

Plats och tid Sammanträdesrum "Ginsten", kl. 13.00–15.30

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)

Övriga deltagare Andreas Almquist, VD
Karin Bernhardt Engström, ekonomichef
Kerstin Andersson, sekreterare
Cenk Kacar, arbetstagarrepresentant

Utses att justera Per Stané Persson

Sekreterare Kerstin Andersson Paragraf 57–72

Justerande Gösta Bergenheim Per Stané Persson

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

§ 57

Mötets öppnande

Ordföranden hälsar deltagarna välkomna och förklarar mötet öppnat.

§ 58

Val av justerare

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

§ 59

Godkännande av dagordning

Styrelsen godkänner utsänd dagordning.

§ 60

Anmälan om eventuellt jäv

Ingen anmälan om jäv görs bland ledamöterna i Hallandstrafikens styrelse.

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

§ 61

VD-rapport

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

VD för Hallandstrafiken AB informerar om biljettsystemet vilket gick ner den 8 juni och påverkade samtliga län inom Lynx, det vill säga Halland, Kronoberg, Jönköping och Kalmar. Det berodde på driftproblem från vår leverantör FARA. Hallandstrafiken går ut med information i alla kanaler via vår Hemsida, Facebook, P4, SVT och Hallandsposten.

I mars 2022 fattade Regionfullmäktige beslut om organisationsförändring för Hallandstrafiken AB för övergång från bolag till förvaltning. Nuvarande status är att arbetet inför verksamhetsövergången är uppstartad och reglemente är framtaget.

Efter en artikel i pressen gällande synpunkter, kopplade till Regionen och Hallandstrafiken kring tillgänglighetsanpassning för synskadade, så informerar VD presidiet vilka anpassningar som gjorts på hemsida och i App för att de digitala kanalerna ska vara tillgänglighetsanpassade.

Regeringen fattade beslut den 25 maj 2022 om Coronastöd på 1 miljard kronor som ska fördelas till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och avser intäktsstappet första halvåret 2022.

Bolagets VD informerar om Hallandstrafikens fem fysiska butiker, som finns i Varberg, Falkenberg, Halmstad och Laholm. Butikerna är både en försäljningskanal och en servicekanal. Butiken i Laholm är den minsta av Hallandstrafikens butiker och ligger på Vingesgatan 1, vilket inte är ett optimalt geografiskt läge. Butiken har öppet tre dagar i veckan. En utredning är genomförd utifrån en kvantitativ (ekonomisk) och kvalitativ (service) nytta.

Det kommer att bli förarbrist under sommaren och det är en känd branschproblematik som varit känd i flera år, men har eskalerat på grund av pandemin. Nobina aviserade i maj att de får svårt att lösa sommaren trots vidtagna åtgärder. För att minimera kundpåverkan och möjlighet att kommunicera i tid genomförs en planerad neddragning på vissa linjer i Falkenberg mellan perioden 11 juli till och med 14 augusti.

Hallandstrafikens VD informerar om trafikobjekt utanför trafikplan mellan Halmstad och Markaryd. Bakgrunden är en utredning som är initierad och görs i samverkan med Region Kronoberg, näringslivet i Markaryd samt sydsvenska Handelskammaren gällande en företagsfinansierad busstrafik mellan Markaryd och Halmstad/Laholm.

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

§ 62

Statistik

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

Bolagets ekonomichef redogör för försäljningen under maj månad 2022. Försäljningen är i maj 2022 på samma nivå som i maj 2018 och 8 % lägre än 2019. I maj 2022 var försäljningen -25 % jämfört med maj 2019 ackumulerat.

Bolagets VD redovisar måluppfyllelse för april 2022. Marknadsandelen har fortsättningsvis en positiv trend vilket tyder på en stark återhämtningstakt och ligger nu på nivå om 15,1 %.

Resandet ökar med 50,6 % vid jämförelse motsvarande period föregående år. Restriktioner om att undvika att åka kollektivt till förmån för andra färdmedel har tagits bort under februari och därmed förväntas resandet fortsatt öka under våren.

Punktligheten inom tågtrafiken försämras något utifrån att tågtrafikens utbud återgår till det normala genom fler person- och godståg. Punktligheten inom färdtjänst och sjukresor är under april månad 95,6 %.

Utifrån kundernas nöjdhet med senaste resan är fortsatt åtta av tio resenärer nöjda, vilket är högre än den generella nöjdheten. Nöjdheten ligger fortsatt en bra bit från uppsatt målbild och planar ut.

§ 63

Öresundståg

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

VD för Hallandstrafiken AB informerar om trafikeringen på västkustbanan mellan Halmstad och Göteborg av tågset X61 som bedrivits från början av december 2021 och sker med sex dubbelturer per dag. Antalet synpunkter har varit låg, främst avsaknad av 1: a klass, mindre flexibla ytor för cyklar, barnvagnar etcetera. Tidhållningen är även sämre än snittet. Under sommaren är tre

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum

dubbelturer per dag aktuella och från hösten kommer det att köras fyra dubbelturer per dag på sträckan Halmstad – Göteborg. Arbete pågår med att identifiera eventuellt fortsatt behov av X61 under Tågplan 2023.

När det gäller Tågplan 2023 så är det lite nya förutsättningar. Bland annat nytt trafikupplägg då tågen vänder i Österport samt fyra tåg per timma över bron, nya punktlighets- och sittplatskrav i brotrafiken och fortsatt många infrastrukturprojekt.

VD för Hallandstrafiken AB informerar om status när det gäller upprustning av tåg.

Styrelsen delges en övergripande tidplan för huvudaktiviteter när det gäller byte av avtalspart från SJ till Transdev 11 december 2022.

§ 64

Ekonomisk månadsrapport, april

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

Ekonomichefen för Hallandstrafiken AB presenterar månadsrapport för januari – maj 2022, vilken ligger på 4 mkr, mot budget -12,5 mkr.

§ 65

Förändrat upphandlingsregelverk

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

Föredragande på styrelsen är en jurist som informerar om förändrat upphandlingsregelverk.

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

§ 66

Kollektivtrafikplan 2023

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. fastställa Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024 – 2025 i enlighet med redovisat förslag

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 underlag inom Region Hallands budgetprocess.

Denna utgåva av kollektivtrafikplanen färgas tydligt av pandemins effekter. Pandemin har kraftigt påverkat verksamheten 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 arbete utan risk för trängsel och ökad smittspridning. Kollektivtrafikens långsiktiga mål om marknadsandel 30 procent år 2030 kvarstår, men där takten påverkas. Samhällets digitala omställning med ökade möjlighet till distansarbete påverkar arbets- och studiependlingen, samtidigt som acceptansen för att pendla längre avstånd förväntas öka.

§ 67

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
------------------	--------------------	-------

§ 68

Omprövning av Arbetsordning för styrelse, VD-instruktion, Representationspolicy, Inköp- och Upphandlingspolicy, IT-plan, Antikorrupsionspolicy, Internkontrollreglemente och Policy och riktlinje för möten och tjänsteresor för Region Halland

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. fastställa redovisat förslag till Arbetsordning för styrelse, VD-instruktion, Representationspolicy, Inköp- och Upphandlingspolicy, IT-plan, Antikorrupsionspolicy, Internkontrollreglemente och Policy och riktlinje för möten och tjänsteresor för Region Halland

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

IT-plan för Hallandstrafiken AB antogs i styrelsen 2018-06-15. Planen innehåller olika delar, säkerhetspolicy för bolaget, IT-, system- och beredskapsplan för Hallandstrafiken AB. En justering av ansvarsstruktur för IT-system och IT-Beredskapsplan görs, samt att namn och kontaktinformation uppdateras.

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.

Policy och riktlinje för möten och tjänsteresor för Region Halland är ny och beslutades i Regionfullmäktige 2022-04-27 § 35. Det övergripande målet är att alla möten och resor som sker i tjänsten är miljöanpassade, kostnadseffektiva och säkra, samt bidrar till en effektiv verksamhet och en god arbetsmiljö. För att lyckas med den gröna omställningen behöver medarbetare och förtroendevalda välja hållbara mötes- och resesätt och därigenom bidra till minskad miljöpåverkan.

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

§ 69

Genomgång av dokumenthanteringsplanen

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna den årliga uppföljningen av dokumenthanteringsplanen och dess mindre revideringar som gjorts under året

Ärendet

En dokumenthanteringsplan är en förteckning över de handlingstyper som finns i företaget och som beskriver hur de ska hanteras. I dokumenthanteringsplanen ges 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, vilken beslutades i Regionstyrelsen 2017-08-30 § 113. En dokumenthanteringsplan behöver kontinuerligt revideras.

Dokumenthanteringsplanen för Hallandstrafiken AB antogs vid styrelsemötet 2021-06-18 där det beslutades att en årlig genomgång sker vid styrelsemötet i juni. De justeringar som gjorts under året är följande:

- **1.0 Styrdokument**
 - 1.0.0.0 - Halland bästa livsplatsen 2035
 - 1.0.0.0 – Hallands strategi för hållbar tillväxt 2021–2028
- **1.1 Ledning**
 - 1.1.1.0 – Mötes- och resepolicy för Region Halland
 - 1.1.1.0 – Riktlinje för möten och tjänsteresor
- **1.4 Demokrati och insyn**
 - 1.4.1.3 – Rutin hantering ”Tredje man”
 - 1.4.1.3 – Formulär ”Underlag för begäran om personuppgifter från ”Tredje man”
- **2.3 HR/Personal**
 - 2.3.1.4 – Uppföljningssamtal
- **2.4 Ekonomi**
 - 2.4.1.5 Årsredovisningar (förvaring)

§ 70

Anmälningar

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

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

1. bilägga anmälningarna till protokollet

Ärendet

Följande ärenden anmäls och läggs till handlingarna.

- Synpunkter på samrådshandling, Skummeslöv 29:1, Haga etapp 1 (Dnr 18-05-22 45863)
- Protokoll Regionfullmäktige § 26 Valärende: Entledigande och val av ny ledamot i Hallandstrafiken AB, RS180443 (Dnr 03-05-22 45822)
- Protokoll Kommunstyrelsen Hylte § 10 Yttrande Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024–2025, 2022 KS0182 (Dnr 18-05-22 45866)
- Protokoll Kommunstyrelsen Falkenbergs kommun § 145 Svar på remiss - Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024–2025, KS 2022/176 (Dnr 23-05-22 45883)
- Varbergs kommun, Samhällsutvecklingskontoret, Yttrande – Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024–2025, KS 2022/0189–12 (Dnr 01-06-22 45937)
- Halmstad kommun, Yttrande över Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024–2025 (Dnr 07-06-22 45965)
- Protokoll Kommunstyrelsen Kungsbacka kommun § 127 Svar på Hallandstrafikens remiss över Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024–2025, 2022–00329 (Dnr 07-06-22 45966)

§ 71

Övriga frågor

Ordförande Gösta Bergenheim (M) informerar om planerat studiebesök vid tunnelbygget i Varberg vid kommande styrelsemöte 25 augusti. Efter genomfört studiebesök fortsätter dagen med styrelsemöte i "Fregattens" konferensanläggning i Varberg.

§ 72

Mötets avslutande

Ordförande Gösta Bergenheim (M) tackar för dagens möte och önskar alla, både styrelse och personal, en trevlig sommar. Vice ordförande Per Stané Persson (S) tackar från styrelsen och önskar ordförande och personalen på Hallandstrafiken detsamma.

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

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

Antikorrupcionspolicy

Dokument upprättades: 2018	Dokument reviderades:	Dokument beslutades i: Hallandstrafikens styrelse 2019-06-26 § 58 2020-06-22 § 41 2021-06-18 § 78	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 Antikorrupsionspolicy genom att ge vägledning kring vilka ageranden som kan anses falla inom begreppet korruption och vara olagliga eller otillbörliga och i strid med Antikorrupsionspolicyn. Vidare ger riktlinjerna en översiktlig beskrivning av grundläggande komponenter som måste finnas i respektive verksamhet inom Region Halland för att, i enlighet med Antikorrupsionspolicyn, förebygga och hantera risker för mutor och korruption på ett adekvat sätt.

