förvaring	Bevaras	\\HLT1\HLT\IT-avdelning\Dokumentation	Digitalt	Bevaras tills systemet ställts av och överförs till e-arkiv.
2.2.1.1.	Licenser	Systematisk förvaring	Gallras	\\HLT1\HLT\IT-avdelning\Dokumentation	Digitalt	2 år efter att avtalet löpt ut
2.2.1.1.	Release notes	Systematisk förvaring	Bevaras	\\HLT1\HLT\IT-avdelning\Dokumentation	Digitalt	Bevaras tills systemet ställts av och överförs till e-arkiv.

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarieförs eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
2.2.1.1.	Rutin-beskrivningar	Systematisk förvaring	Bevaras	\\HLT1\HLT\IT-avdelning\Dokumentation	Digitalt	Bevaras tills systemet ställts av och överförs till e-arkiv
2.3 HR/PERSONAL						
2.3.1 Samverkan och förhandling						
2.3.1.1	<i>Samverkan och förhandling</i>					
2.3.1.1	Samverkansprotokoll	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/HR HR, Pärm kronologisk ordning	Papper	Protokollen finns upplagda på Hallandstrafikens Intranät
2.3.1.1	Förhandlings-protokoll/MBL-protokoll med fackliga parter	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/HR HR, Pärm kronologisk ordning	Papper	Hit hör även övriga protokoll, där man på något sätt samverkat med en facklig part.
2.3.1.1	Förhandlingsunderlag löner	Systematisk förvaring	Gallras vid inaktualitet (5 år)	Lokal server M:HLT/HR HR, Pärm personnr. ordning	Papper	Protokollet till löneförhandlingarna ska bevaras, se Förhandlingsprotokoll/MBL-protokoll med fackliga parter.
2.3.1.1	Twisteförhandling, protokoll	Systematisk förvaring	Bevaras	HR, Pärm alfabetisk ordning	Papper	
2.3.1.2	<i>Hantera LAS</i>					
2.3.1.2	LAS, handlingar	Systematisk förvaring	Bevaras i de fall de leder till ett avslut. I övrigt	Kontek Lönesystem Lokal server M:HLT/HR	Digitalt	Anmälan om företrädesrätt, besked till arbetstagare, erbjudande om ny anställning, svar från arbetstagare

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarieförs eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
			gallras efter 2 år om det inte leder till avslut.			
2.3.1.2	LAS: Bevakningslista, konvertering. Handlingar rörande varsel enligt LAS, avslutad anställning, Mottagningsbevis	Systematisk förvaring	Bevaras	M:HLT/HR	Digitalt	
2.3.1.3	<i>Hantera Lönerevision</i>					
2.3.1.3	Lönerevisionsprocessen	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/HR	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen
2.3.1.3	Lönepolicy - Lönekriterier	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/HR https://kollplatsen.hlt.se/sidor/din-anstallning/lon-ersattningar-och-formaner/lonesamtal.html	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen
2.1.1.3	Lönekartläggning	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/HR	Digitalt	
2.3.1.4	<i>Hantera Personalsamtal</i>					
2.3.1.4	Utvecklings-, Medarbetar- och Lönesamtal: Dokumenterade överenskommelse	Systematisk förvaring	Gallras vid inaktualitet	Kontek HRM-Employee Pärm/digitalt Per chef	Digitalt	Gallras när anställningen upphör eller efter överenskommelse vid byte av chef.

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarieförs eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
------------------------------	--	---	---------------------	--------------------------------------	---	---

2.3.1.5	Hantera övrig personalsamverkan						
2.3.1.5	Disciplin-ärenden	Systematisk förvaring	Gallras	Personakten		Papper	Avser t.ex. underlag, underrättelse, varning, avsked. Kopia i personalakten.
2.3.2 Kompetensförsörjning							
2.3.2.1	Rekrytera						
2.3.2.1	Anställningsavtal	Systematisk förvaring	Bevaras	Personalakt Lokal server M:HLT/HR	Digitalt	Papper	
2.3.2.1	Ansökningar, erhållen tjänst	Systematisk förvaring	Bevaras	Outlook Lokal server M:HLT/HR	Digitalt	Papper	Inkl. betyg, intyg, ev. utdrag från belastningsregister,
2.3.2.1	Ansökningar, som tas emot av rekryteringsföretag	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/HR HR	Digitalt	Papper	Blir allmän handling först när den lämnas till bolaget.
2.3.2.1	Ansökningar, spontana	Systematisk förvaring	Se anmärkning	Outlook	Digitalt	Papper	Om personen anställs ska ansökningshandlingarna bevaras. Övriga spontant inkomna ansökningar gallras vid inaktualitet.
2.3.2.1	Förfrågan, praktik/arbete	Systematisk förvaring	Se anmärkning	Avd. HR, Pärm alfabetisk ordning		Papper	
2.3.2.1	Sekretessförbindelse under anställning	Systematisk förvaring	Bevaras	Personalakt		Papper	Interna avtal. Registreras även ihop med avtal, t.ex. konsultavtal, bemanningsföretag. Kopia i personalakten. Sekretessen gäller även efter avslutad anställning.
2.3.2.1	Bisyssla	Systematisk förvaring	Gallras vid inaktualitet	Personalakt		Papper	
2.3.2.1	Ansvarsförbindelse	Systematisk förvaring	Gallras vid inaktualitet	Personalakt		Papper	
2.3.2.1	Fullmakt för posthantering	Systematisk förvaring	Gallras vid	Ekonomiavd. Pärm alfabetisk		Papper	

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarietäcks eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
------------------------------	--	--	---------------------	--------------------------------------	---	---

			inaktualitet	ordning			
2.3.4 Arbetsmiljö							
2.3.4.1	Göra arbetsmiljöutredningar						
2.3.4.1	Arbetsmiljöutredningar	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/HR Avd. HR, Pärm kronologisk ordning	Digitalt	Papper	
2.3.4.2	Bedriva systematiskt arbetsmiljöarbete						
2.3.4.2	SAM	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/HR	Digitalt		Dokumentet skapar bolagets arbetsmiljöplaner
2.3.4.2	Arbetsmiljöplan	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/HR	Digitalt		
2.3.4.2	Skyddsron	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/HR	Digitalt		
2.3.5 Personhälsa							
2.3.5.1	Bedriva friskvård						
2.3.5.1	Friskvård/Företagshälsövårds- handlingar	Systematisk förvaring	Bevaras	Previa, databas	Digitalt		
2.3.5.2	Hantera arbetsskada						

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp	Diarietförs eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium		Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
	Process Handlingstyp				Digitalt/Papper	fet stil	
2.3.5.2	Arbetskada: Anmälan, arbetsskada/tillbud	Systematisk förvaring	Bevaras	Personalakt Lokal server M:HLT/HR Avd. HR	Digitalt	Papper	Inkluderar utredningsdokumentation
2.3.5.2	Arbetskada: Beslut arbetsskada	Systematisk förvaring	Bevaras	Personalakt		Papper	
2.3.5.2	Arbetskada: Läkarintyg	Systematisk förvaring	Bevaras	Personalakt		Papper	Avser kopia. Originalen hos Försäkringskassan.
2.3.5.3	Rehabilitera						
2.3.5.3	Rehabilitering: Rehabutredning, Rehabplan, särskilt läkarutlåtande, ersättning beslut/avslag	Systematisk förvaring	Gallras 2 år	Personalakt Lokal server M:HLT/HR	Digitalt	Papper	
2.3.5.3	Omplaceringsärende	Systematisk förvaring	Bevaras	Personalakt Lokal server M:HLT/HR	Digitalt	Papper	Avser samtliga handlingar och egen dokumentation som är av vikt i ärendet.
2.3.5.3	Sjukersättning, beslut	Systematisk förvaring	Bevaras	Personalakt		Papper	Originalen hos den anställde och/eller Försäkringskassan.
2.3.6 PA							
2.3.6.1	Beräkna och betala ut lön						
2.3.6.1	Lönerapporter vid fastställande av lön	Systematisk förvaring	7 år	Pärm, kronologisk ordning , Ekonomiavd. Kontek, Lönesystem	Digitalt		Samtliga rapporter skrivs ut varje månad vid fastställande av lön.
2.3.6.1	Lönespecifikationer	Systematisk förvaring	7 år	Lokal server M:HLT/Ekonomi_Underlag lön	Digitalt		
2.3.6.1	Redovisning Rikskortet	Systematisk förvaring	7 år	M:HLT/HR_Personal-	Digitalt	Papper	

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarieförs eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
2.3.6.1	Redovisning Resekort	Systematisk förvaring	7 år	förmåner M:HLT/HR_Personal- förmåner	Digitalt	Papper
2.3.6.1	Underlag för arvoden till styrelsen	Systematisk förvaring	7 år	Ekonomiavd. Pärm, alfabetisk ordningen		Papper
2.3.6.1	Utlägg i samband med resa	Systematisk förvaring	7 år	Pärm, alfabetisk ordning, Ekonomiavd. Kontek, HRM-Travel		Papper Reseräkning i HRM-Travel, Underlag tillsammans med kvitto
2.3.6.1	Ledighetsanmälan, partiellt	Systematisk förvaring	Gallras 2 år, Bevaras	Personalakt		Papper Ledigheter kortare än 6 månader. Längre ledigheter så bevaras i personalakt.
2.3.6.1	Ledighetsanmälan, tjänstledighet, föräldraledighet	Systematisk förvaring	Gallras 2 år Bevaras	Kontek HRM	Digitalt	Ansökan och beviljande görs i Kontek HRM Ledigheter kortare än 6 månader. Längre ledigheter bevaras i personalakt.
2.3.6.1	Läkarintyg	Systematisk förvaring	10 år	Personalakt		Papper Avser kopia om sådan tas emot. Originalen finns hos Försäkringskassan.
2.3.6.1	Anmälan dag 15 till Försäkringskassan	Systematisk förvaring	Bevaras	https://www.forsakringskassan.se/login# / Personalakt		Papper Bekräftelse på lämnade uppgifter läggs i personalakt.
2.3.6.1	Arbetsgivarintyg	Systematisk förvaring	Gallras 2 år	Personalakt	Digitalt	Papper Läggs in via www.arbetsgivarintyg.nu om medarbetaren samtyckt
2.3.9.1	<i>Hantera egen uppsägning</i>					
2.3.9.1	Uppsägning, egen avgång	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån. Personalakt		Papper
2.3.9.2	<i>Hantera uppsägning från arbetsgivaren</i>					