3. Omfattning

Antikorrupsionspolicyn täcker områden som sammanfaller med andra styrdokument inom Region Halland i vilka det för vissa specifika sammanhang redogörs för hur alla medarbetare ska verka för att förebygga korruption och upprätthålla kraven på saklighet och opartiskhet. Dessa styrdokument kompletterar Antikorrupsionspolicyn och skall läsas tillsammans med Antikorrupsionspolicyn. Dessa 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. Nämda 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 erbjudna 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 /aboratorietekniska industrin, 2014-04-04

Region Hallands interna styrdokument:

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

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

Rutin Attestordning, 2017-11-27

Finanspolicy, 2016-10-26

Klimat- och Miljöpolicy, 2017-10-25

Inköpspolicy, 2017-10-25

Rutin: Representation, 2013-01-14

Rutin: Bisyssla, 2013-08-26

Internkontrollreglemente

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



*Bilaga2-
Risk- och åtgärdsområden*

Inledning

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

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

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

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

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

Region Halland

Övergripande åtgärdsområden

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

Övergripande åtgärdsområden

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

Specifika riskområden

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

Region Halland

Specifika riskområden

Risk-/åtgärdsområde	Kommentar
Rekrytering	Tydliggöra jävsreglerna (närstående) i rekryteringsprocessen.
Representation - umgänge med leverantörer	- Säkerställa tillämpningen av <i>"Överenskommelse för att motverka mutor och korruption mellan leverantörer och beställare inom den offentligt finansierade bygg- och fastighetssektorn"</i> Denna bör också integreras med projektstyrningen inom regionen - Se över/uppdatera representationsriktlinjer - se även under övergripande åtgärdsområde under "Styrande dokument med koppling till antikorrupcionspolicyn." - Se över tillämpningen av relevanta regelverk vad gäller umgänge med leverantör särskilt i följande verksamheter: Regionservice/IT/Finans/Kultur.
Sponsring, samarbete, referenscase	Kartläggning av förekomst av sponsring, externa samarbeten och referenscase och för eventuella mutor och korruptionsrisker i dessa sammanhang.
Upphandling och inköp	- Säkerställa adekvata rutiner för direktupphandling - Säkerställa strukturer/rutiner inklusive systemstöd för att möjliggöra adekvat uppföljning av direktupphandlingar. - Utvärdera möjligheten att införa arbetsrotation för inköpare/upphandlingsavdelningen - Samverka med "Upphandlingsforum" för att säkerställa efterlevnaden av inköpspolicyn
Stora och komplexa investeringar	Säkerställa att regionens projektstyrningsmodell innefattar identifiering av risker för mutor och korruption samt adekvata kontrollåtgärder. T ex inom större bygg- och IT-investeringsprojekt.
Kontroll och uppföljning av 1ro... 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 2021-06-18 § 78	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.

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 2021-06-18 § 78	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 2021-06-18 § 78	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 bedrivs och hur allmänhetens insyn kan tillgodoses.

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

Lean och Kategoristyrning

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

Uppdaterat från föregående version

Uppdaterad med nytt innehåll enligt beslut i regionstyrelsen och regionfullmäktige.

Inköp och upphandling - riktlinjer

Hitta i dokumentet

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

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

Inledning

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

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

Definition

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

Ansvarsfördelning

Regionkontoret

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

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

Regionservice inköp och upphandling

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

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

Förvaltningar

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

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

Strategiska överväganden vid inköp och upphandling

Inriktning

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

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

Ur Policy

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

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

Etiska och sociala hänsyn

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

Sociala hänsyn

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

Kort om Uppförandekod för leverantörer

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

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

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

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

Samarbete med skattemyndigheten

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

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

Kollektivavtalsliknande villkor

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

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

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

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

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

Tillgänglighet

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

Etiska hänsyn

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

Korruption och oegentligheter

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

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

Jäv

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

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

Meddelarfrihet

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

Allmänhetens insyn

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

Miljöhänsyn

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

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

Innovation

Ur Policy

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

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

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

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

Viktiga inslag i en innovationsvänlig upphandling är:

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

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

Organisatoriska strategier för inköpsverksamheten

Planering

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

Samordning

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

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

Marknad och konkurrens

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

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

Tydlig uppföljning

Ur policy

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

Verksamheterna ska följa upp och utvärdera gjorda inköp och upphandling utifrån förväntat resultat. Med hjälp av analysverktyg och 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 inköpssamordnare 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.

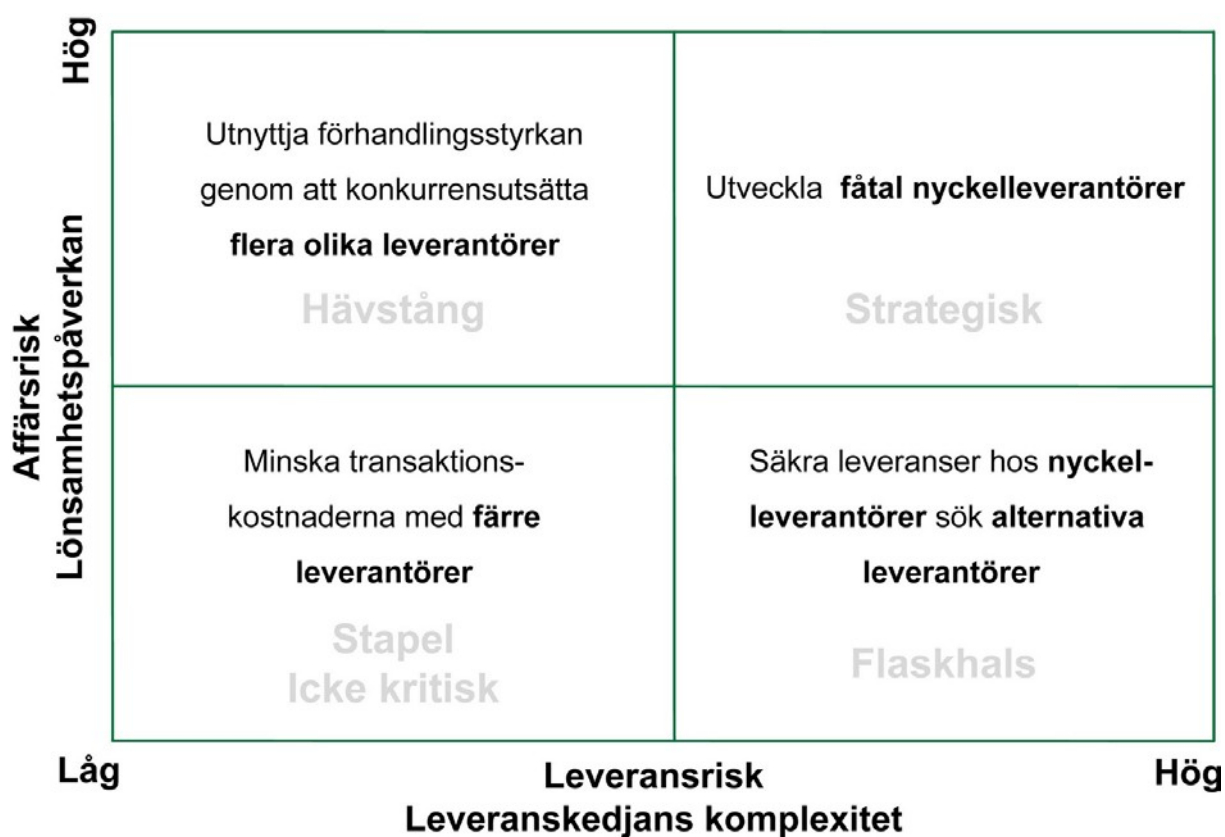
Uppföljning

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 inköspolicy för Region Halland med bolag

RS170059

Beslut

Regionstyrelsen beslutar att föreslå regionfullmäktige besluta att

- fastställa ny inköspolicy för Region Halland med bolag.

Under förutsättning av regionfullmäktiges beslut beslutar regionstyrelsen att

- fastställa riktlinjer för inköpsverksamheten.

Ärendet

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

Förslag till beslut

Regionstyrelsens tillväxtutskott förslår regionstyrelsen besluta att föreslå regionfullmäktige besluta att

- fastställa ny inköspolicy för Region Halland med bolag.

Under förutsättning av regionfullmäktiges beslut beslutar regionstyrelsen att

- fastställa riktlinjer för inköpsverksamheten.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Inköspolicy
- Inköspolicy 20170329
- Inköpsriktlinjer 20170609

Paragrafen är justerad

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

IT-Plan för Hallandstrafiken AB

- Säkerhetspolicy, Systemplan, Beredskapsplan

Dokument upprättades: 2018	Dokument reviderades: 2019-06-05	Dokument beslutades i: Styrelsen Hallandstrafiken AB 2018-06-15 2019-06-26 § 58 2020-06-22 § 41	Dokumentansvarig: Hallandstrafiken AB
-------------------------------	-------------------------------------	--	--



**IT – Plan
för
Hallandstrafiken AB**

Rev. 2022-05-30

Innehållsförteckning

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

IT-Plan för Hallandstrafiken AB

1 Inledning

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

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

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

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

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

2 Mål och riktlinjer

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

3 Verksamheten

Hallandstrafikens IT-stöd kan huvudsakligen indelas i följande områden.

- Allmänna system
- Branschspecifika system
- Fordon och hållplatser/terminaler
- Information och tjänster via Internet/Intranät/Mobil/Telefon
- Hårdvara

Allmänna system

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

Branschspecifika system

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

Fordon och hållplatser/terminaler

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

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

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

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

Information och tjänster via Internet/Intranät/Mobil/Telefon

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

Hårdvara

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

4 IT Planeringsprocess

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

5 IT Säkerhetspolicy

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

6 Utbildning

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

7 Systemansvar

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

8 Beredskapsplan

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

IT-säkerhetspolicy för Hallandstrafiken AB

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

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

Tillgång

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

Begränsningar

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

Nytt konto

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

Delade konton

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

Avsluta konton

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

Användning

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

Tillåten användning

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

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

E-post

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

E-posten får ej användas för:

- Skicka eller vidarebefordra kedjebrev.

Internet

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

Datorprogram

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

Licens

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

Originalmedia och licenshandlingar skall förvaras av Hallandstrafikens IT-avdelning.

Installation av program

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

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

Inköp av utrustning

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

Virusskydd

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

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

Virusskydd på bärbara datorer

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

Säkerhetskopiering

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

Bärbara datorer

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

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

Integritet

Hallandstrafiken AB respekterar användarnas rätt till integritet men förbehåller sig rätten att vidta nödvändiga åtgärder för att kontrollera systemets säkerhet. Detta kan innebära genomsökning av användarnas filer och program. Hallandstrafiken ABs rätt till kontroll regleras i Dataskyddsförordningen (GDPR).

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

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

Lösenord

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

Lösenordets utseende

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

Vid val av lösenord skall användaren undvika att använda lätt gissade ord. Idealet är ett nonsensord. Exempel på bra lösenord är "Tiger%buR32".

Regelbundna byten av lösenord

Lösenordsbyte skall ske en gång per år och är tvingande.

Avslöjande av lösenord

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

Användarens skyldigheter

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

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

Disciplinåtgärd vid missbruk

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

IT organisation

Hallandstrafiken AB

Henrik Karlsson	- IT-chef
Kjell Gillberg	- Teknikansvarig verksamhetsnära IT-system
Catherine Borg	- Teknikansvarig verksamhetsnära IT-system
Kerstin Brännvall	- System och Teknikspecialist generella IT-system
Bibbi Berglund	- Testledare LynX (Gemensamt biljett och betalsystem)
Johann Alsén	- IT-infrastrukturspecialist
Patrik Hansson	- IT-infrastrukturspecialist
Josefin Ramström	- BI & Data Warehouse Specialist
Paul Jansson	- IT-Tekniker Trafik och kundnära utrustning
Oskar Dudic	- IT-supporttekniker
Henrik Johansson	- IT-supporttekniker

IT-Systemplan för Hallandstrafiken AB

1 Inledning

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

2 Ansvarsstruktur

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

- Systemägare
- Verksamhetsansvarig
- Systemansvarig
- Driftansvarig
- Användare

Systemägare

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

Verksamhetsansvarig

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

Systemansvarig

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

Driftansvarig

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

Användare

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

Ansvarsstruktur för Hallandstrafikens IT-system

Systemtyp	Avdelning	IT-System	Systemägare	Verksamhetsansv.	Systemansvarig	Driftansvarig	Användare
Infrastruktur	IT	Nätverk Int/Ext	IT-chef	IT-chef	IT-avdelningen	IT-avdelningen	Alla
Kontorssystem	Alla	MS Office	IT-chef	IT-chef	IT-avdelningen	IT-avdelningen	Alla
Kontorssystem	Alla	Tfn-växel inkl CC	IT-chef	IT-chef	IT-avdelningen	IT-avdelningen	Alla
Kontorssystem	Marknad	Adobe	Kom-chef	Kom-chef	Marknad	IT-avdelningen	Marknad
Verksamhetssystem	Ekonomi	Kontek	Ek-chef	Ek-chef	Ek-chef	IT-avdelningen	Ekonomi
Verksamhetssystem	Ekonomi	Visma	Ek-chef	Ek-chef	Ek-chef	IT-avdelningen	Ekonomi
Verksamhetssystem	Ekonomi	NB Access	Ek-chef	Ek-chef	Ek-chef	IT-avdelningen	Ekonomi
Verksamhetssystem	Försäljning	LynX	Förs-chef	IT-chef	IT-avdelningen	IT-avdelningen	Ek/Trafik/ Marknad
Verksamhetssystem	Kundcenter	TimeCare	KC-chef	KC-chef	KC-chef	IT-avdelningen	Kundcenter
Verksamhetssystem	Marknad	Webbsida Intranät	Kom-chef	Kom-chef	Marknad	IT-avdelningen	Alla
Verksamhetssystem	Marknad	Webbsida Internet	Kom-chef	Kom-chef	Marknad	IT-avdelningen	Alla/Externa
Verksamhetssystem	Marknad	Respons	Kom-chef	Kom-chef	Marknad	IT-avdelningen	Alla
Verksamhetssystem	Trafik	Rebus	Trafikchef	Trafikutvecklare	Trafikutvecklare	IT-avdelningen	Trafik

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

IT-Beredskapsplan för Hallandstrafiken AB

1 Inledning

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

2 Planen

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

När är det beredskapsläge

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

Ett beredskapsläge kan också vara störningar i system med känslighetsgrad 1.

Vilka skall larmas

Vid ett beredskapsläge skall alltid Hallandstrafikens IT-beredskap där IT-tekniker finns bemannad larmas. Kan IT-tekniker inte lösa incidenten skall Hallandstrafikens IT-chef larmas som sedan beslutar om vilka åtgärder som skall vidtas och vilka resurser som skall sättas in.

Vilka skall informeras

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

Beredskapsorganisation

Tjänst	Prio
VD	2
Ekonomi-chef	3
Trafik-chef	2
Kommunikations-chef	1
IT-chef	1
IT-tekniker	1
Teknikansvarig	3
Kundcenter-chef	2
Försäljning-chef	2

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

Vilka resurser krävs

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

Vilka reservrutiner finns

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

Följande reservrutiner finns för dessa system

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

Vilka aktiviteter skall utföras

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

Känslighetsgradering av systemen

1 Hög > 5 Låg

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

BILAGA 1 till IT-Plan för Hallandstrafiken AB

Namn-och kontaktinformationslista

Beredskapsorganisation

Namn	Tjänst	Tfn Arbete	Tfn Mobil	Tfn Hem
Andreas Almquist	VD	0346-712 550	076-770 78 17	
Karin B Engström	Ek-chef	0346-712 560	076-770 78 35	0346-17674
Daniel Modiggård	Trafik-chef	0346-712 578	076-770 78 38	0340-677769
Yasmine Möllerström Henstam	Komm-chef	0346-712 540	076-770 78 20	035-156629
Henrik Karlsson	IT-chef	0346-712 570	076-770 78 05	0706-446033
Catherine Borg	IT-tekniker	0346-712 582	076-770 78 02	
Henrik Persson	IT-tekniker	0346-712 583	076-770 78 27	
Julia Isaksson	Förs-chef	0346-712 549	072-254 90 19	
Åsa Karlsson	KC-chef	0346-712 545	076-770 78 25	0346-84592

För en bred informationsspridning kontaktas nedanstående.

HLT Informationsenhet

Telefon

0346-712 791

Radio Halland

Telefon

Vardagar 05.30 – 18.30

035-172 700

Övrig tid

036-999 444

036-100 100

036-305 080

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



Beslutsorgan

Styrelsen för Hallandstrafiken AB

Tid

torsdagen den 16 juni, kl. 13.00

Plats

Hallandstrafikens kansli, Falkenberg, konferensrum "Ginsten"

Dagordning

1. Mötets öppnande
2. Val av justerare
3. Godkännande av dagordning
4. Anmälan om eventuellt jäv
5. VD-rapport
6. Statistik
 - Försäljning
 - Resande, kundnöjdhet, leverans
7. Öresundståg
8. Ekonomisk månadsrapport, maj
9. Förändrat upphandlingsregelverk (Föredragande AN)
10. Kollektivtrafikplan 2023 Beslutsärende
11. Genomgång av bolagsordning för Hallandstrafiken AB
12. Omprövning av:
 - Arbetsordning för styrelse
 - VD-instruktion
 - Representationspolicy
 - Inköp- och Upphandlingspolicy
 - IT-plan
 - Antikorrupsionspolicy
 - Internkontrollreglemente

- Policy och riktlinje för möten och tjänsteresor för Region Halland (ny)

13. Genomgång av dokumenthanteringsplanen

14. Anmälningar

15. Övriga frågor

16. Mötets avslutande

Gösta Bergenheim
Ordförande

Andreas Almquist
VD

Kerstin Andersson
Sekreterare

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN 2023 MED UTBLICK 2024–2025

BESLUTAD I HALLANDSTRAFIKENS STYRELSE 2022-06-16



INNEHÅLL

1. Sammanfattning	4
2. Inledning	5
Ett växande Sydvästsverige	5
Hur fungerar kollektivtrafiken i Halland	6
Kollektivtrafikens styrande dokument	6
3. Effekter av pandemin	8
4. Mål för kollektivtrafiken i Halland	10
Övergripande mål	10
Agenda 2030	10
Uppföljning och indikatorer	11
5. Måluppfyllnad	13
Övergripande måluppfyllnad	13
Marknadsandel	13
Resande	14
Tågtrafik	15
Stadsbusstrafik	19
Regionbusstrafik	20
Nöjdhet	22
Miljö	23
6. Verksamhetsutveckling – vad vi har gjort	25
Större trafikförändringar under tidsperiod 2015 - 2022	25
Försäljning	26
Marknadsföring, kommunikation och Information	27
Infrastruktur	29
Upphandling av trafik	31
7. Verksamhetsutveckling - vad vi planerar att göra 2023–2025	32
Våra angreppssätt	32

Förändringar i trafikutbudet.....	34
Trafikförändringar 2023	35
Trafikförändringar 2024 – 2025	43
Försäljning.....	45
Marknadsföring, kommunikation och information.....	47
Infrastruktur	49
Upphandling av trafik.....	50
8. Ekonomi	52
Priser.....	53
Självfinansieringsgrad	53
9. Särskild kollektivtrafik	54
Skolskjuts	54
Långsiktig plan för tidtabellsskiften.....	55
Serviceresor	55
10. Bilagor	59
Bilaga 1: Nyckeltal för den allmänna kollektivtrafiken 2021	59
Bilaga 2: Infrastruktur 2021	61
11. Samrådsredvisning Kollektivtrafikplan 2023	67
Kungsbacka kommun.....	68
Varbergs kommun	70
Falkenbergs kommun.....	72
Halmstad kommun	75
Hylte kommun	76
Laholms kommun	77

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 förändringar i trafikutbudet. I kollektivtrafikplanen redovisas 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 de halländska kommunerna.

Pandemin har kraftigt påverkat Hallandstrafikens verksamhet i form av minskat resande med tillhörande intäkter. Under hela pandemin har Hallandstrafiken upprätthållit kollektivtrafiken utifrån dess grundläggande samhällsfunktion för resor till skola eller arbete utan risk för trängsel och ökad smittspridning. Resbehovet efter pandemin är svårt att prognostisera. Efter pandemin förväntar sig Hallandstrafiken att arbetsmarknadsregionerna behöver 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 förväntas påverka hur vi reser framöver. Även förändrade beteenden avseende social distansering förväntas ge effekter på hur människor väljer att resa framöver.

Syftet med kollektivtrafiken är att göra samhället tillgängligt genom att skapa möjligheter för människor att resa till och från arbete, utbildning, fritidsaktiviteter och service. Kollektivtrafiken bidrar till ökad tillväxt med tillhörande regionförstoring, minskad miljöpåverkan samt skapandet av attraktiva stad- och boendemiljöer. 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. Nämda 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 fortsatt ska kunna utvecklas hållbart.

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 fler väljer kollektivtrafiken framför bilen och kollektivtrafikens marknadsandel ökar, minskar klimatutsläppen och trängseln på våra vägar.

Kollektivtrafiken är ett av flera verktyg för samhällsutveckling och för att få fler att resa med kollektivtrafiken krävs samverkande insatser mellan bebyggelse, infrastruktur och kollektivtrafikplanering. När satsningar sker på bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen kan attraktiviteten för en ort öka och fler bostäder byggas.

ATT HALLAND VÄXER INNEBÄR ATT DEN TOTALA TRAFIKMÄNGDEN ÖKAR

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 en stor del av pendlingen idag sker 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

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 december 2026.

HUR FUNGERAR KOLLEKTIVTRAFIKEN I HALLAND

Enligt lag om kollektivtrafik vilken 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 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.

KOLLEKTIVTRAFIKENS STYRANDE DOKUMENT

REGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI 2035

Det övergripande styrdokumentet i Halland är den Regionala utvecklingsstrategin. Här återfinns Hallands vision – bästa livsplatsen. Den regionala utvecklingsstrategin är en övergripande och långsiktig plan för hur Halland ska utvecklas. Med strategin som kompass och beslutsstöd i en komplex och snabbväxande tid kan olika aktörer i Halland i nästa steg bidra genom sina planer, budgetar, visioner och vägval så att vi tillsammans bygger det samhälle vi vill leva i. Hallands vision är att vara den bästa livsplatsen och det ska ske på ett sätt som är miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart.

STRATEGI FÖR HÅLLBAR TILLVÄXT 2021 - 2028

Hallands strategi för hållbar tillväxt beskriver hur hela Halland ska växa och utvecklas på ett hållbart sätt, där perspektiven är ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Tillväxtstrategin syftar till att samla och vägleda halländsk genomförandekraft och behöver ägas och bäras av

många. Det är genom att samla olika aktörers utvecklingskrafter mot gemensamt mål som Halland kan bli en region som växer hållbart. I strategin beskrivs vikten av god tillgång till en miljövänlig och energieffektiv kollektivtrafik vilken möjliggör attraktiva livs- och boendemiljöer.

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2021 - 2025

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskriver utvecklingen av kollektivtrafiken med utblick mot 2040 – 2050. I programmet finns fastställda mål tillsammans med principer och riktlinjer kring hur kollektivtrafiken ska utvecklas. Programmet inrymmer både en långsiktig och strategisk del och en mer konkret beskrivning av kollektivtrafiken på kortare sikt. I programmet synliggörs det långsiktiga målet om att kollektivtrafiken ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Målet tydliggör hur nära kollektivtrafiken är förenat med samhällsutvecklingen i stort och att kollektivtrafiken i sig inte är ett mål utan ett verktyg.