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarieförs eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
2.3.9.2	Uppsägningar	Systematisk förvaring	Bevaras	Avd. HR Pärm, alfabetisk ordning	Papper	
2.3.9.2	Varsel, avgångsanmälan/upsägning	Systematisk förvaring	Bevaras	HR Pärm, alfabetisk ordning	Papper	Se även LAS-rutin
2.3.9.4	Hantera Pension					
2.3.9.4	Pension, Tjänstepension	Systematisk förvaring	Bevaras	Fil från Kontek Lön rapporteras in till pensionsvalet, Pärm, kronologisk ordning	Papper	Avser inrapportering till pensionsvalet, faktura och underlag.
2.3.9.4	Löneväxling, avtal	Systematisk förvaring	Bevaras	Personalakt	Papper	Avser pensionsansökningar och beslut under pågående anställning. Kopian skickas till Säkra.
2.3.9.4	Underlag till Säkra	Systematisk förvaring	Bevaras	Personalakt	Papper	Kopia förvaras i personalakten. Original skickas till Säkra.
2.3.9.7	Hantera dödsfall					
2.3.9.7	Rutin dödsfall	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/HR	Papper	
2.4 Ekonomi						
2.4.1 Redovisning (enligt KL 8 kap 14 § KL) (Gärna text som förklarar övergripande vad som sker i processen)						

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarieförs eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
------------------------------	--	---	---------------------	--------------------------------------	---	---

2.4.1.1 Hantera kundefakturor							
2.4.1.1	Kontoutdrag Konto 1940 Huvudkonto	Systematisk förvaring	7 år	M:HLT/EKONOMI/ BOKSLUT/ Månadsbokslut	Digitalt		Bankkonto, huvudkonto, koncernkonto
2.4.1.1	Övriga kontoutdrag	Systematisk förvaring	7 år	M:HLT/EKONOMI/ BOKSLUT/ Månadsbokslut	Digitalt		Övriga konton Nordea, SEB, Handelsbanken, Swedbank
2.4.1.1	Kundbetalningar	Systematisk förvaring	7 år	Ekonomiavd. Pärm, verifikationer kunder Arkiv vån. 3+2 HLT11\Visma Control9\filer\In	Digitalt	papper	
2.4.1.1	Manuella utbetalningar	Systematisk förvaring	7 år	Ekonomiavd. Arkiv vån. 3+2		Papper	
2.4.1.1	Manuella inbetalningar	Systematisk förvaring	7 år	Ekonomiavd. Pärm, verif. Nr. ordning Pärm, verif. Nr. ordning Arkiv vån. 3+2		Papper	
2.4.1.2 Hantera leverantörsfakturor							
2.4.1.2	Leverantörsfaktura	Systematisk förvaring	7 år	Visma, DCE Pdf: Outlook faktura@hlt.se e-faktura Inexchange Ekonomiavd. Pärm, löpnummerordning Arkiv vån. 3+2	Digitalt	papper	Original pappersfaktura (inkl. underlag), pdf-faktura, e-faktura

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarieförs eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
2.4.1.2	Leverantörskontra	Systematisk förvaring	7 år	M:HLT/EKONOMI/ BOKSLUT/ Månadsbokslut Ekonomiavd. Pärm, verif. Nr. ordning	Digitalt	Bevaras i elektronisk form.
2.4.1.2	Månadsrapporter	Systematisk förvaring	7 år	M:HLT/EKONOMI/ Månadsrapport Ekonomiavd. Pärm kronologisk ordning	Digitalt	papper
2.4.1.2	Betalningsförslag	Systematisk förvaring	7 år	HLT11\Visma Control9\filer\UT Ekonomiavd. Pärm, kronologisk ordning	Digitalt	Utbetalningsorder
2.4.1.3	Redovisa skattedeclarationer					
2.4.1.3	Bolagsdeklarationer	Systematisk förvaring	7 år	M:HLT/EKONOMI/ BOKSLUT/ Månadsbokslut	Digitalt	
2.4.1.3	Deklarationer	Systematisk förvaring	7 år	M:HLT/EKONOMI/ BOKSLUT/ Månadsbokslut	Digitalt	Deklarationer, moms, arbetsgivaravgifter, avdragen skatt samt underlag.
2.4.1.4	Bokföra och redovisa					
2.4.1.4	Verifikationer, bokföringsunderlag, bokföringsorder	Systematisk förvaring	7 år	Ekonomiavd. Pärm, verif. Nr. ordning Arkiv vän. 3+2	Papper	Kvitton, Loomis ingår
2.4.1.4	Verifikationer kunder	Systematisk förvaring	7 år	Visma Ekonomiavd. Pärm, faktura Nr. ordning Arkiv vän. 3+2	Digitalt	papper

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarietäcks eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
2.4.1.4	Länsöverskridande avräkningar intäkter till andra län	Systematisk förvaring	7 år	M:HLT/EKONOMI/ Intäktsavräkningar Ekonomiavd. Pärn Arkiv vän. 3+2	Digitalt papper	
2.4.1.5	Uppföljning/Bokslut					
2.4.1.5	Bokslut inklusive underlag	Systematisk förvaring	Bevara	M:HLT/EKONOMI/ BOKSLUT/	Digitalt	
2.4.1.5	Årsredovisningar	Systematisk förvaring	Bevara	Kronologisk ordning Arkiv vän. 2	Digitalt papper	Årsredovisning inkl. revisionsberättelse Trycksak, publiceras på hemsidan
2.4.1.5	Budgethandling	Systematisk förvaring	Bevara	M:HLT/EKONOMI/ Budget Ekonomiavd. Kronologisk ordning Arkiv vän. 3+2	Digitalt papper	Detta är en styrelsehandling
2.5 Upphandla						
2.5.1 Upphandla (Gärna text som förklarar övergripande vad som sker i processen)						
2.5.1.1	Upphandla					
2.5.1.1	Förfrågningsunderlag: - anbudsinfordran - anbudsbegäran - anbudsförfrågan	Diarietäcks	Bevara	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv vän. 2	Papper	

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteck- ning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarietäcks eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
	- anbudsinbjudan - branschvillkor/- bestämmelser - kravspecifikationer - avtalsvillkor					
2.5.1.1	Anbudsprövning och utvärdering - Förfrågningar från anbudsgivare, antagna	Diarietäcks	Bevara	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv vän. 2		Papper
2.5.1.1	Anbudsprövning och utvärdering- Anbudsöppningsprotokoll	Diarietäcks	Bevara	\\HLT1\access\db1.mdb https://tendsign.com/		Papper
2.5.1.1	Anbud/Offert, antagna	Systematisk förvaring	Bevara	https://tendsign.com/	Digitalt	
2.5.1.1	Anbud/Offert, ej antagna	Systematisk förvaring	2 år från den dag då avtal om upphandling slöts	https://tendsign.com/	Digitalt	Obs! Inga anbud från anbudsgivare, som begärt överprövning/skadestånd vid ett upphandlingsförfarande, får gallras utan ska bevaras.
2.5.1.1	Anbudsprövning och utvärdering - Dokumentation från förhandling, provning, tester, muntlig presentation samt tagande av referenser - antagna anbud	Diarietäcks	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb https://tendsign.com/		Papper
2.5.1.1	Tilldelnings-beslut	Diarietäcks	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv vän. 2		Papper

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarieförs eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
------------------------------	--	---	---------------------	--------------------------------------	---	---

2.9 Kommunikation & Marknad

2.9.1 Kommunikation & Marknad

(Gärna text som förklarar övergripande vad som sker i processen)

2.9.1.1	<i>Kommunikation & Marknad</i>					
2.9.1.1	Hållplatsanslag	Systematisk förvaring	Bevara	Lokal server M:HLT/Kommunikation	Digitalt	
2.9.1.1	Pressmeddelanden, insändarsvar, egenproducerat	Systematisk förvaring	Bevara	Lokal server M:HLT/Kommunikation	Digitalt	
2.9.1.1	Tidtabeller	Systematisk förvaring	Bevara	Lokal server M:HLT/Kommunikation	Digitalt	
2.9.1.1	Reklamkampanjer	Systematisk förvaring	Bevara	Lokal server M:HLT/Kommunikation	Digitalt	
2.9.1.2	<i>Grafisk produktion</i>					
2.9.1.2	Annonser	Systematisk förvaring	Bevara	Lokal server M:HLT/Kommunikation	Digitalt	Papper
2.9.1.2	Broschyrer	Systematisk förvaring	Bevara	Lokal server M:HLT/Kommunikation	Digitalt	Papper
2.9.1.2	Flyers	Systematisk förvaring	Bevara	Lokal server M:HLT/Kommunikation	Digitalt	Papper

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarietäcks eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
------------------------------	--	--	---------------------	--------------------------------------	---	---

2.9.1.3	Filmproduktioner					
2.9.1.3	Filmproduktioner	Systematisk förvaring	Bevara	Premier Lokal server M:HLT/Kommunikation	Digitalt	
2.9.1.4	Informationsenheten					
2.9.1.4	Manual – Rutin – Resekortet (upplysning – information)	Systematisk förvaring	Gallras vid inaktualitet	Lokal server M:HLT/INFO	Digitalt	Uppdateras kontinuerligt
2.9.1.4	Manual – Rutin – Appen	Systematisk förvaring	Gallras vid inaktualitet	Lokal server M:HLT/INFO	Digitalt	Uppdateras kontinuerligt
2.9.1.4	Manual – Rutin – Begäran om radering av personuppgifter	Systematisk förvaring		Lokal server M:HLT/INFO	Digitalt	
3. KÄRNVERKSAMHET						
3.10 Trafik						
3.10.1 Trafik (Gärna text som förklarar övergripande vad som sker i processen)						

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarietäcks eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
------------------------------	--	--	---------------------	--------------------------------------	---	---

3.10.1.1	Trafik						
3.10.1.1	Detaljplaner	Diarietäcks	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv vän. 2		Papper	Hallandstrafiken svarar på kommunernas detaljplaner
3.10.1.1	Remissvar	Diarietäcks	Bevara	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv vän. 2		Papper	Svaret anmäls vid till kommande styrelsemöte.
3.10.1.1	Korrigeringsunderlag av driftstörningar /förseningar /bommar/fasta pass utan resor	Systematisk förvaring	2 år eter inaktualitet	Lokal server M:HLT/Trafik	Digitalt		Särskild kollektivtrafik
3.10.1.1	Statsbidrag	Diarietäcks	Bevara	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv vän. 2		Papper	Ansökan om statsbidrag för exempelvis väderskydd, byggandet av hållplatser
3.10.1.1	Statsbidragsansökan	Systematisk förvaring	Bevara	Lokal server M:HLT/Trafik Pärm datumordning, trafikavd.	Digitalt	Papper	Ansökan om statsbidrag för exempelvis väderskydd, byggandet av hållplatser
3.10.1.1	Vitesunderlag	Systematisk förvaring	5 år? Juridiskt ärende?	Lokal server M:HLT/Trafik	Digitalt		
3.10.1.1	Tidtabellsdata -Planerad tidtabell -Realtid tidtabell -Geografisk data	Systematisk förvaring	Bevaras	Rebus – Allmän kollektivtrafik Planet – Särskild kollektivtrafik	Digitalt		Systemen innehåller en mycket stor mängd data för att säkerställa spårbarhet i den dagliga verksamheten. En stor del av denna data förändras, förädlas och korrigeras innan den slutligen resulterar i utdata till kringsystem. De tryckta tidtabellsböckerna, där både tidtabeller och geografi finns beskrivna, innehåller i allt väsentlig grad samma information som den utdata som levereras från TDS och TDB.
3.11. Försäljning							

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diariet eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
------------------------------	--	---	---------------------	--------------------------------------	---	---

3.11.1 Försäljning (Gärna text som förklarar övergripande vad som sker i processen)						
3.11.1.1	Försäljning					
3.11.1.1	Manualer system	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/FÖRSÄLJNING https://kollplatsen.hlt.se/sidor/stod-i-arbetet/manualer/systemmanualer.html	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen
3.11.1.1	Manualer rutiner	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/FÖRSÄLJNING https://kollplatsen.hlt.se/sidor/stod-i-arbetet/manualer/systemmanualer.html	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen
3.11.1.1	Kopior på tilläggsavgifter	Systematisk förvaring		Lokal server M:HLT/FÖRSÄLJNING	Digitalt	
3.11.1.1	Originalkvitto kopplat till ersättningsansökningar	Systematisk förvaring	Gallra 7 år	Pärm, Falkenbergs kontor		Papper
3.11.1.1	Prishandbok	Systematisk förvaring		https://kollplatsen.hlt.se/sidor/stod-i-arbetet/resevillkor-och-prishandbok.html	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen
3.11.1.1	Biljettdistribueringslistor	Systematisk förvaring		Lokal server	Digitalt	

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarietäcks eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
------------------------------	--	--	---------------------	--------------------------------------	---	---

				M:HLT/FÖRSÄLJNING			
3.11.1.1	Resevillkor	Systematisk förvaring	Bevaras	https://www.hallandstrafiken.se/sv/vara-villkor	Digitalt		Finns på vår webbsida
3.11.1.1	Rapporter	Systematisk förvaring		Lokal server M:HLT/FÖRSÄLJNING	Digitalt		
3.11.1.1	Inventeringslistor	Systematisk förvaring		Lokal server M:HLT/FÖRSÄLJNING	Digitalt		
3.11.1.1	Mötesprotokoll	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/FÖRSÄLJNING	Digitalt		
3.11.1.1	Riktlinjer	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/FÖRSÄLJNING	Digitalt		
3.11.1.1	Besökslogg	Systematisk förvaring		Lokal server M:HLT/FÖRSÄLJNING	Digitalt		
3.11.1.1	Postkvitton	Systematisk förvaring	Gallra 2 år	Pärm, Falkenbergs butik		Papper	
3.11.1.1	Ärendehantering – Förseningsersättningar, Reklamation, Överklagan kontrollavgift	Systematisk förvaring	Bevaras enl. lagstiftning	Respons	Digitalt		

3.12 BC - Beställningscentralen

3.12.1 BC

(Gärna text som förklarar övergripande vad som sker i processen)

3.12.1.1	Manualer						
3.12.1.1	Sjukresor	Systematisk förvaring	Gallras vid	https://kollplatsen.hlt.se/sidor	Digitalt		Intranätet: Kollplatsen

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarieförs eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
			inaktualitet	/stod-i-arbetet/manualer/sarskild-kollektivtrafik.html		Uppdateras kontinuerligt
3.12.1.1	Färdtjänst	Systematisk förvaring	Gallras vid inaktualitet	https://kollplatsen.hlt.se/sidor/stod-i-arbetet/manualer/sarskild-kollektivtrafik.html	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen Uppdateras kontinuerligt
3.12.1.1	Trafikledning	Systematisk förvaring	Gallras vid inaktualitet	https://kollplatsen.hlt.se/sidor/stod-i-arbetet/manualer/sarskild-kollektivtrafik.html	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen Uppdateras kontinuerligt
3.12.1.1	Arbetsrutiner	Systematisk förvaring	Gallras vid inaktualitet	https://kollplatsen.hlt.se/sidor/stod-i-arbetet/manualer/sarskild-kollektivtrafik.html	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen Uppdateras kontinuerligt
3.12.1.1	Kompletteringstrafik	Systematisk förvaring	Gallras vid inaktualitet	https://kollplatsen.hlt.se/sidor/stod-i-arbetet/manualer/sarskild-kollektivtrafik.html	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen Uppdateras kontinuerligt
3.12.1.1	Covid-19	Systematisk förvaring	Bevaras	https://kollplatsen.hlt.se/sidor/stod-i-arbetet/manualer/sarskild-kollektivtrafik.html	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen Ska bevaras ur forskningssynpunkt.

Klassificeringsstruktur för bolag inom Region Halland

1 Ledning av kommunala bolag

1.0 Ledning av central ledningsfunktion

1.0.0 Leda – styra – organisera

1.1 Ledning

1.1.1 Ledning/Koncernledning

1.1.1.0 Leda – styra - organisera

1.1.1.1 Hantera bolagsledningsprocess

1.1.2 Bolagsstyrelse – namn aktuellt företag

1.1.2.0 Leda – styra – organisera

1.1.2.1 Hantera bolagsstämmoprocess

1.1.2.2 Hantera bolagsstyrelseprocess

1.1.2.3 Hantera särskilda beredningar

(1.1.3) (Nämndprocesser Region Halland)

1.1.4 Affärsledning

1.1.4.0 Leda – styra - organisera

1.1.4.1 Överlägga och besluta

1.1.4.2 Planera och följa upp verksamhet

1.1.4.3 Utveckla verksamhet

1.1.4.4 Bedriva systematiskt kvalitetsarbete

1.1.4.5 Tillhandahålla juridisk expertis

1.1.4.6 Tillhandahålla juridisk utbildning och information

1.1.4.7 Hantera säkerhets- och krishanteringsfrågor

1.1.5 Myndighetsredovisning

1.1.5.0 Leda – styra - organisera

1.1.5.1 Lämna räkenskapsuppgifter till Statistiska Centralbyrån (SCB)

1.1.5.2 Lämna övriga uppgifter till Statistiska Centralbyrån (SCB)

1.1.5.3 Hantera övrig myndighetsrapportering

1.1.5.4 Rapportera till bolagsverket

1.1.6 Omvärld

1.1.6.0 Leda – styra - organisera

1.1.6.1 Hantera policy och varumärke

1.1.6.2 Kommunicera och samverka

1.1.6.3 Träffa överenskommelser

1.1.6.4 Delta och driva gemensamma projekt

1.2 Styrning

1.2.0 Ledning

1.2.1 Hantera styrdokument från regering och riksdag

1.2.1.0 Leda – styra - organisera

1.2.1.1 Hantera styrdokument från regering och riksdag

1.2.2 Hantera styrdokument från fullmäktige och bolagsstämma

- 1.2.2.0 Leda – styra - organisera
- 1.2.2.1 Hantera policys och mål
- 1.2.2.2 Hantera reglementen och arbetsordningar
- 1.2.2.3 Hantera ägardirektiv

1.2.3 Egen styrning och kontroll

- 1.2.3.0 Leda – styra – organisera
- 1.2.3.1 Styrdokument
- 1.2.3.2 Bedriva internkontroll
- 1.2.3.3 Hantera revision

1.2.4 Mål och resursplanering

- 1.2.4.0 Leda – styra - organisera
- 1.2.4.1 Hantera 1-årig mål- och resursplan
- 1.2.4.2 Hantera flerårig mål- och resursplan

1.3 Organisering**1.3.0 Ledning****1.3.1 Organisering**

- 1.3.1.0 Leda – styra - organisera
- 1.3.1.1 Organisera juridiska personer
- 1.3.1.2 Organisera verksamhet
- 1.3.1.3 Organisera system
- 1.3.1.4 Organisera linje

1.3.2 Samordnad beställning av verksamhetsstöd

- 1.3.2.0 Leda – styra – organisera
- 1.3.2.1 Beställa och följa upp verksamhetsstöd

1.4 Demokrati och insyn**1.4.0 Ledning****1.4.1 Hantering av allmänna handlingar**

- 1.4.1.1 Tillhandahålla allmänna handlingar
- 1.4.1.2 Hantera personuppgifter
- 1.4.1.3 Hantera skyddad identitet

1.4.2 Offentlig dialog

- 1.4.2.0 Leda – styra – organisera
- 1.4.2.1 Hantering av kundsynpunkter
- 1.4.2.2 Anordnande av hearings, öppet hus etc

2 Verksamhetsstöd

- se beslutad gemensam klassificeringsstruktur för Region Halland

3 Kärnverksamhet

- se beslutad gemensam klassificeringsstruktur för Region Halland

Gemensam klassificeringsstruktur

INOM REGION HALLAND

VERSION 3.0
GÄLLER FRÅN
1 JANUARI 2020



BÄSTA LIVSPLATSEN

Region Halland

Innehållsförteckning

Inledning	3
Vad är en klassificeringsstruktur?	3
Klassificeringsstrukturens syfte och användning.....	4
Klassificeringsstrukturens uppbyggnad i numeriska punktnotationer	5
Att diarieföra och registrera med klassificeringsstrukturen	6
Versionshantering.....	6
1 Ledning av Region Hallands verksamhet.....	8
1.1 Ledning.....	8
1.2 Styrning	9
1.3 Organisering	10
1.4 Demokrati och insyn	10
2 Verksamhetsstöd	11
2.0 Samordnat verksamhetsstöd	11
2.1 Informationsförvaltning.....	11
2.2 Systemförvaltning och arkitektur	12
2.3 HR/Personal.....	14
2.4 Ekonomi	15
2.5 Inköp	16
2.6 Lokalförsörjning och fastighetsunderhåll	16
2.7 Inventariehantering.....	17
2.8 Kris- och säkerhet	17
2.9 Information och marknadsföring.....	18
2.10 Förvaltningsstöd	18
2.11 Miljö	18
3 Kärnverksamhet.....	19
3.8 Särskilda samhällsinsatser	19
3.9 Allmän regional utveckling.....	19
3.10 Regional trafik och infrastruktur	20
3.11 Regional utbildningsverksamhet.....	20
3.12 Regional kulturverksamhet.....	21
3.13 Regional hälso- och sjukvård.....	23
Ordlista	26

Inledning

Denna folder beskriver **klassificeringsstrukturen för lednings-, stöd- och kärnprocesser** för dokumenthantering inom Region Halland och är gemensam för samtliga myndigheter inom Region Halland.