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN

Kollektivtrafikplanens syfte är att, utifrån strategiska val och prioriteringar beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Här beskrivs det operativa genomförandet, exempelvis linjeförändringar och turutbud för det kommande året med utblick ytterligare två år framåt. Hallandstrafikens vision är att skapa "världens bästa kollektivtrafik – för hallänningarna". Verksamhetens prioriterade mål är att nå en ökad marknadsandel, det vill säga att en större andel ska välja att åka kollektivt jämfört med bilen som färdmedel.

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 är viktigt att kollektivtrafiken fungerar för att de människor som måste resa, att dessa kunnat nyttja kollektivtrafiken även under pandemin till skola eller arbete utan risk för trängsel eller ökad smittspridning.

Resandet för 2021 påverkas fortsatt kraftigt av pågående pandemi. Restriktioner om att undvika att åka kollektivt till förmån för andra färdmedel resulterar i en resandeminskning om 7,3 procent jämfört 2020. Vid jämförelse med tidpunkt före pandemin (2019) minskar resandet med 44,2 procent. Under 2021 har resandet succesivt ökat och landar i slutet av året på nivåer om 70–85 procent per trafikslag vid jämförelse med 2019. Kollektivtrafikens marknadsandel, d.v.s. andelen resor med kollektivtrafiken av totalt antal motoriserade resor har minskat kraftigt. 2019 var marknadsandelen 18,1 procent vilket ska jämföras med utfallet för 2021 om 12,4 procent.

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. Redan innan pandemin kunde analyser påvisa 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. En effekt av pandemin förväntas vara att högtrafiktiderna täns ut till att omfatta fler timmar på morgonen och eftermiddagen. Även förändrade beteenden avseende social distansering förväntas ge effekter på hur människor väljer att resa framöver. De långsiktiga konsekvenserna av pandemin är osäkra.

Hallandstrafiken prognostiserar en resandeminskning om 10–15 procent för 2022 jämfört 2019. Resandet förväntas vara tillbaka på nivå 2019 inom en period av 3–5 år. Verksamheten förväntar sig följande effekter av pandemin:

- Ökat behov av vidgade arbetsmarknadsregioner förväntas uppstå utifrån bättre möjlighet att matcha arbetskraftens utbud med efterfrågan.
- Samhället har samtidigt ställt om utifrån ökad digital tillgänglighet.

- Även förändrade beteenden avseende social distansering förväntas ge effekter på hur människor väljer att resa framöver.

En stor utmaning för verksamheten de närmsta åren härleds till pandemins effekter. Denna består av att finna balans mellan samhällsutveckling/ hållbarhet och budget (kostnadsminskningar, ökade biljettpriser osv).



4. MÅL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN I HALLAND

ÖVERGRIPANDE MÅL

Det övergripande styrdokumentet i Halland är den Regionala utvecklingsstrategin 2035 (RUS) vilken redovisar en övergripande och långsiktig plan för hur Halland ska utvecklas. I Strategin för hållbar tillväxt 2021 - 2028 vilket utgår från RUS finns strategiska områden och prioriteringar med tydlig koppling till kollektivtrafiken. Attraktiva och hållbara livsmiljöer är ett strategiskt utpekade område vilket är viktigt för människors hälsa och välbefinnande. Strategin beskriver vikten av miljövänliga och energieffektiva transporter för att nå skolor, arbetsplatser, aktiviteter, friluftsliv och andra viktiga servicepunkter som en förutsättning för attraktiva livs- och boendemiljöer.

Kollektivtrafiken spelar 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. 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.

Det övergripande målet för kollektivtrafiken i Halland är att den ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Hallandstrafikens vision är "världens bästa kollektivtrafik – för hallänningarna". Hallandstrafikens prioriterade mål är att nå en ökad marknadsandel, d.v.s. ökad andel jämfört med biltrafiken. Genom en ökad kollektivtrafikandel kan stora samhällsvinster uppnås. Verksamheten bryts ned i delmål inom områdena förbättrad leverans, ökat resande och ökad nöjdhet vilka är avgörande för att nå en ökad marknadsandel.

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 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. De mål i Agenda 2030 där kollektivtrafiken främst bidrar är:

Mål 3 - God hälsa och välbefinnande. Kollektivtrafikresenärer går eller cyklar mer än bilresenärer vilket leder till mer fysisk aktivitet vilket ger positiva hälsoeffekter. Kollektivtrafiken bidrar till färre bildar på vägarna vilket leder till färre trafikolyckor.

Mål 10 - Minskad ojämlikhet. Kollektivtrafiken i Halland är till för alla. Kollektivtrafiken för samman människor och skapar delaktighet oberoende av biläggande samt möjliggör människors förflyttning oavsett bakgrund eller förutsättningar.

Mål 11 - Hållbara städer och samhällen. I städerna bidrar kollektivtrafiken till hälsosammare miljöer genom minskade avgas och bullernivåer. Kollektivtrafiken är ett av de viktigaste verktygen utifrån målet om ett hållbart transportsystem.

Mål 13 - Bekämpa klimatförändringarna. Varje ny resa med kollektivtrafiken minskar utsläppen av växthusgaser.

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 kollektivtrafik 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 samplanering mellan kollektivtrafik, infrastruktur, samhälls- och bebyggelseplanering		Uppföljning till Tillväxtstrategin
Attraktiva stadsmiljöer med mötesplatser som främjar företagsamhet, innovationer och kultur	Deltagande och publik vid ett urval strategiskt utvalda arrangemang och mötesplatser. Huspriser i Halland	Uppföljning till Tillväxtstrategin
En koldioxidneutral ekonomi och fossiloberoende transporter	Andel förnyelsebar energi, Koldioxidutsläpp	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 trafik kostnaderna 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 fordonsdatabas FRIDA	Kollektivtrafikplan

Kollektivtrafikstråken i stadsbusstrafiken skavara tillgänglighetsanpassade år 2025	Antal och procentandel av hållplatser i stadsbusstråken per stad	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	Utifrån 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

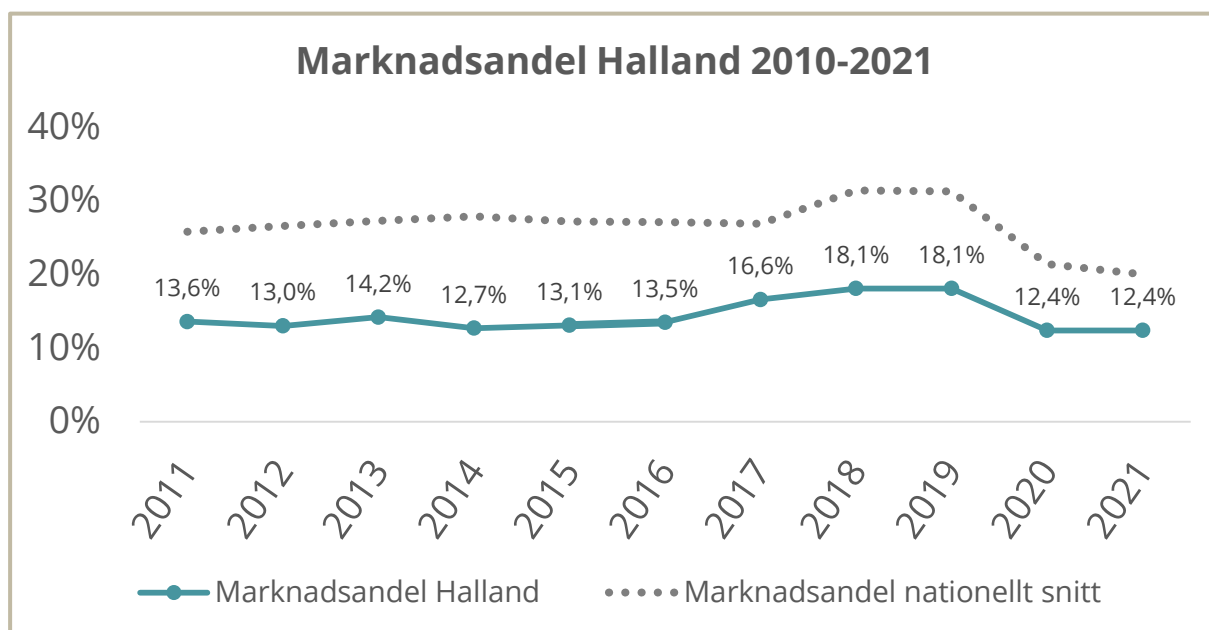
5. MÅLUPPFYLLNAD

ÖVERGRIPANDE MÅLUPPFYLLNAD

Nyckeltal	2019 utfall	2020 utfall	2021 utfall	2022 mål	2023 mål	2024 mål	2030 mål
Marknadsandel (%)	18,1	12,4	12,4	15,2	16,9	18,1	30,0
Antal resor (milj)	20,0	12,1	11,2	17,0	18,5	20,0	39,0
Nöjdhet (%)							
• Kund	59,6	61,5	55,0	57,4	60,0	62,7	85,0
• Allmänhet	51,5	53,5	48,9	51,0	53,3	55,6	75,0
• Senaste resan	80,5	78,8	78,2	79,7	81,3	82,9	95,0
Fossilfria bränslen*	99,6	99,8	100	100	100	100	100
*exklusive Krösatåg							

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 (2021).

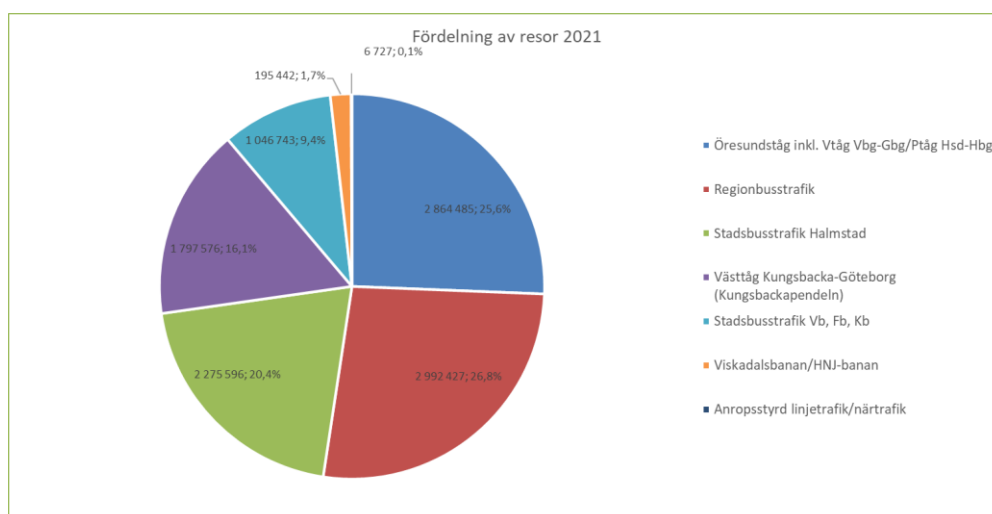


RESANDE

Pandemins effekter påverkade utfallet kraftigt med en minskning av resandet om 7,3 procent vid jämförelse med 2020. Totalt gjordes 11,2 miljoner resor med tåg och buss i Halland vilket kan jämföras med 20,0 miljoner resor vid tidpunkt före pandemin (2019). Resandet för 2021 har minskat med 44,2 procent jämfört med 2019 vilket i stort kan härledas till effekter av pandemin.



Sett till fördelningen av resor står regionbuss, Öresundståg/Pågatåg/Hallandståg och Halmstad stadsbuss fortsatt för ungefär tre fjärdedelar av resandet. Återstående fjärdedel utgörs främst av Kungälvapendeln samt övrig stadsbusstrafik.