Det finns även en separat klassificeringsstruktur som gäller för de kommunala bolagen i Region Halland och är antagen i regionstyrelsen den 30 augusti 2017.

Klassificeringsschemat följer den nationella modell och rekommendation som samarbetsorganet Samrådsgruppen för kommunala arkivfrågor (SKR – Sveriges Kommuner, Regioner och Riksarkivet) i projektet Klassa har tagit fram. Den omfattar alla verksamheter i kommuner och regioner. Klassificeringsstrukturen har en utgångspunkt i SKR:s och SCB:s verksamhetsindelning och är inriktad på verksamhetens processer.

Vad är en klassificeringsstruktur?

Sedan en tid tillbaka har många myndigheter i Sverige alltmer övergått till att beskriva sin verksamhet i processer i stället för hur den ser ut organisatoriskt. Det innebär att informationshanteringen behöver ses ur ett processperspektiv och att verksamheten betraktas ur ett helhetsperspektiv. Allmänna handlingar som upprättas och inkommer till verksamheten, förklaras utifrån de verksamhetsområden och processer som de tillhör och utgår från hur verksamheterna ser ut och arbetar.

Med hjälp av klassificeringsstrukturen styrs dokumenthanteringen av administrativa handlingar genom en hierarkisk och systematisk ordning för ärenden och handlingar. Klassificeringen strukturerar informationen genom att numeriskt klassificera huvud- och underprocesser som finns i organisationen i de olika verksamhetsområdena.

Klassificeringsstrukturens syfte och användning

I 2 kap 1 § tryckfrihetsförordningen beskrivs allmänhetens rätt till insyn i svenska myndigheters verksamhet och därför behöver myndigheter upprätta sök- och insynsinstrument för sina allmänna handlingar. Arkivlagen (1990:782) och offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) reglerar bestämmelser om redovisning, beskrivning och registrering av myndighetens allmänna handlingar.

I Region Halland ska klassificeringsstrukturen användas vid ärenderegistrering i ärendehanteringssystemet Platina som en ”diarieplan”. Dokumenthanteringsplaner och delegationsordningens struktur i Region Halland ska även samordnas och utformas enligt modellen. Arkivredovisningen kommer att övergå till att redovisas processorinenterat med stöd av den upprättade klassificeringen för processer och dokument.

Klassificeringsstrukturens uppbyggnad i numeriska punktnotationer

1. Verksamhetsområde – Ledande och styrande verksamheter

1.X Processgrupp

1.X.X Process

1.X.X.X Underprocess

(1.X.X.X.X Underprocess)

2. Verksamhetsområde – Stödjande verksamheter

2.X Processgrupp

2.X.X Process

2.X.X.X Underprocess

3. Verksamhetsområde – Kärnverksamheter

3.X Processgrupp

3.X.X Process

3.X.X.X Underprocess

Verksamhetsområde 1 – Ledande och styrande verksamheter

En verksamhet kan i allmänhet inte fungera utan processer för ledning, styrning och organisering i en organisation.

De handlingsslag som skapas i *ledningsverksamheten* omfattas av dokumentation rörande planering och uppföljning, beslutsfattande och projekt m. m.

Styrning utövas ofta genom till exempel regelverk och dokumenteras i handlingsslag som författningar, policys, handböcker, manualer och instruktioner – styrdokument. De styrande dokumenten anger riktningar och ramar för hur verksamheten ska arbeta. Den politiska församlingen i Region Halland beslutar bland annat om vilka mål som ska leda arbetet och styr genom finansiell fördelning till olika områden.

Verksamhetsområde 2

– Stödjande verksamheter

Stödjande verksamheter inriktar sig på att stödja med resurser, medarbetare, IT-tjänster, material etc. För att kärnprocesserna ska kunna fungera fortlöpande är stödjande processer nödvändiga.

Verksamhetsområde 3

– Kärnverksamheter

Region Halland finns till för hallänningarna och besökarna i länet. Hälso- och sjukvård, turistnäring och viss skolverksamhet inom Region Hallands verksamhetsområden, är exempel på service till medborgarna och kan betraktas som kärnverksamheter. Man kan säga att *kärnverksamhet* oftast har en extern målgrupp medan styr- och stödprocesser främst är interna.

Att diarieföra och registrera med klassificeringsstrukturen

I Region Halland gäller klassificeringsstrukturen som en processinriktad diarieplan vid registrering och diarieföring.

Versionshantering

Klassificeringsstrukturen 3.0 gäller från och med 1 januari 2020.

Sedan klassificeringsstrukturen version 1.0 infördes år 2015, har vissa justeringar skett i version 2.0 2018 och i version 3.0 2019 för anpassning till organisationens verksamheter och förändringar i omvärlden.

En punktnotation som har utgått får inte användas eller återanvändas.

Klassificerings- struktur

1 **Ledning av Region Hallands verksamhet**

1.1 Ledning

1.1.1 Regionfullmäktige

1.1.1.0 Leda, styra och organisera

1.1.1.0.1 Organisera fullmäktige

1.1.1.1 Hantera fullmäktigeprocess

1.1.1.1.1 Hantera fullmäktiges arbetsordning

1.1.1.1.2 Hantera motioner och interpellationer

1.1.1.2 Hantera fullmäktiges presidium

1.1.1.3 Hantera stöd till politiska partier

1.1.1.4 Hantera val av förtroendevalda – valberedningen

1.1.1.5 Hantera förtroendevalda

1.1.2 Regionstyrelsen

1.1.2.1 Hantera styrelseprocess

1.1.2.1.1 Hantera styrelsens arbetsordning

1.1.3 Nämnd

1.1.3.1 Hantera nämndprocess

1.1.3.1.1 Hantera nämndens arbetsordning

1.1.4 Övergripande verksamhetsstyrning och ledning

1.1.4.1 Överlägga och besluta

1.1.4.2 Planera och följa upp verksamhet

1.1.4.3 Utveckla verksamhet

1.1.4.4 Bedriva systematiskt kvalitetsarbete

1.1.4.4.1 Patientnämnden – Bedriva systematiskt kvalitetsarbete

1.1.4.5 Tillhandahålla juridisk expertis

1.1.4.6 Tillhandahålla juridisk utbildning och information

1.1.4.7 Hantera säkerhets- och krishanteringsfrågor

1.1.5 Redovisning till myndighet

1.1.5.1 Lämna räkenskapssammandrag till Statistiska Centralbyrån (SCB)

1.1.5.2 Lämna övriga uppgifter till Statistiska Centralbyrån (SCB)

1.1.5.3 Lämna övrig myndighetsredovisning

1.1.6 Omvärldsbevakning

- 1.1.6.1 Policy och varumärke
- 1.1.6.2 Kommunera och samverka
- 1.1.6.3 Träffa överenskommelser i samverkan med externa intressenter
- 1.1.6.4 Delta i gemensamma projekt
- 1.1.6.5 Driva gemensamma projekt
- 1.1.6.6 Bedriva vänortssarbete
- 1.1.6.7 Besvara externa remisser

1.1.7 Mark och exploatering

- 1.1.7.1 Förvärva mark eller fastighet
- 1.1.7.2 Förvalta skogarna – Region Hallands skogsallmänningsförvaltning

1.2 Styrning

1.2.1 Dokument från regering, riksdag, andra myndigheter och intresseorganisationer

- 1.2.1.1 Hantera dokument från regering, riksdag, andra myndigheter och intresseorganisationer

1.2.2 Styrdokument från fullmäktige och regionledning

- 1.2.2.1 Hantera policys och mål – ta fram styrdokument
- 1.2.2.2 Hantera reglementen

1.2.3 Styrelsens/nämndens styrning och kontroll

- 1.2.3.1 Styrdokument
- 1.2.3.2 Bedriva internkontroll
- 1.2.3.3 Hantera revision
- 1.2.3.4 Ägardirektiv och ägarstyrning Region Hallands bolag
- 1.2.3.5 Uppdrag till driftnämnder/lokala nämnder och koncernstyrning
- 1.2.3.6 Hantera visselblåsarärenden

1.2.4 Mål och resursplanering

- 1.2.4.1 Hantera 1-åriga mål- och resursplaner
- 1.2.4.2 Hantera flerårig mål- och resursplan