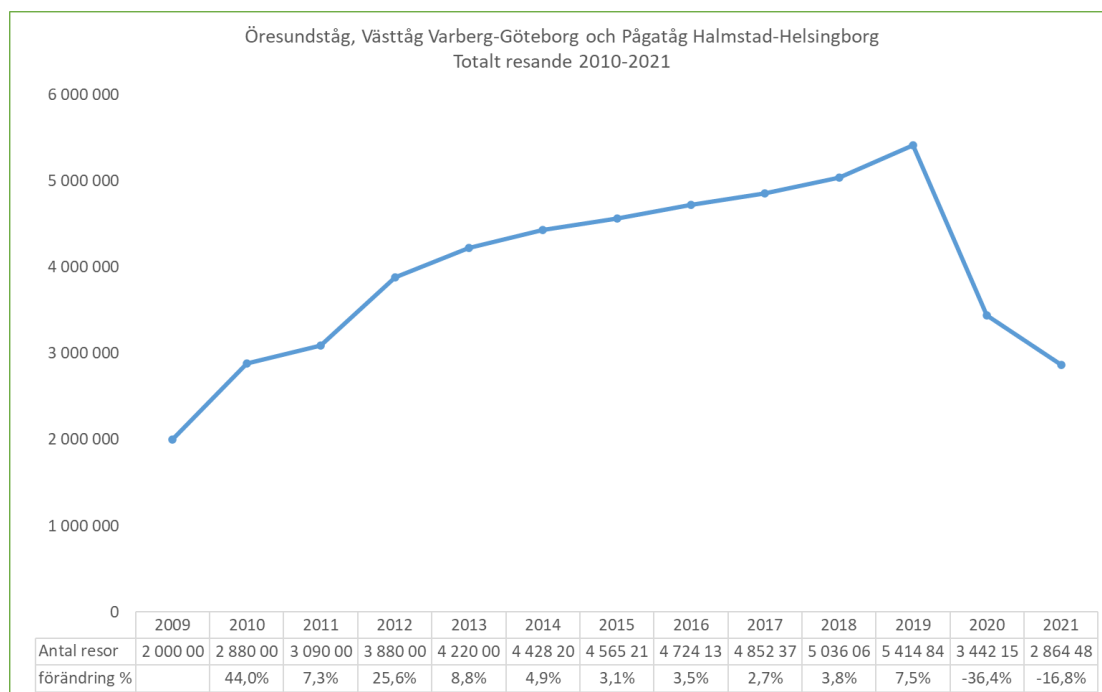


TÅGTRAFIK

Västkustbanan är stommen i den halländska kollektivtrafiken med avgörande betydelse för Hallands utveckling. Trafiken på Västkustbanan utgörs av Öresundståg, Kungsbackapendeln, Pågatåg och Hallandståg. I redovisning av resandet på Västkustbanan slås resandet för Öresundståg, Pågatåg och Hallandstågen samman då de tre tågssystemen kompletterar varandra utifrån tidtabell och uppehållsbild. Utöver Västkustbanan trafikeras Halmstad-Nässjö järnväg med Krösatågen på sträckan Halmstad-Jönköping/Nässjö. Viskadalsbanan med Västtåg Varberg - Borås stängdes för all trafik i augusti 2021. Under ett års tid ska hela järnvägen, spår, slipers, ballast och kontaktledning bytas ut. Undantaget är signalanläggningar och plankorsningar, som blir kvar i nuvarande utformning. Trafiken Varberg-Borås upprätthålls med ersättningsbuss under tiden banan är stängd. Trenden med vikande resandesiffror kan kopplas till pandemin men där kurvorna planar ut något under 2021.

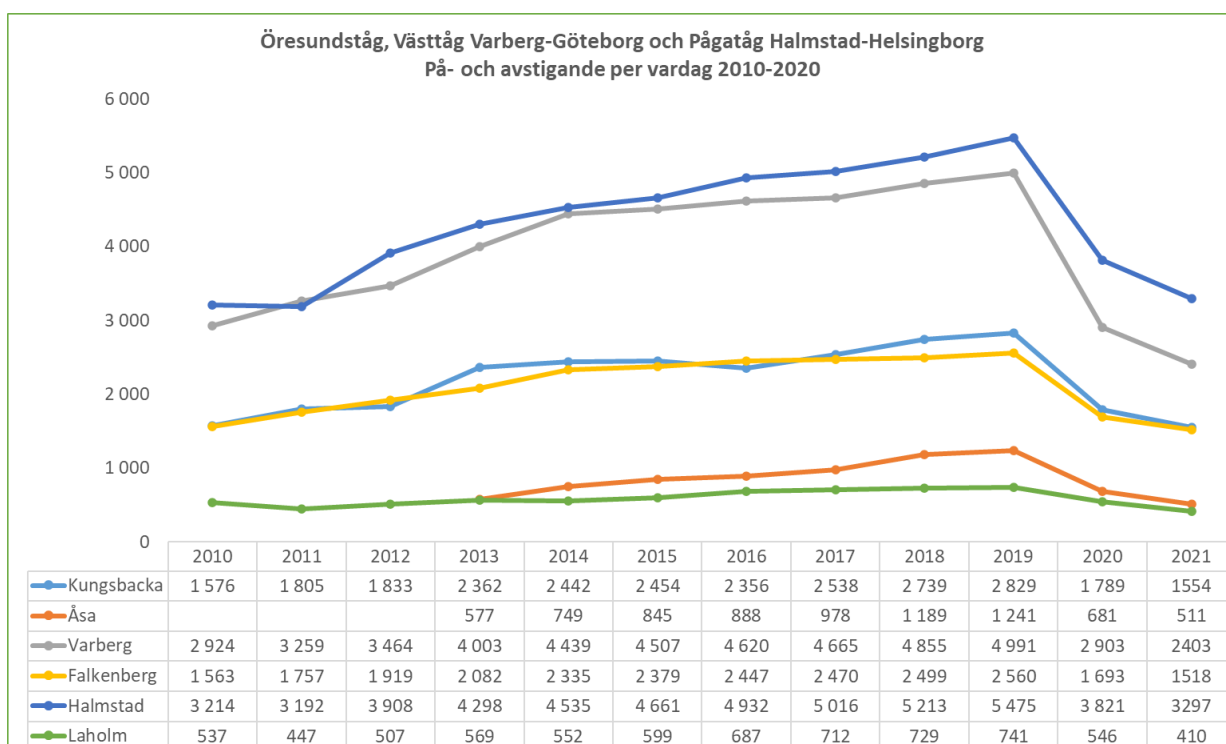
ÖRESUNDSTÅG, PÅGATÅG OCH HALLANDSTÅG

Under 2021 genomfördes närmare 2,9 miljoner resor med Öresundståg, Pågatåg Halmstad-Helsingborg samt Västtåg Varberg-Göteborg. Jämfört med 2020 minskade resandet med 16,8 procent. Resandet har minskat så kraftigt så att det hamnar i nivå med resandet 2010. De ökningarna som skett dels inom Öresundstågstrafiken, dels vid starten av Pågatågstrafiken (december 2015) och med tillkommande Hallandståg (december 2016) är därmed borta.



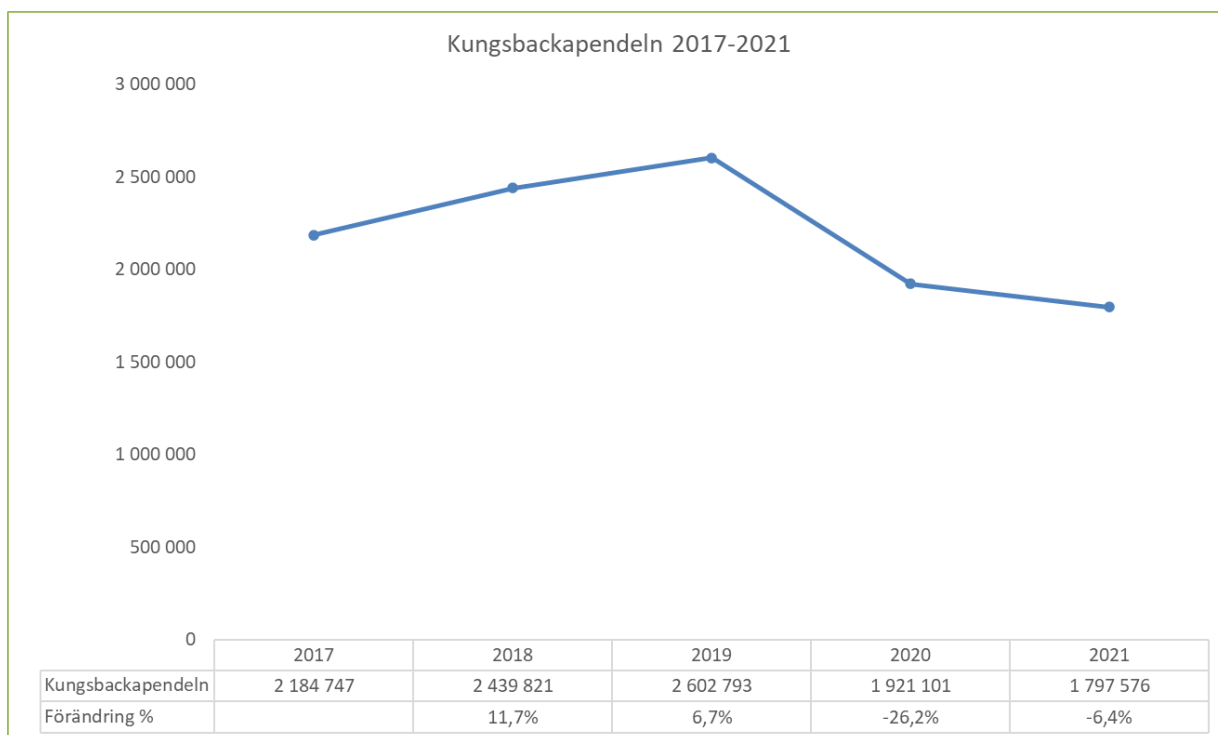
PÅ OCH AVSTIGANDE PER STATION

Vid fördelningen av antal på- och avstigande i Öresundståg, Pågatåg och Hallandståg är Halmstad och Varberg de största stationerna. Tillsammans står de för ca 60 procent av resorna. Samtliga stationer minskar under både 2020 och 2021. Den största reseminskningen återfinns i Åsa och Varberg där resandet minskat med 59 procent respektive 52 procent. Minst påverkan syns i Halmstad där resandet minskat med 40 procent under 2021 jämfört med 2019.