1.3 Organisering

1.3.1 Organisering rörande hela organisationen

1.3.1.1 Organisera nämnder och kommunala bolag

1.3.1.2 Organisera verksamhet – uppdrag nämnderna

1.3.1.3 Organisera förvaltningsorganisation

1.3.2 Samordnad beställning av verksamhetsstöd

1.3.2.0 Leda – styra – organisera

1.3.2.1 Beställa och följa upp verksamhetsstöd

1.4 Demokrati och insyn

1.4.1 Hantering av allmänna handlingar

1.4.1.1 Tillhandahålla och lämna ut allmänna handlingar

1.4.1.2 Hantera personuppgifter

1.4.1.3 Hantera skyddad identitet

1.4.2 Offentlig dialog

1.4.2.1 Hantering av allmänhetens synpunkter

1.4.2.2 Anordna arrangemang för allmänheten

2 Verksamhetsstöd

2.0 Samordnat verksamhetsstöd

2.0.1 Samordnat verksamhetsstöd

2.0.1.0 Leda/styra/organisera

2.0.1.1 Planera och budgetera verksamhetsstöd

2.0.1.2 Leverera verksamhetsstöd

2.1 Informationsförvaltning

2.1.0 Ledning

2.1.0.1 Leda

2.1.0.2 Styra

2.1.0.3 Organisera

2.1.1 Informationssäkerhet

2.1.1.1 Bedriva informationssäkerhet

2.1.1.2. Tecknande av personuppgiftsbiträdesavtal

2.1.2 Registratur

2.1.2.1 Hantera och registrera inkommande handlingar

2.1.2.2 Hantera och registrera inkommande ärenden
– ärendehanteringsprocess

2.1.2.3 Hantering av metadata

2.1.3 Dokumentation och dokumenthantering

2.1.3.1 Utreda och besluta om bevarande och gallring

2.1.3.2 Planera och hantera dokumentation

2.1.3.3 Hantera strategi för bevarande av e-handlingar

2.1.4 Arkivering

2.1.4.1 Hantera analog arkivering

2.1.4.2 Överföra e-handlingar till mellanarkiv

2.1.4.3 Överföra e-handlingar till system för bevarande

2.1.5 Arkivförvaltning

2.1.5.1 Beskriva och redovisa arkiv

2.1.5.2 Hantera arkiv

2.1.5.3 Migrera arkiv

2.1.5.4 Hantera enskilda arkiv

2.1.6 Utöva tillsyn för Arkivmyndigheten

2.1.6.1 Tillsynsbesök

2.1.7 Utbildning och information i arkiv och informationsförvaltning

2.1.7.1 Tillhandahålla utbildning i arkiv- och informationsförvaltningsfrågor

2.2 Systemförvaltning och arkitektur

2.2.0 Ledning

2.2.0.1 Leda, styra och organisera styrning och samordning

2.2.0.2 Bedriva e-Råd

2.2.0.3 Bedriva IT-arkitekturråd

2.2.0.4 Leda och driva familjegrupp Stödsystem

2.2.0.5 Leda och driva familjegrupp Vårdsystem

2.2.0.6 Leda och driva familjegrupp Kultur- och skolsystem

2.2.0.7 Leda och driva familjegrupp Digital arbetsplats

2.2.1 Arkitektur

2.2.1.1 Leda och driva företagsarkitektur

2.2.1.2 Leda och driva verksamhetsarkitektur

2.2.1.3 Leda och driva systemarkitektur

2.2.2 Systemförvaltning – förvaltningsobjekt

- 2.2.2.3 Leda, driva och hantera IT-system inom journal verksamhetsspecifikt JVS
- 2.2.2.4 Leda, driva och hantera IT-system inom läkemedel
- 2.2.2.5 Leda, driva och hantera IT-system inom radiologi
- 2.2.2.6 Leda, driva och hantera IT-system inom provbunden diagnostik
- 2.2.2.7 Leda, driva och hantera IT-system inom patientbunden diagnostik
- 2.2.2.8 Leda, driva och hantera IT-system inom fysiologisk diagnostik
- 2.2.2.9 Leda, driva och hantera IT-system inom tandvård
- 2.2.2.10 Leda, driva och hantera IT-system inom bibliotek och kultur
- 2.2.2.11 Leda, driva och hantera IT-system inom skola
- 2.2.2.14 Leda, driva och hantera IT-system inom arkiv, diarie och avvikelser
- 2.2.2.15 Leda, driva och hantera IT-system inom analys, uppföljning och statistik
- 2.2.2.16 Leda, driva och hantera IT-system inom ekonomi och affärssystem
- 2.2.2.17 Leda, driva och hantera IT-system inom fastighet
- 2.2.2.18 Leda, driva och hantera IT-system inom HR
- 2.2.2.20 Leda, driva och hantera IT-system inom arbetsplats
- 2.2.2.21 Leda, driva och hantera IT-system inom säkerhet och identiteter
- 2.2.2.22 Leda, driva och hantera IT-system inom gränssnitt
- 2.2.2.23 Leda, driva och hantera IT-system inom plattformar
- 2.2.2.24 Leda, driva och hantera IT-system inom journal/eHälsa

2.2.3 IT-plattform och drift

- 2.2.3.1 Leda, driva och hantera systemdrift
- 2.2.3.2 Leda, driva och hantera klientnära driftstjänster
- 2.2.3.3 Leda, driva och hantera servicedesk
- 2.2.3.4 Leda, driva och hantera BAS-tjänster teknik
- 2.2.3.5 Leda, driva och hantera utvecklingstjänster
- 2.2.3.6 Leda, driva och hantera personella resurstjänster

2.3 HR/Personal

2.3.1 Samverkan och förhandling

- 2.3.1.1 Hantera samverkan enligt avtal
- 2.3.1.2 Hantera LAS
- 2.3.1.3 Hantera lönerevision
- 2.3.1.4 Hantera personalsamtal
- 2.3.1.5 Hantera övrig personalsamverkan

2.3.2 Kompetensförsörjning

- 2.3.2.1 Rekrytera
- 2.3.2.2 Kompetensutveckla
- 2.3.2.3 Utbilda i ledarskap
- 2.3.2.4 Driva mentorsverksamhet
- 2.3.2.5 Hantera omställning

2.3.3 Bemanning

- 2.3.3.1 Hantera jourtjänstgöring
- 2.3.3.2 Hantera schemaläggning
- 2.3.3.3 Semesterplanera
- 2.3.3.4 Hantera särskilda anställningsformer

2.3.4 Arbetsmiljö allmänt

- 2.3.4.1 Bedriva systematiskt arbetsmiljöarbete
- 2.3.4.2 Göra arbetsmiljöutredningar
- 2.3.4.3 Driva mångfaldsarbete
- 2.3.4.4 Hantera krisstöd

2.3.5 Personalhälsa

- 2.3.5.1 Bedriva friskvård
- 2.3.5.2 Utföra medicinska kontroller
- 2.3.5.3 Ge vård
- 2.3.5.4 Hantera tillbud
- 2.3.5.5 Hantera arbetsskada
- 2.3.5.6 Rehabilitera

2.3.6 PA

- 2.3.6.1 Beräkna och betala ut lön
- 2.3.6.2 Hantera personalförsäkring

2.3.7 Personalsociala aktiviteter

- 2.3.7.1 Genomföra personalsociala åtgärder

2.3.8 Övriga personalåtgärder

- 2.3.8.1 Hantera bisysslor
- 2.3.8.2 Hantera disciplinåtgärder

2.3.9 Upphörande av anställning

- 2.3.9.1 Hantera egen uppsägning
- 2.3.9.2 Hantera uppsägning från arbetsgivaren
- 2.3.9.3 Hantera upphörande av tidsbegränsad anställning
- 2.3.9.4 Hantera tjänstepension
- 2.3.9.5 Hantera avtalspension
- 2.3.9.6 Hantera fortsatt rätt till 67
- 2.3.9.7 Hantera dödsfall

2.3.10 Personalförmåner

- 2.3.10.1 Hantera personalavtal
- 2.3.10.2 Hantera överenskommelser och avtal

2.4 Ekonomi

2.4.1 Redovisning

- 2.4.1.1 Hantera kundfakturor
- 2.4.1.2 Hantera leverantörsfakturor
- 2.4.1.3 Redovisa skattedeklarationer
- 2.4.1.4 Bokföra och redovisa
- 2.4.1.5 Uppföljning/Bokslut
- 2.4.1.6 Hantera kontantkassor och betalkort

2.4.2 Kapitalförvaltning

- 2.4.2.1 Hantera upplåning/leasing
- 2.4.2.2 Hantera utlåning
- 2.4.2.3 Hantera krav och fordringar
- 2.4.2.4 Hantera borgen
- 2.4.2.5 Hantera kontantkassor
- 2.4.2.6 Värdepapper

2.4.3 Bidragshantering

- 2.4.3.1 Hantera statsbidrag
- 2.4.3.2 Hantera EU-bidrag
- 2.4.3.3 Hantera övriga bidrag

2.4.4 Stiftelser

- 2.4.4.1 Hantera stiftelser och donationer
- 2.4.4.2 Hantera stiftelser med egen styrelse

2.4.5 –

- 2.4.5.1 –

2.4.6 Inventarier och anläggningar

- 2.4.6.1 Inventarier och anläggningar

2.5 Inköp

2.5.1 Inköp

- 2.5.1.1 Hantera upphandling över tröskelvärde
- 2.5.1.2 Hantera upphandling under tröskelvärde
- 2.5.1.3 Avropa och göra direktinköp
- 2.5.1.4 Reklamera

2.6 Lokalförsörjning och fastighetsunderhåll

2.6.1 Anskaffning

- 2.6.1.1 Uppföra eller bygga om byggnad eller lokal
- 2.6.1.2 Inhyra byggnad eller lokal
- 2.6.1.3 Köpa byggnad eller lokal

2.6.2 Underhåll

2.6.2.1 Underhålla lokal

2.6.2.2 Lokalvårda

2.6.2.3 Sköta utemiljöer

2.6.3 Avveckling

2.6.3.1 Försälja byggnad eller lokal

2.6.3.2 Riva byggnad eller lokal

2.6.4 Intern uthyrning

2.6.4.1 Hyra ut byggnad eller lokal

2.6.4.2 Säga upp hyresgäst

2.7 Inventariehantering

2.7.1 Inventariehantering

2.7.1.1 Anskaffa inventarier

2.7.1.2 Vårda och underhålla inventarier

2.7.1.3 Avyttra eller kassera inventarier

2.8 Kris- och säkerhet

2.8.1 Krisledning

2.8.1.1 Utöva intern krisledning

2.8.1.2 Utöva beredskap

2.8.1.3 Säkerhetsskydd

2.8.2 Kris- och säkerhetsarbete

2.8.2.1 Bedriva systematiskt riskhanteringsarbete

2.8.2.2 Bedriva systematiskt brandskyddsarbete

2.8.2.3 Hantera skalskydd

2.8.2.4 Hantera brandskydd

2.8.2.5 Hantera personalsäkerhet

2.8.2.6 Hantera utbildning i kris- och säkerhetsfrågor

2.9 Information och marknadsföring

2.9.1 Profilarbete

- 2.9.1.1 Hantera grafisk profil och varumärke
- 2.9.1.2 Hantera profilprodukter
- 2.9.1.3 Göra marknadsundersökningar

2.9.2 Informationsförsörjning

- 2.9.2.1 Publicera på extern webb
- 2.9.2.2 Publicera på intern webb
- 2.9.2.3 Publicera på sociala medier
- 2.9.2.4 Hantera releaser och presskontakter
- 2.9.2.5 Hantera broschyrer
- 2.9.2.6 Annonser
- 2.9.2.7 Hantera eget periodiskt tryck

2.10 Förvaltningsstöd

2.10.1 Kontorsstöd

- 2.10.1.1 Svara för kundtjänst
- 2.10.1.2 Hantera post
- 2.10.1.3 Hantera telefonväxel
- 2.10.1.4 Svara för telesupport
- 2.10.1.5 Lämna lokalservice
- 2.10.1.6 Hantera materialförråd
- 2.10.1.7 Leverera tryckeritjänster
- 2.10.1.8 Hantera måltidsstöd

2.10.2 Fordon & transporter

- 2.10.2.1 Hantera leasing
- 2.10.2.2 Driva bilpool
- 2.10.2.3 Driva fordonsverkstad
- 2.10.2.4 Svara för transporter

2.10.3 Kost

- 2.10.3.1 Hantera kost

2.11 Miljö

2.11.1 Miljöarbete och planering

- 2.11.1.1 Hantera miljöarbete

3 Kärnverksamhet

3.8 Särskilda samhällsinsatser

3.8.0 Ledning

3.8.0.1 Leda – styra – organisera

3.8.1 Stödperson

3.8.1.0 Leda – styra – organisera

3.8.1.1 Utse stödperson

3.8.1.2 Hantera stödpersonsverksamhet

3.8.2 Smittskyddverksamhet

3.8.2.0 Leda – styra – organisera

3.8.2.1 Bedriva förebyggande smittskyddsverksamhet

3.8.2.2 Bedriva smittskyddsverksamhet

3.9 Allmän regional utveckling

3.9.0 Ledning

3.9.0.1 Leda – styra – organisera

3.9.1 Omvärld

3.9.1.0 Leda – styra – organisera

3.9.1.1 Arbeta med regional och interregional samverkan

3.9.1.2 Arbeta med internationell samverkan

3.9.2 Utveckling och tillväxt

3.9.2.0 Leda – styra – organisera

3.9.2.1 Arbeta med övergripande regional utveckling

3.9.2.2 Verka för regional tillväxt

3.9.2.3 Verka för turism och besöksnäring

3.9.2.4 Stödja lokal utveckling

3.9.3 Ekologisk hållbarhet

3.9.3.0 Leda – styra – organisera

3.9.3.1 Hantera regionala miljöfrågor

3.9.3.2 Hantera regionala vattenfrågor

3.9.3.3 Hantera regionala jord- och skogsfrågor

3.9.3.4 Hantera regionala klimatfrågor

3.9.4 Social hållbarhet

3.9.4.0 Leda – styra – organisera

3.9.4.1 Arbeta med integration och inkludering

3.9.4.2 Arbeta med regional kompetensutveckling

3.9.4.3 Bedriva folkhälsoarbete

3.9.5 Ekonomisk hållbarhet

3.9.5.0 Leda – styra – organisera

3.10 Regional trafik och infrastruktur

3.10.0 Ledning

3.10.0.1 Leda – styra – organisera

3.10.1 Trafik och infrastruktur

3.10.1.0 Leda – styra – organisera

3.10.1.1 Medverka i regional trafikplanering

3.10.1.2 Stödja regionala trafikbolag

3.10.1.3 Bidra till regionala infrastruktursatsningar

3.11 Regional utbildningsverksamhet

3.11.0 Ledning

3.11.0.1 Leda – styra – organisera

3.11.1 Gemensam skolverksamhet

3.11.1.0 Leda – styra – organisera

3.11.1.1 Verka för regional utbildning

3.11.1.2 Verka för forskning

3.11.1.3 Upphandla utbildning

3.11.1.4 Finansiera utbildning hos annan huvudman

3.11.2 Naturbruksgymnasium

3.11.2.0 Leda – styra – organisera

3.11.2.1 Driva gymnasium

3.11.3 Folkhögskola

3.11.3.0 Leda – styra – organisera

3.11.3.1 Driva folkhögskola

3.11.4 (Högskola och universitet)

3.12 Regional kulturverksamhet

3.12.0 Ledning

3.12.0.1 Leda – styra – organisera

3.12.1 Gemensam kulturverksamhet

3.12.1.0 Leda – styra – organisera

3.12.1.1 Hantera offentlig scenkonst

3.12.1.2 Stödja hantering av scenkonst hos annan aktör

3.12.1.3 Verka för regional kultur

3.12.1.4 Bidra till regionalt ABM-arbete

3.12.1.5 Hantera bidrag och stipendier

3.12.2 Regionbibliotek

3.12.2.0 Leda – styra – organisera

3.12.2.1 Ge råd, informera, utveckla

3.12.2.2 Bedriva fortbildning

3.12.2.3 Bedriva kompletterande medieförsörjning

3.12.2.4 Främja läslitteratur

3.12.2.5 Tillhandahålla media

3.12.3 Hantering av fysiska kulturarv

3.12.3.0 Leda – styra – organisera

3.12.3.1 Vårda och tillgängliggöra föremålssamlingar

3.12.3.2 Vårda och tillgängliggöra fotosamlingar

3.12.3.3 Vårda och tillgängliggöra historiska kulturmiljöer

3.12.3.4 Bedriva museipedagogisk verksamhet

3.12.3.5 Stödja museiinstitution som drivs av annan aktör

3.12.4 Hemslöjd

3.12.4.0 Leda – styra – organisera

3.12.4.1 Verka för hemslöjd

3.12.5 Tillgängliggörande av historiska arkiv

3.12.5.0 Leda – styra – organisera

3.12.5.1 Vårda och tillgängliggöra historiska arkiv

3.12.5.2 Stödja arkivinstitution som drivs av annan aktör

3.12.6 Tillgängliggörande av konst

- 3.12.6.0 Leda – styra – organisera
- 3.12.6.1 Vårda och tillgängliggöra konst
- 3.12.6.2 Svara för konstutställningar
- 3.12.6.3 Svara för offentlig utsmyckning
- 3.12.6.4 Stödja konsthall som drivs av annan aktör

3.12.7 Teaterverksamhet

- 3.12.7.0 Leda – styra – organisera
- 3.12.7.1 Tillhandahålla teater
- 3.12.7.2 Stödja teater som drivs av annan aktör

3.12.8 Musikverksamhet

- 3.12.8.0 Leda – styra – organisera
- 3.12.8.1 Tillhandahålla musik
- 3.12.8.2 Stödja musikverksamhet hos annan aktör

3.12.9 Dansverksamhet

- 3.12.9.0 Leda – styra – organisera
- 3.12.9.1 Tillhandahålla dans
- 3.12.9.2 Stödja dansverksamhet hos annan aktör

3.12.10 Filmkonst

- 3.12.10.0 Leda – styra – organisera
- 3.12.10.1 Tillhandahålla filmkonst
- 3.12.10.2 Stödja filmproduktion hos annan aktör

3.13 Regional hälso- och sjukvård

3.13.0 Ledning

3.13.0.1 Leda

3.13.0.2 Styra

3.13.0.3 Organisera

3.13.1 Gemensam informationsverksamhet inom hälso- och sjukvård

3.13.1.0 Leda – styra – organisera

3.13.1.8 Tillhandahålla institutionsbibliotek

3.13.1.9 Hantera sjukvårdsrådgivning (1177)

3.13.2 Nära vård

3.13.2.0 Leda – styra – organisera

3.13.2.1 Bedriva allmän primärvård

3.13.2.2 Bedriva kvinnohälsovård

3.13.2.3 Bedriva barnhälsovård

3.13.2.4 Bedriva sjukgymnastik

3.13.2.5 Bedriva arbetsterapi

3.13.2.6 Bedriva primärvårdsansluten hemsjukvård

3.13.2.7 Bedriva sluten primärvård

3.13.2.8 Bedriva ungdomsmottagning

3.13.2.9 Bedriva patientsäkerhetsarbete

3.13.3 Specialiserad somatisk vård

3.13.3.0 Leda – styra – organisera

3.13.3.1 Bedriva specialiserad somatisk mottagningsverksamhet

3.13.3.2 Bedriva specialiserad somatisk dagsjukvård

3.13.3.3 Bedriva specialiserad somatisk hemsjukvård

3.13.3.4 Bedriva specialiserad somatisk sluten vård

3.13.3.5 Bedriva patientsäkerhetsarbete

3.13.4 Specialiserad psykiatrisk vård

3.13.4.0 Leda – styra – organisera

3.13.4.1 Bedriva specialiserad psykiatrisk dagsjukvård

3.13.4.2 Bedriva specialiserad psykiatrisk hemsjukvård

3.13.4.3 Bedriva specialiserad psykiatrisk sluten vård

3.13.4.4 Bedriva specialiserad psykiatrisk mottagningsverksamhet

3.13.4.5 Bedriva patientsäkerhetsarbete

3.13.5 Tandvård

- 3.13.5.0 Leda – styra – organisera
- 3.13.5.1 Bedriva allmän tandvård
- 3.13.5.2 Bedriva specialisttandvård
- 3.13.5.3 Bedriva sjukhustandvård
- 3.13.5.4 Driva tandtekniskt laboratorium
- 3.13.5.5 Bedriva patientsäkerhetsarbete

3.13.6 Verksamhet och hjälpmedel för funktionsnedsättningar

- 3.13.6.0 Leda – styra – organisera
- 3.13.6.1 Bedriva hjälpmedelsverksamhet
- 3.13.6.2 Hantera ärenden inom hjälpmedel
- 3.13.6.3 Ge rådgivning
- 3.13.6.4 Hantera planering
- 3.13.6.5 Bedriva habilitering
- 3.13.6.6 Hantera ärenden inom habilitering
- 3.13.6.7 Bedriva syncentral
- 3.13.6.8 Hantera ärenden inom syncentral
- 3.13.6.9 Bedriva hörselmottagning
- 3.13.6.10 Hantera ärenden inom hörselmottagning
- 3.13.6.11 Hantera ortopedtekniska hjälpmedel

3.13.7 Forskning och utveckling avseende hälso- och sjukvård

- 3.13.7.0 Leda – styra – organisera
- 3.13.7.1 Hantera process läkarutbildningar
- 3.13.7.2 Hantera process vård- och omsorgsutbildningar
- 3.13.7.3 Hantera process vetenskapliga utbildningar
- 3.13.7.4 Hantera FoU-stöd
- 3.13.7.5 Hantera informatik och kommunikation