KUNGSBACKAPENDELN, VÄSTTÅG KUNGSBACKA-GÖTEBORG

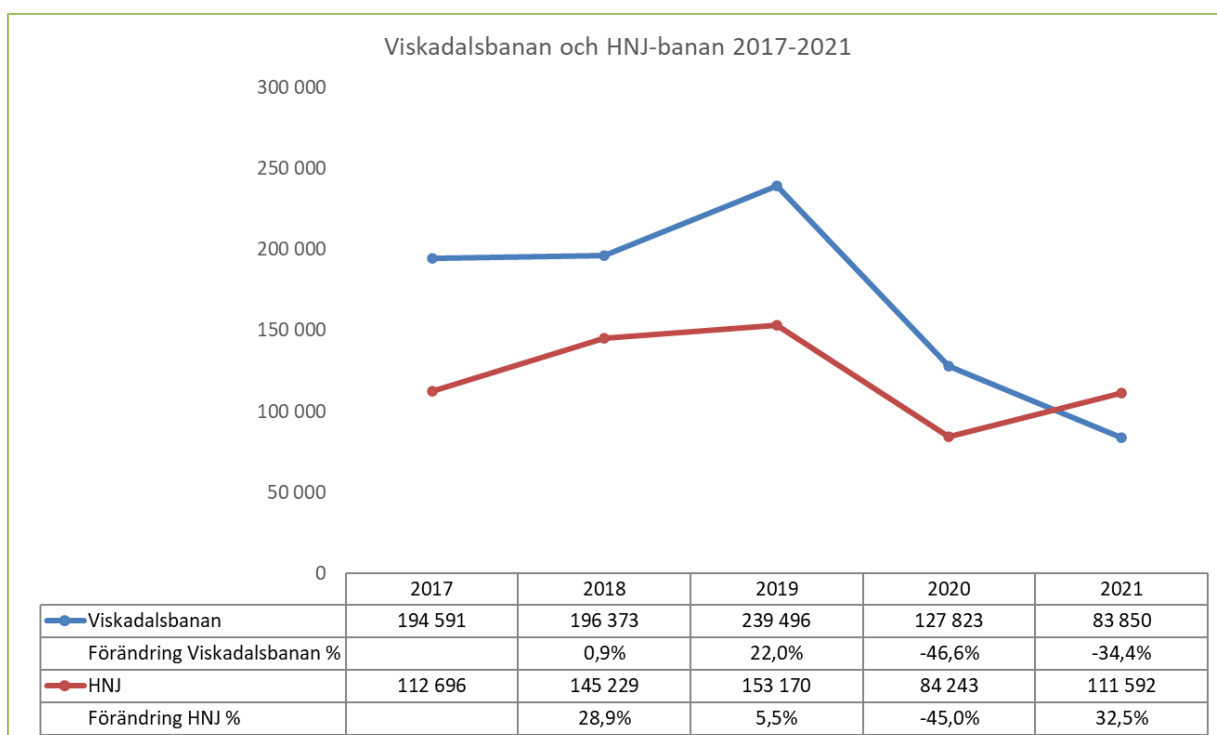
Resandet på Kungsbackapendeln mäts från och med 2017 med kundräkningssystem. Kundräkningssystemet innebär att det finns sensorer i varje dörrpar som mäter på- och avstigande. Det nya sättet att räkna resandet på Kungsbackapendeln har visat på ett stort mörkertal jämfört tidigare mätmetod där resandet justerades efter bedömd stämplingsbenägenhet vilket gav stora variationer. Utifrån att nuvarande mätmetod skiljer sig markant från tidigare utgör 2017 numera basår för fortsatta analyser på Kungsbackapendeln. Under 2021 genomfördes ca 1,8 miljoner resor på Kungsbackapendeln, en minskning med -6,4 procent jämfört 2020.



VISKADALSBANAN OCH HALMSTAD-NÄSSJÖ JÄRNVÄG

I likhet med Kungsbackapendeln mäts resandet på Viskadalsbanan från och med 2017 med kundräkningssystem. Under 2021 uppgick resandet till knappt 83 850 resor, en minskning med 34,4 procent jämfört 2020. Viktigt att notera är att banan stängdes för ombyggnad i augusti 2021 och trafiken har efter det utförts med ersättningsbuss.

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. En manuell kvalitativ resanderäkning har genomförts under 2021 likt under åren för testperioden. Under 2020 genomfördes inga mätningar som en effekt av pandemin, resandet fastställdes detta år av antalet stämplingar ombord inkluderat sålda resplusbiljetter. Minskningen med 28% jämfört mellan 2019 och 2021 bedöms som realistisk kopplat till pandemins påverkan på det totala resandet.



STADSBUSSTRAFIK

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 och 2021 orsakade pandemin stor påverkan på kollektivtrafikresandet. I resandestatistiken syns en kraftig resandeminskning på samtliga linjer. Under året genomfördes totalt 3,2 miljoner resor i stadsbusstrafiken, vilket är en minskning av resandet med -5,1 procent jämfört med år 2020 och en minskning med -46,9 procent jämfört med år 2019.

HALMSTAD OCH LAHOLM

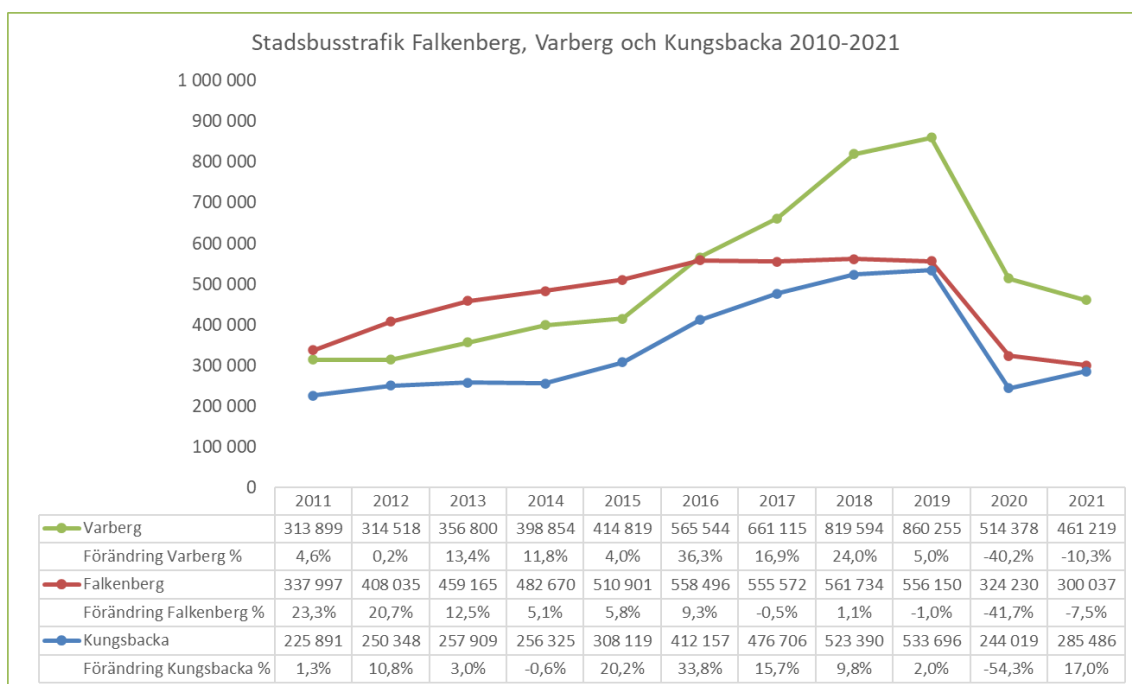
Stadsbusstrafiken i Halmstad utgör en viktig del av Hollandstrafikens verksamhet utifrån dess storlek. Den står för nästan 20 procent av samtliga resor i Halland och knappt 70 procent av resorna i stadsbusstrafiken. Under 2021 genomfördes 2,2 miljoner resor vilket är en minskning med -5,9 procent jämfört 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, framför allt 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 vid tidtabellsskiftet juni 2020, det finns därmed en passning till samtliga tågankomster och avgångar från centrum i Laholm.



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 orsakade pandemin ett minskat resande med -40,2 procent under 2020 och ytterligare med -10,3 procent under 2021 i Varberg. I Falkenberg minskade resandet med -41,7 procent under 2020 och ytterligare med -7,5 procent under 2021. Kungsbacka hade en resandeminskning under 2020 med -54,3 procent men där resandet under 2021 ökade med 17 procent.



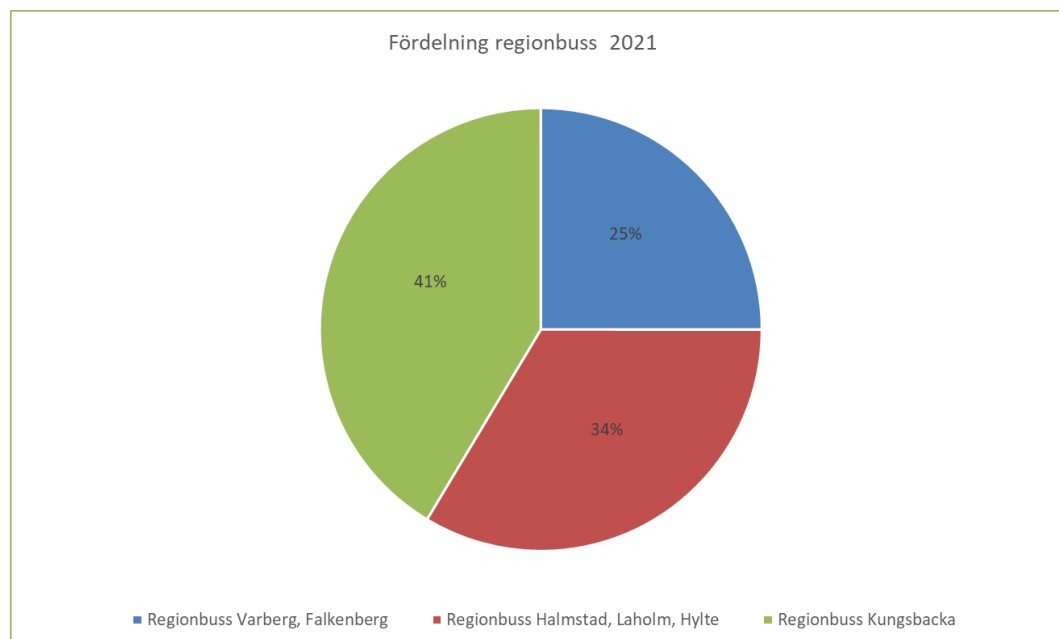
REGIONBUSSTRAFIK

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. År 2021 ser vi en mindre ökning med 0,6 procent jämfört mot 2020. Förbättringar inom regionbusstrafiken har skett framför allt för att skapa enklare och tydligare trafikeringsupplägg. Utgångspunkten för arbetet är Trafikförsörjningsprogrammets

fastställda principer om att satsa där förutsättningar för ökat resande är störst, d.v.s. i utpekade kollektivtrafikstråk där huvudlinjerna trafikerar.



Sett till fördelning av resor inom regionbusstrafiken stod regionbusstrafik söder (Halmstad, Laholm, Hylte) för 34 procent, Kungsbacka regionbusstrafik för 41 procent och regionbuss norr (Falkenberg, Varberg) för 25 procent.

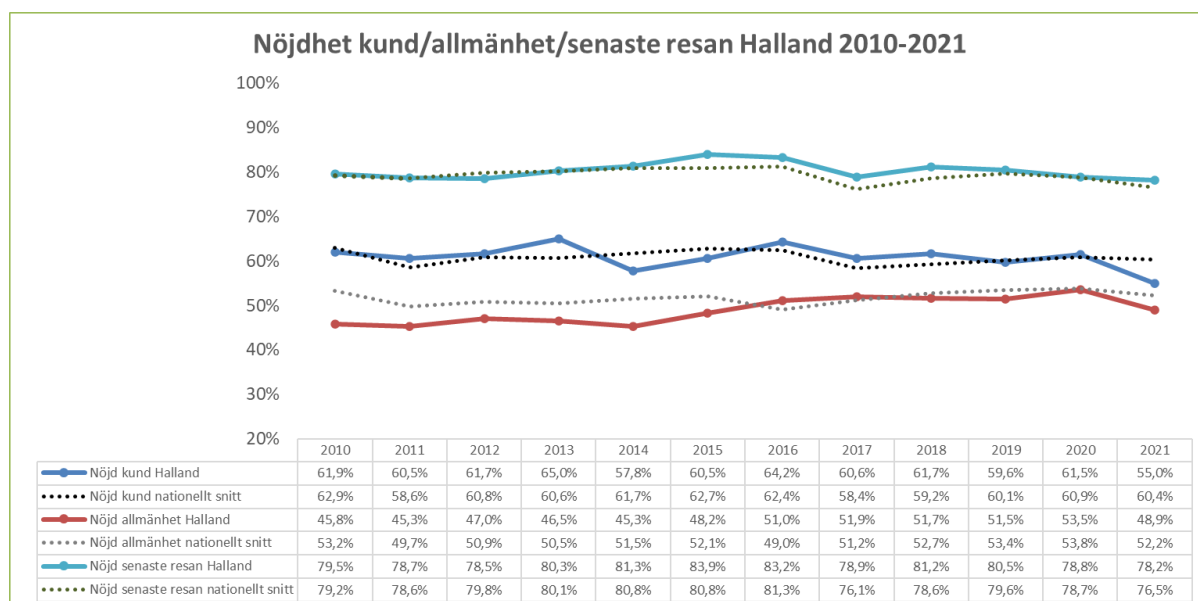


NÖJDHET

Kundnöjdheten mäts med hjälp av Kollektivtrafikbarometern, vilket är en branschgemensam undersökning bland invånare och kunder. Med kunder avses de som använder kollektivtrafiken minst varje månad och med allmänhet avses samtliga svarande i Halland, både kunder och icke-kunder. Kundnöjdheten inkluderar kollektivtrafiken i Kungsbacka kommun där Västtrafik ansvarar för utförandet.