3.13.8 Läkemedel

- 3.13.8.0 Leda – styra – organisera
- 3.13.8.1 Hantera subventionering av läkemedel
- 3.13.8.2 Hantera ordnat införande av nya läkemedel
- 3.13.8.3 Hantera processer för läkemedelsstrategi

3.13.9 Medicinsk service

- 3.13.9.0 Leda – styra – organisera
- 3.13.9.1 Hantera och utföra röntgenundersökningar
- 3.13.9.2 Hantera och utföra strålbehandlingar
- 3.13.9.3 Hantera och utföra klinisk kemi
- 3.13.9.4 Hantera och utföra klinisk mikrobiologi och vårdhygien
- 3.13.9.5 Hantera och utföra klinisk patologi och cytologi
- 3.13.9.6 Hantera biobank

3.13.10 Medicintekniska produkter

- 3.13.10.0 Leda – styra – organisera
- 3.13.10.1 Hantera medicintekniska produkter

3.13.11 Resor, ambulans- och sjuktransporter

- 3.13.11.0 Leda – styra – organisera
- 3.13.11.1 Hantera och utföra ambulanstransporter
- 3.13.11.2 Hantera ärenden inom RESAM
- 3.13.11.3 Hantera ärenden inom färdtjänst

Ordlista

Aktivitet: Led i en process

Generisk process: Innehåller kända aktiviteter som bildar stomme i flera olika processer (t ex ärendeprocessen – initiera, bereda, handlägga, beslut)

Handlingstyp: Handling som tillkommer genom att en aktivitet genomförs upprepat.

Handlingsslag: Mängd av handlingar som tillkommer genom att en process genomförs upprepat.

Klassificera: Att skapa struktur och sammanhang och indela i verksamhetsområden, processgrupper och kärnprocesser.

Klassificeringsstruktur: En struktur som används för klassificering av processer och handlingar som uppkommer inom olika processgrupper inom verksamheten. Klassificeringsstrukturen utgår från allmänna och övergripande verksamhetsområden och tas ned till olika processnivåer.

Kärnprocess: De processer som motsvarar själva kärnuppdraget.
Exempel: de processer som skapar ett värde för medborgaren/kunden.

Kärnverksamhet: Kärnuppdraget – till exempel sjukvård, skolor och kultur. Har oftast en extern målgrupp, som till exempel medborgaren eller en kund.

Process: Fortgång, utvecklingsgång. Ett arbetsflöde med en början och ett slut.

Processgrupp: Gruppering av processer som hör ihop genom sitt verksamhetsinnehåll.

Punktnotation: Sifferbeteckningar som klassificeringsstrukturen är uppbyggd av.

Strukturenhet: Del av klassificeringsstrukturen.

Verksamhetsområde: Den översta nivån i klassificeringsstrukturen för respektive verksamhetstyp.

Box 517, 301 80 Halmstad • regionen@regionhalland.se • www.regionhalland.se



BÄSTA LIVSPLATSEN

Region Halland

Regionstyrelsens tillväxtutskott**§167****Allmän trafikplikt närtrafik och beställningstrafik (Beslut enligt delegation)**

RS210635

Beslut

Regionstyrelsens tillväxtutskott beslutar

om allmän trafikplikt för närtrafik och beställningstrafik i Halland.

Ärendet

Beslut om allmän trafikplikt är ett särskilt beslut som endast får fattas av Regional Kollektivtrafikmyndighet och får bara avse regional kollektivtrafik. Beslut om allmän trafikplikt ska fattas innan avtal med operatör kan slutas. Trafikplikten kan bara gälla regional kollektivtrafik. Hallandstrafiken avser att upphandla anropsstyrd trafik (Serviceresor) i Hallands län med trafikstart juli 2022. Det nu aktuella trafikpliktsbeslutet avser beslut för närtrafik och beställningstrafik i Halland. Hallandstrafiken rekommendation är att beslut fattas om trafikplikt inom Hallands län för trafikslag Närtrafik och Beställningstrafik.

Förslag till beslut

Regionstyrelsens tillväxtutskott beslutar

om allmän trafikplikt för närtrafik och beställningstrafik i Halland.

Beslutsunderlag

- Beslutsförslag allmän trafikplikt närtrafik och beställningstrafik
- Rekommendation om att fatta beslut om allmän trafikplikt för Närtrafik och Beställningstrafik

Expedieras till

Hallandstrafiken AB

Paragrafen är justerad

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

Regionkontoret
Regional utveckling
Ann Mårtensson
Processledare kollektivtrafik

Beslutsförslag

Datum	Diarienummer
2021-05-12	RS210635

Regionstyrelsen**Beslutsförslag allmän trafikplikt närtrafik och beställningstrafik****Förslag till beslut**

Regionstyrelsens tillväxtutskott beslutar
- om allmän trafikplikt för närtrafik och beställningstrafik i Halland.

Sammanfattning

Beslut om allmän trafikplikt är ett särskilt beslut som endast får fattas av Regional Kollektivtrafikmyndighet och får bara avse regional kollektivtrafik. Beslut om allmän trafikplikt ska fattas innan avtal med operatör kan slutas. Trafikplikten kan bara gälla regional kollektivtrafik. Hallandstrafiken avser att upphandla anropsstyrd trafik (Serviceresor) i Hallands län med trafikstart juli 2022. Det nu aktuella trafikpliktsbeslutet avser beslut för närtrafik och beställningstrafik i Halland. Hallandstrafiken rekommenderar att beslut fattas om trafikplikt inom Hallands län för trafikslag Närtrafik och Beställningstrafik.

Bakgrund

Region Halland är regional kollektivtrafikmyndighet enligt lag om kollektivtrafik (2010:1065). Ett av huvuduppgifterna enligt kollektivtrafiklagen är att med utgångspunkt i det regionala trafikförsörjningsprogrammet fatta beslut om allmän trafikplikt för sådan kollektivtrafik som samhället avser att ta ansvar för och teckna avtal om. Hallandstrafiken har för avsikt att upphandla anropsstyrd trafik (Serviceresor) i Hallands län med trafikstart juli 2022. Med

anropsstyrd trafik menas att varje resa utförs först efter att en beställning från en resenär är gjord. I Halland omfattar den anropsstyrda trafiken färdtjänst, riksfärdtjänst, Länsfärdtjänst, sjukresor, dagvårdsresor, resor till och från daglig verksamhet, skolskjuts, förvaltningsresor/tjänsteresor samt Närtrafik och Beställningstrafik. Hallandstrafiken har genomfört samråd med trafikföretag samt utrett potentialen för att trafiken ska kunna hanteras på kommersiell basis. Utredningen visar att trafiken har en ringa omfattning och potentialen för kommersiell drift är liten. Hallandstrafikens rekommendation är att beslut fattas om trafikplikt inom Hallands län för trafikslag Närtrafik och Beställningstrafik. Se bifogat underlag från Hallandstrafiken.

Allmän trafikplikt och avtal

Kollektivtrafiklagen anger att beslut om allmän trafikplikt ska föregå en upphandling. Beslutet ska ange vad som ska upphandlas och varför det ska upphandlas för att motivera att trafiken inte lämnas till den kommersiella marknaden. Syftet är att allmänhet och kollektivtrafikföretag ska få information om politisk ambitionsnivå gällande kollektivtrafik i olika områden.

Med allmän trafikplikt menas enligt EU-förordningen (1370/2007) om kollektivtrafik, de krav som behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse att bedriva utan att få ersättning från det allmänna eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor. Den trafik som omfattas av allmän trafikplikt ska motiveras i trafikförsörjningsprogrammet. Den ska ge en samhällsekonomisk nytta, tillgodose behovet av resor i vardagen och säkerställa ett långsiktigt sammanhållet kollektivtrafiksystem.

Konsekvensbeskrivning

Den strategiska inriktningen för kollektivtrafiken pekas ut i Hallands Trafikförsörjningsprogram 2021-2025. Där beskrivs vikten av att kollektivtrafiken ska vara trygg och säker oavsett individens behov och förutsättningar. Det är idag stora dokumenterade skillnader mellan hur kvinnor och män använder transportsystemet och det finns könskodade

normer för just transporter. En väl planerad kollektivtrafik behöver ta hänsyn till alla människors behov och rörelsemönster oavsett kön, ålder, etnicitet, funktionsnedsättning eller socio-ekonomisk bakgrund. Olika befolkningsgrupper med sina olika förutsättningar ska kunna ta sig enkelt, tryggt, bekvämt och säkert till önskade platser och aktiviteter. Som en del i det arbetet är det viktigt att inom varje område av kollektivtrafikens utformning ställa frågor om dessa skillnader och hur det kan påverka vilka lösningar som föreslås och vilka beslut som fattas. Det handlar konkret om att inkludera flera perspektiv.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Inga ekonomiska konsekvenser med anledning av beslut.

Förvaltning

Bo Josef Eriksson
Regional
utvecklingsdirektör

Åse Allberg
Verksamhetsledare, regional utveckling

Bilaga:

-Underlag Hallandstrafiken: Allmän trafikplikt Serviceresor

Styrelsens/nämndens beslut delges

Hallandstrafiken AB

ALLMÄN TRAFIKPLIKT - UPPHANDLING SERVICERESOR 2207

Bakgrund

Av ägardirektiv för Hallandstrafiken AB framgår att bolaget ska genomföra upphandling på uppdrag av regionstyrelsen samt ta fram underlag inför beslut om trafikplikt. Region Halland är myndighet för kollektivtrafiken i Hallands län enligt lag SFS2010:1065. Hallandstrafiken administrerar den operativa verksamheten inom kollektivtrafiken i Hallands län. Region Halland är huvudman för sjukresor i Halland men även huvudman för färdtjänsten i Laholm, Halmstad, Hylte, Falkenberg och Varbergs kommuner.

Hallandstrafiken har för avsikt att upphandla anropsstyrd trafik (Serviceresor) i Hallands län med trafikstart juli 2022. Med anropsstyrd trafik menas att varje resa utförs först efter att en beställning från en resenär är gjord. I Halland omfattar den anropsstyrda trafiken färdtjänst, riksferdtjänst, Länsferdtjänst, sjukresor, dagvårdsresor, resor till och från daglig verksamhet, skolskjuts, förvaltningsresor/tjänsteresor samt Närtrafik och Beställningstrafik.