Siffrorna för 2021 visar att 55 procent av kunderna är nöjda med Hallandstrafiken och 49 procent av allmänheten. I undersökningen framgår också att 78 procent av hallänningarna är nöjda med sin senaste resa. Nöjdheten har kraftigt minskat under pandemin och ligger fortsatt en bra bit ifrån uppsatta mål. Nöjdheten med senaste resan ligger även den fortsatt lågt, även om resenärerna är mycket mer positiva till sin senaste resa än till Hallandstrafiken som bolag (Västtrafik för Kungsbacka). Den negativa utvecklingen för kundnöjdheten bedöms kraftigt påverkats av pandemin, med tillhörande restriktioner om att undvika att använda kollektivtrafiken till fördel för andra färdmedel.

Kollektivtrafikbarometern visar att kollektivtrafikens relevans i form av hur enkelt det är att resa med kollektivtrafikbolaget är främsta drivkraften för kundnöjdheten i Sverige 2021. Detta följt av att kunna lita på kollektivtrafikens punktlighet. Från mitten av februari 2022 lyfts de flesta av restriktionerna. Framdörrarna på bussarna öppnas och vi kan återigen påbörja arbetet med att få tillbaka våra kunder. För att lyckas med de högt uppsatta målen krävs en fortsatt kraftsamling. Både för att möjliggöra en enkel resa och att våra kunder ska kunna lita på att komma fram i tid. Samtidigt som vi måste arbeta med att bygga upp vårt varumärke och kollektivtrafikens varumärke i stort efter pandemin.



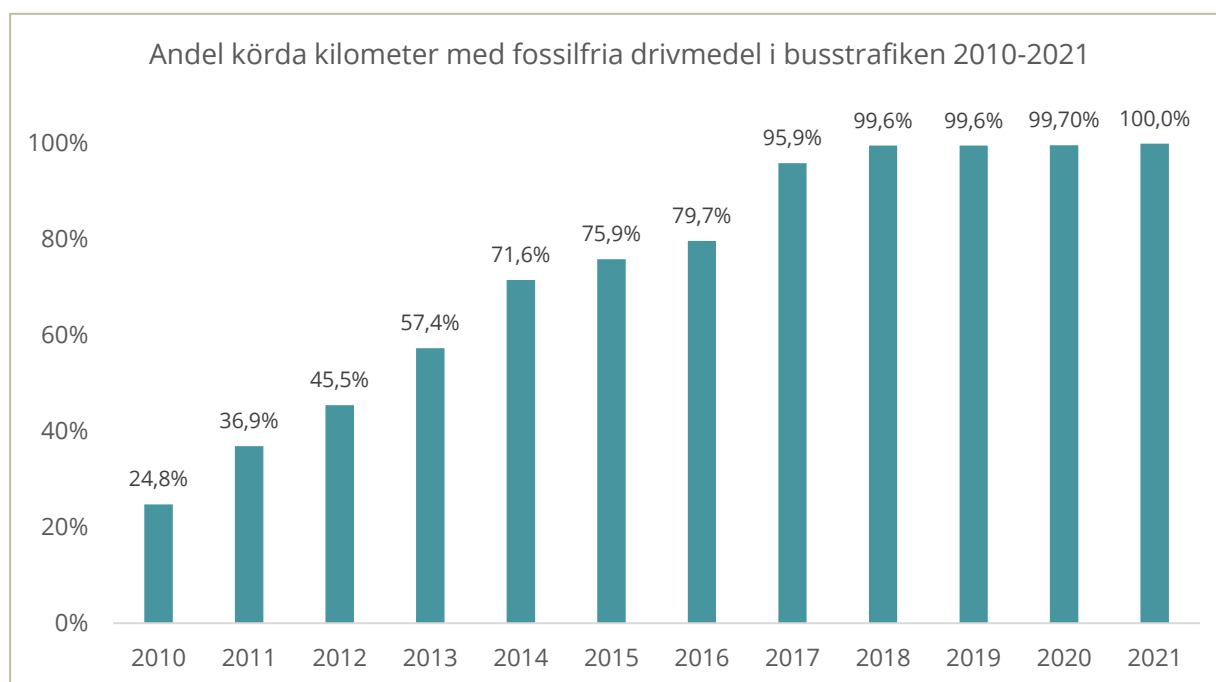
MILJÖ

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 i stället väljer hållbara färdmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik uppnås många positiva effekter, dels miljömässiga, dels 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 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 2021 har 100 procent av busstrafiken bedrivits med förnyelsebara drivmedel vilket kan jämföras med utfallet om 99,7 procent för 2020. Sammanfattat bedrivs samtlig kollektivtrafik i Hallandstrafikens regi från juni 2020 med fossilfri drift, exkluderat persontågstrafiken utmed HNJ-banan. 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 biodrivmedel är dock riskfaktorer som kan förväntas resultera i ökade kostnader framöver.



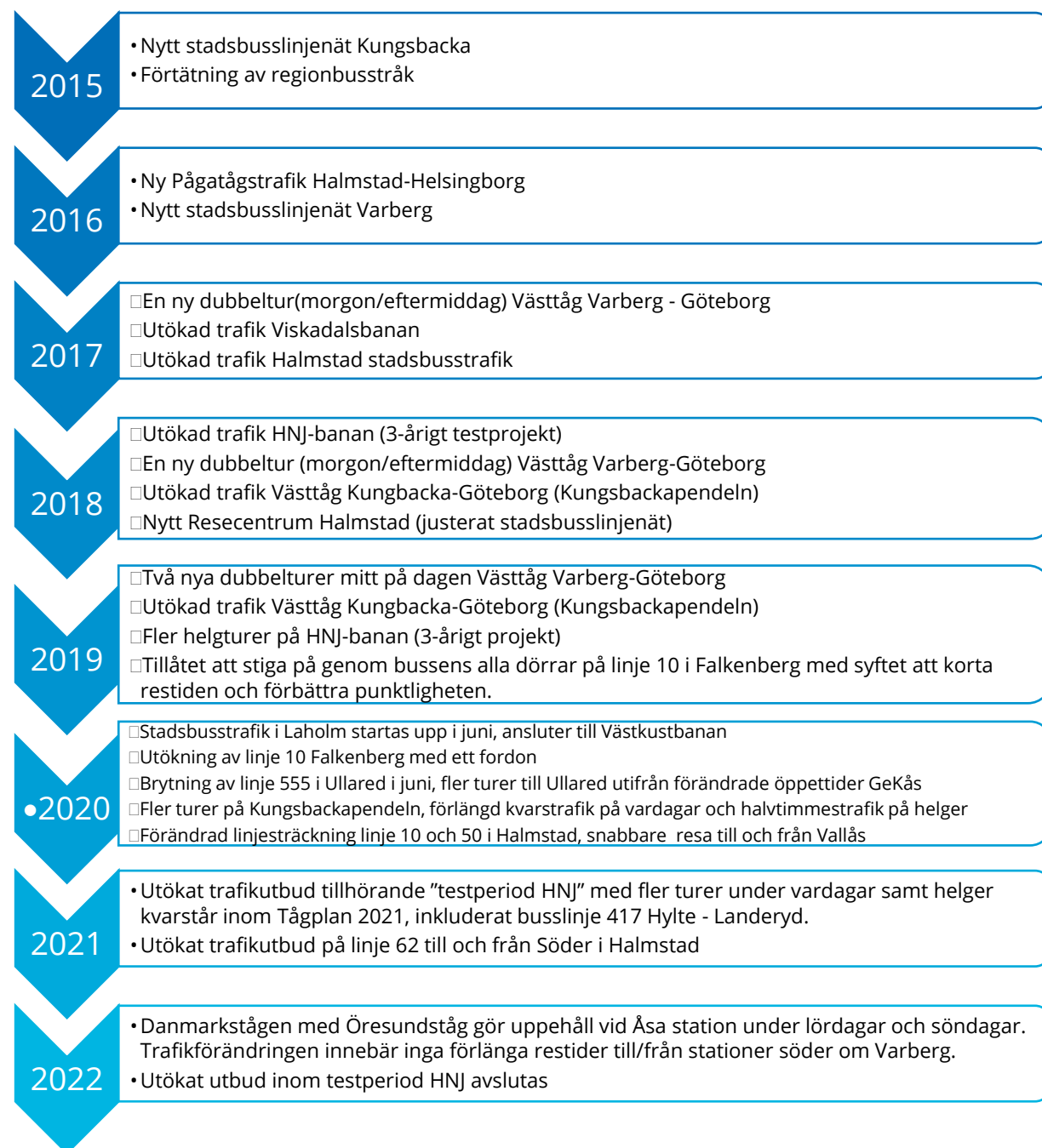
Hallandstrafikens inriktning är att fortsätta den positiva utvecklingen utifrån målsättning om en minskad miljöbelastning för kollektivtrafiken. Fler elbussar är ett angreppssätt utifrån två perspektiv, att uppnå en koldioxidneutral ekonomi och fossiloberoende transporter, samt i skapandet av attraktiva stadsmiljöer med mötesplatser som främjar företagsamhet, innovationer och kultur. Antal elbussar år 2021 uppgår till 19 fördelat inom stadsbusstrafiken i Kungsbacka, Varberg, Falkenberg, Halmstad och Laholm.

Hallandstrafiken påverkar målet om en minskad energianvändning främst genom att öka antalet resenärer ombord på bussar och tåg. För att kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljöbelastning krävs att det kollektivtrafikutbud som erbjuds används. Vid en alltför låg användning är det varken miljö- eller klimatomässigt motiverat att bedriva kollektivtrafik. Utöver att öka belägningsgraden ombord sker fortsatt utveckling inom fordonsindustrin med nya motortekniker och effektivare drivmedel.

Mål	Indikatorer
Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen	Utsläppsnivåer fordonsdatabas FRIDA
Ökad elektrifiering inom busstrafiken	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 - 2022



FÖRSÄLJNING

Under år 2021 lanserades Hallandstrafikens nya biljett-och betalsystem. Detta innebär att kunderna möts av nya försäljningskanaler och nytt biljettersortiment. Projektet med nytt biljett- och betalsystem utvecklas gemensamt mellan Hallandstrafiken, Kalmar Länstrafik, Jönköpings Länstrafik samt Länstrafiken Kronoberg.

Samverkan med övriga Trafikhuvudmän inom södra Sverige (sydtaxan) 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 länstrafikbolag och kommersiella aktörer.

Hallandstrafikens förändring av biljett- och betalsystemet är en del av målet mot att förenkla resandet och göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Biljettsortimentet är enklare med färre val samt raka tydliga rabatter och biljettnamnen är igenkänningsbara samt konsekventa. Hallandstrafiken lägger störst fokus på självservicekanalerna, främst appen. Kunden ska i huvudsak själv kunna hantera sina biljettköp men i de fall kunden har behov finns även bemannade försäljningskanaler.

Idag har Hallandstrafiken sju försäljningskanaler, varav sex är egna kanaler. Den externa försäljningskanalen avser Nationella bokningssystem (exempelvis sj.se, oresundstag.se samt resebyråer). Intäkter från externa försäljningskanaler står för drygt 30 procent av biljettintäkterna. 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 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.