Tidplan genomförande av upphandling

Förstudier	• Februari - Oktober 2020
Framtagning av upphandlingsdokumentation	• Aug 2020- April 2021
Dialogmöte1 Uppdragsgivare (enskilda)	• Oktober 2020
Gemensamt SIU	• November 2020
Enskilda SIU	• December 2020
Dialogmöte 2 Uppdragsgivare (gemensamt)	• 5 mars 2021
Färdigställande av UD	• Början av maj 2021
Annonsering UD	• Mitten av maj 2021
Anbudsinlämning, utvärdering och tilldelning samt Dialogmöte 3 Uppdragsgivare (gemensamt)	• juni/juli 2021
Avtalstecknande	• Juli 2021
•Avtalsstart	• Juli 2022

Närtrafik



Närtrafiken är ett komplement till den ordinarie busstrafiken i områden där det aldrig eller sällan går någon buss. Syftet med Närtrafiken är att kunna ta sig in till närmaste samhälle för att kunna uträtta ärenden, ta del av samhällsservice eller resa vidare med ordinarie kollektivtrafik. Resan utförs med fordon som utförs Serviceresor och samordnas med övrig anropsstyrd trafik. Omfattning av resor med Närtrafik uppgick 2019 till cirka 2 400 st.

Beställningstrafik

Under vissa tider eller i områden där resandet inte är så stort utförs bussturen med Serviceresefordon i stället för buss. Ordinarie hållplatser trafikeras och resan kan samordnas med andra anropsstyrda resor som till exempel färdtjänst- och sjukresor. Omfattningen av resor med Beställningstrafik uppgick 2019 till cirka 7 700 st.

225 Laholm - Mellbystrand - Skummeslöv - Båstad Station

Giltig 2020-12-13-2021-06-13. Uppdaterat 2020-11-28

Måndag till fredag															
ANMÄRKNING	05.30	06.30	07.40	09.15	11.15	13.15	14.15	14.45	16.15	17.15	18.15	19.15	20.15	21.15	22.15
Laholms bussterminal	05.41	06.41	07.51	09.26	11.26	13.26	14.26	14.56	16.26	17.26	18.26	19.26	20.26	21.26	22.26
Laholm Station	05.49	06.49	07.59	09.34	11.34	13.34	14.34	15.04	16.34	17.34	18.34	19.34	20.34	21.34	22.34
Mellbystrand	05.59	06.59	08.09	09.44	11.44	13.44	14.44	15.14	16.44	17.44	18.44	19.44	20.44	21.44	22.44
Skummeslövsstrand	06.05	07.05	08.15	09.50	11.50	13.50	14.50	15.20	16.50	17.50	18.50	19.50	20.50		
Båstad station	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	Plan	Plan
KÖRS AV	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	Plan	Plan
M-F Lördag															
ANMÄRKNING	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Laholms bussterminal	23.15	08.15	10.15	12.15	14.15	16.15	18.15	20.15	22.15	10.15	12.15	14.15	16.15	18.15	20.15
Laholm Station	23.25	08.25	10.25	12.25	14.25	16.25	18.25	20.25	22.25	10.25	12.25	14.25	16.25	18.25	20.25
Mellbystrand	23.34	08.34	10.34	12.34	14.34	16.34	18.34	20.34	22.34	10.34	12.34	14.34	16.34	18.34	20.34
Skummeslövsstrand	23.44	08.44	10.44	12.44	14.44	16.44	18.44	20.44	22.44	10.44	12.44	14.44	16.44	18.44	20.44
Båstad station															
KÖRS AV	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan
Söndag															
ANMÄRKNING	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Laholms bussterminal	23.15	08.15	10.15	12.15	14.15	16.15	18.15	20.15	22.15	10.15	12.15	14.15	16.15	18.15	20.15
Laholm Station	23.25	08.25	10.25	12.25	14.25	16.25	18.25	20.25	22.25	10.25	12.25	14.25	16.25	18.25	20.25
Mellbystrand	23.34	08.34	10.34	12.34	14.34	16.34	18.34	20.34	22.34	10.34	12.34	14.34	16.34	18.34	20.34
Skummeslövsstrand	23.44	08.44	10.44	12.44	14.44	16.44	18.44	20.44	22.44	10.44	12.44	14.44	16.44	18.44	20.44
Båstad station															
KÖRS AV	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan

Anmärkningar

B) Turen förbeställs på tel. 0771-750700 senast 90 min före avresa samt före kl 22:14 per minst 3 arb. dgr. förväg. Avgångstid fastställs vid bokning. Läs mer om färder på <http://hollandstrafiken.se> anropsstyrd trafik.

Figur 2 – Exempel på tidtabell för Beställningstrafik

Allmän trafikplikt

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har som ett av sina huvuduppdrag enligt den Kollektivtrafiklagen att med utgångspunkt från det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet fatta beslut om allmän trafikplikt för sådan regional kollektivtrafik som samhället avser att ta ansvar för och teckna avtal om. Beslut om allmän trafikplikt är ett särskilt beslut som endast får fattas av Regional Kollektivtrafikmyndighet och får bara avse regional kollektivtrafik.

Rekommendation och underlag till beslut

I upphandling av anropsstyrd trafik ingår trafiklagen Närtrafik och Beställningstrafik. Denna typ av trafik är en del av allmän kollektivtrafik och ingår i begreppet regional kollektivtrafik enligt Lag

(2010:1065) om kollektivtrafik. Av denna anledning behöver beslut fattas om allmän trafikplikt före det att avtal tecknas.

- Hallandstrafiken har genomfört samrådsmöten inför upphandling där 14st trafikföretag har medverkat, både enskilda möten samt i grupp. Under genomförda möten har inget trafikföretag visat intresse att bedriva Närtrafik eller beställningstrafik på kommersiella grunder
- Trafiken har en ringa omfattning där potentialen för kommersiell drift är liten. Anledning till denna typ av trafikslag är att finna en samhällsekonomiskt försvarbar trafiklösning i områden där resandeunderlaget är litet.

Hallandstrafiken rekommendation är att beslut fattas om trafikplikt inom Hallands län för trafikslag Närtrafik och Beställningstrafik.

Falkenberg 2021-05-10

Daniel Bernhardt

Trafikchef, Hallandstrafiken AB

Caroline Andersson

Trafikstrateg Särskild kollektivtrafik, Hallandstrafiken AB

Regionstyrelsens arbetsutskott**§214****Beslut om Uppsiktsplikt koncernbolagen 2020 (Beslut enligt delegation)**

RS210597

Beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott beslutar att

- Region Hallands bolag, Hallandstrafiken AB och Teater Halland AB, under verksamhetsåret 2020 bedrivit sin verksamhet på sätt som är förenligt med det fastställda kommunala ändamålet och utförts inom ramen för den kommunala befogenheten.

Ärendet

Region Hallands bolag står enligt 6 kapitlet 1§ kommunallagen under uppsikt av regionstyrelsen. Regionstyrelsen ska årligen i beslut pröva om regionens bolag bedrivit sin verksamhet på sätt som är förenligt med det fastställda kommunala ändamålet och utförts inom ramen för den kommunala befogenheten.

Om regionstyrelsen finner att ett bolag bedriver verksamhet som inte är förenlig med det fastställda kommunala ändamålet eller strider mot den kommunala befogenheten för bolaget, ska styrelsen lämna förslag till fullmäktige om nödvändiga åtgärder.

Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott beslutar att

- Region Hallands bolag, Hallandstrafiken AB och Teater Halland AB, under verksamhetsåret 2020 bedrivit sin verksamhet på sätt som är förenligt med det fastställda kommunala ändamålet och utförts inom ramen för den kommunala befogenheten.

Beslutsunderlag

- Beslutsförslag - Beslut om Uppsiktsplikt koncernbolagen 2020

Expedieras till

Hallandstrafiken AB

Teater Halland AB

Paragrafen är justerad

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

Regionstyrelsens arbetsutskott

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

Regionkontoret
Ekonomi
Åke Bengtsson
Finanschef

Beslutsförslag

Datum	Diarienummer
2021-05-07	RS210597

Regionstyrelsen**Beslutsförslag - Beslut om Uppsiktsplikt
koncernbolagen 2020****Förslag till beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott beslutar att

- Region Hallands bolag, Hallandstrafiken AB och Teater Halland AB, under verksamhetsåret 2020 bedrivit sin verksamhet på sätt som är förenligt med det fastställda kommunala ändamålet och utförts inom ramen för den kommunala befogenheten.

Sammanfattning

Region Hallands bolag står enligt 6 kapitlet 1§ kommunallagen under uppsikt av regionstyrelsen. Regionstyrelsen ska årligen i beslut pröva om regionens bolag bedrivit sin verksamhet på sätt som är förenligt med det fastställda kommunala ändamålet och utförts inom ramen för den kommunala befogenheten.

Om regionstyrelsen finner att ett bolag bedriver verksamhet som inte är förenlig med det fastställda kommunala ändamålet eller strider mot den kommunala befogenheten för bolaget, ska styrelsen lämna förslag till fullmäktige om nödvändiga åtgärder.

Bakgrund

Regionstyrelsens förvaltning och regionstyrelsen har löpande under verksamhetsåret en betydande kontakt med bolagen. Bolagen deltar

regelbundet på sammanträden för regionstyrelsen och regionstyrelsens arbetsutskott. Regelbundna möten på tjänstemannanivå sker varje vecka.

Bolagen behöver årliga anslag för sin verksamhet och ingår därför i regionens årliga planerings- och budgetprocess och i regionens uppföljningsprocess. Lekmannarevisorerna i bolagen har som utgångspunkt i sin granskning sett om bolagens verksamhet varit förenlig med ändamål och syfte och att verksamheten bedrivits på ett sådant sätt att den ligger inom den kommunala kompetensen. I detta avseende har inga avvikande synpunkter lämnats.

Regionkontorets uppfattning är därför att regionens bolag under 2020 bedrivit sin verksamhet på ett sätt som varit förenligt med fastställda ändamål och utförts inom ramen för den kommunala befogenheten.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutet medför inga ekonomiska konsekvenser.

Regionkontoret

Jörgen Preuss
Regiondirektör

Per Karlsson
Ekonomidirektör

Styrelsens/nämndens beslut delges

Hallandstrafiken AB
Teater Halland AB