År 2021 genomfördes 64 procent av försäljningen i Hallandstrafikens egna kanaler i appen. Av antalet biljetter såldes 84 procent i appen. Appens betydelse för försäljningen har påskyndats med anledning av pandemin eftersom framdörrarna på bussarna varit stängda under stora delar av år 2020 och inledningen av år 2021. Kunderna har vänt sig till appen för biljettköp eftersom det inte gått att köpa ombord. Kommande år bedöms appens betydelse för Hallandstrafiken att öka ytterligare, inte bara som en försäljningskanal utan även som en informations- och kommunikationskanal.

Pandemin har fått stora konsekvenser för Hallandstrafikens biljettförsäljning. Restriktioner kopplat till hemarbete eller kollektivtrafiken har påverkat resandet kraftigt. Biljettförsäljningen har utöver detta påverkats starkt av de stängda framdörrarna. Stängda framdörrar leder till att färre kunder köper en giltig biljett för sin resa, anledning är inte bara fusk utan även missförstånd eller brist i kunskap om var en biljett kan köpas.

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. Förändringen sker också åt andra hållet, från de typiska periodbiljetterna 30-dagars och 365-dagarsbiljetterna, till periodbiljetter med lägre resefrekvens (exempelvis 10x24-biljetten som lanserades under år 2021). Förändringen av biljettsortimentet har gjorts för att fler kunder ska uppleva kollektivtrafiken som attraktiv.

Utvecklingen framgår av försäljningen år 2021 där det skett förändringar i försäljningen av periodbiljetter. Under året har periodbiljetternas intäkt som andel av försäljningen minskat. En orsak bör vara att fler arbetar hemifrån och därmed deltidspendlar, vilket gör att de köper en billigare periodbiljett med lägre frekvens (10x24) alternativt köper enkelbiljetter de gånger de behöver resa till jobbet. Huruvida förändringen är permanent eller tillfällig på grund av pandemin visar sig kommande år.

Bortsett från pandemin har antalet tjänsteresor med kollektivtrafiken ökat under senare år. 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

MARKNADSFÖRING OCH KOMMUNIKATION

2021 började med fortsatta restriktioner på grund av pandemin. Det fanns en stor osäkerhet runt hur pandemin skulle utvecklas, men samtidigt en förhoppning om att Hallandstrafiken under året skulle kunna börja gå tillbaka till en mer normal vardag. Med tanke på restriktionerna kunde verksamheten inte uppmuntra till kollektivt resande i vår kommunikation.

Hallandstrafiken informerade i stället löpande om vad som gällde angående pandemin samt följde Folkhälsomyndighetens rekommendationer och informerade om dessa. Parallellt påbörjades även öppnandet av framdörrarna på bussarna, med montering av skyddsglas. Det fanns ett stort, inte minst medialt, intresse och vi kommunicerade löpande om hur processen fortskred.

Den 15 februari lanserades resterande delar av det nya biljettsystemet. Kommunikationen under den första delen av året fokuserade därför på denna övergång från gammalt till nytt. Ett stort arbete som inkluderade både intern- och extern kommunikation, samt utbildningsmaterial om de nya delarna. Parallellt med det löpande arbetet påbörjades arbetet med målstyrning för att på ett mer strukturerat sätt kunna följa upp våra aktiviteter och hur vårt arbete bidrar till att nå de övergripande målen i Kollektivtrafikplanen och Målpyramiden.

Utrullningen av Hallandstrafikens nya grafiska profil fortsatte under året. Exempelvis monterades den sista hållplatsskylten upp i juni, vilket innebär att alla hållplatser har ny grafisk profil. Hallandstrafiken har även fortsatt arbetet med att utveckla den interna informationen, med exempelvis mer rörligt material.

Efter sommaren stod Hallandstrafiken redo för att åter kunna välkomna resenärerna tillbaka till kollektivtrafiken. Vi var väl förberedda och gick ut direkt när restriktionerna släppte, med steg ett av "Post Corona" kampanjen. I det första steget var syftet att visa upp det nya Hallandstrafiken – med allt nytt som lanserats under 2020/2021 – och att få resenärerna att börja resa med oss igen. Speciellt de som valt bort oss, till förmån för bilen under pandemin. Ett varmt välkommen tillbaka!

I november startade Hallandstrafiken i gång steg två av kampanjen, där lyftes kollektivtrafiken i Halland som en del av den gröna omställningen och ett hållbart sätt att resa. Detta tillsammans med ett starkt erbjudande om 25 procent rabatt på alla biljetter. Även en specifik satsning på företagen genomfördes. En kampanj som fick ett bra resultat försäljningsmässigt. Dock slog pandemin till igen kort efter kampanjen, med nya restriktioner. De nya restriktionerna innebar bland annat att sätena närmast föraren spärrades av i bussarna och att vi åter fokuserade kommunikationen runt pandemin.

INFORMATION

I uppdraget för informationsenheten ingår att informera kunder vid trafikstörningar och även ge trafikupplysning. 2021 var ett utmanande år med flera stora banarbeten, både på Västkustbanan och Viskadalsbanan. Både arbetet med Varbergstunneln och dubbelspårsutbyggnaden vid Maria station i Skåne har påverkat tågtrafiken under hösten, och vid några tillfällen ersattes tågtrafiken med buss. Dessutom rustas Viskadalsbanan upp, vilket har inneburit att tågtrafiken har stängts av mellan Varberg och Borås från augusti, och ersatts av buss. Utöver detta har det varit en del utmaningar med inställda bussturer i södra Halland och ett stort tågstopp på självaste julafton.

Vid sidan av trafikinformationen som ovan har inneburit, har informationsenheten tillsammans med beställningscentralen under året arbetat med att upphandla ett nytt telefonsystem. Det nya systemet är planerat att tas i bruk i maj 2022. Det nya systemet innebär ett helt nytt och modernt digitalt arbetssätt, med bland annat automatiska telefonsvar och en förenklad arbetssituation för medarbetarna. Men framför allt förbättringar för våra kunder, med bland annat bättre köinformation etcetera

Informationsenheten arbetar även med att förbättra störningsinformationen, där vi bland annat startat upp en chatt med SJ för att få bättre och snabbare information.

INFRASTRUKTUR

Hallandstrafiken har de senaste åren ökat takten när det gäller att utveckla och förbättra sina hållplatser. Detta är dock inget Hallandstrafiken kan göra helt på egen hand utan detta kräver ett väl fungerande samarbete mellan de olika aktörerna. Grundprincipen är att väghållaren, det vill säga Trafikverket eller respektive kommun, står för plattform, eventuell hållplatsficka och anslutningar till hållplatsen medan Hallandstrafiken ansvarar för väderskydd, stolpar och all resenärsinformation. Det finns mera information kring ansvarsfördelning i Hållplatshandboken tillsammans med exempel på hållplatsutformningar och mycket annat.

Under 2020 påbörjades en omfattande uppgradering av samtliga hållplatser i samband med byte av grafisk profil. Samtliga hållplatslägen har försetts med nya topptavlor, hållplatser med bara en stolpe har nu fått en i varje riktning och alla stolpar och ytterhörn på väderskydd har försetts med blå reflexer. Topptavlorna har betydligt mera resenärsinformation än tidigare. Detta har påtagligt ökat synligheten samtidigt som det syftat till att stärka Hallandstrafikens varumärke. Detta arbete avslutades försommaren 2021.



Hallandstrafikens VD Andreas Almquist skruvar upp den sista av de nya hållplatsskyltarna

I direkt anslutning till uppgraderingen av hållplatserna har en större inventering av samtliga hållplatslägen utförts. All hållplatsutrustning har fotograferats och förts in i en databas. Som resultat av inventeringen har Hallandstrafiken sammanställt och redovisat graden av

tillgänglighetsanpassning i länet, undantaget Kungsbacka som kommer att redovisas under 2022. Enligt de mål som det regionala Trafikförsörjningsprogrammet anger om tillgänglighetsanpassning så återstår det ett stort antal hållplatslägen runt om länet. Dialoger kring vilka objekt som är på tur för ombyggnad pågår löpande med kommunerna och Trafikverket. Om andra åtgärder planeras, så som byggnation av cykelvägar eller ombyggnad av korsningar, strävas alltid efter att samordna detta med intilliggande hållplatser. Utöver detta görs även rena utbyten och nya utplaceringar av väderskydd i syfte att succesivt höja standarden och få bort de allra äldsta och sämsta väderskydden.

Nedan tabell redovisar antal tillgänglighetsanpassade hållplatser som byggts om under 2021, antalet uppgår till 19 stycket i Halland. Dessutom har 18 väderskydd bytts ut under året.

Tillgänglighetsanpassade hållplatser under 2021						
	Kungsbacka	Varberg	Falkenberg	Hylte	Halmstad	Laholm
Statligt vägnät	3	0	0	0	0	1
Kommunalt/enskilt vägnät	0	6	3	0	6	0
Summa/kommun	3	6	3	0	6	1

Sedan några år anger det regionala Trafikförsörjningsprogrammet något som kallas Bytespunkt med utökad resenärsservice. Det handlar om att en centralt belägen hållplats i en av de mindre orterna i någon kommun får en bättre standard än en vanlig hållplats, större väderskydd, parkering både för cykel och bil, bättre belysning, realtidsdisplayer och en större analog klocka på en stolpe. Syftet är även att skapa mer centrum- och torgkänsla på platsen. Under 2021 har anläggningen vid Veddige station slutförts men inget nytt projekt påbörjats.

Infrastruktur för Hallandstrafiken innebär inte bara direkta ny- och ombyggnader av nedslitna hållplatser utan även daglig framkomlighet i trafiken, drift och underhåll av gator och befintliga hållplatser, provkörning vid tänkta förändringar i linjenät och mycket annat. I Halmstad har det sedan några år funnits ett forum som träffats ungefär en gång i kvartalet med medverkande från kommun, alla i kommunen verkande trafikföretag och Hallandstrafiken. Allt som diskuteras är nära den dagliga verksamheten och de närvarande har mandat att ta enkla och snabba beslut. Denna forumform har bedömts som så lyckad att den nu implementerats i Falkenberg och Varberg. Laholm och Hylte står på tur. Namnet på forumet är Team (kommunnamn) för att understryka att arbetet verkligen utförs av ett väl fungerande team.

UPPHANDLING AV TRAFIK

TÅGTRAFIK

Inom tågtrafiken deltar Hallandstrafiken i de olika tågsystemen Öresundståg, Västtågen, Krösatåg och Pågatåg. Öresundstågstrafiken befinner sig i början av sin avtalsperiod och Västtågen och Pågatåg befinner sig i mitten av avtalsperioden. Gällande Krösatågstrafiken skedde en tilldelning av trafiken i december 2020 vilket blev föremål för en överprövningsprocess. Under 2021 har Hallandstrafiken tillsammans med övriga Regioner inom samverkan för Krösatåg utfört en direktupphandling av trafiken med avtalsstart december 2021. Kontrakterat trafikföretag för att bedriva denna trafik från december 2021 blev SJ Krösatåg. Överprövningen har avgjorts i förvaltningsrätten men Kamarrätten har tagit upp ärendet för prövning där ärendet förväntas avgöras någon gång under första halvåret 2022. Det nya trafikavtalet inom Krösatåg har ett starkare fokus på fordonsunderhåll samt fler och nöjdare kunder.

BUSSTRAFIK

Hallandstrafiken befinner sig i början av avtalsperioden gällande den allmänna kollektivtrafiken med buss samt skolbusstrafiken. Avtalens trafikstart var i juni 2020. Dessa avtal har en avtalslängd på 10 år och därför befinner sig Hallandstrafiken nu i en längre period utan planerad upphandling av busstrafik. Den upphandling av busstrafik som befinner sig närmst i tid är Kungsbacka skolbusstrafik som beroende på optionsår trafikstart antingen 2026 eller 2028.

INFRASTRUKTUR

Avtalen inom området infrastruktur som upphandlas är väderskydd (utrustning), skötsel av väderskydd samt en tjänstekoncession för reklam i väderskydd. Under 2021 trädde ett nytt avtal för väderskydd (utrustning) i kraft vilket i stort innehöll liknande kravställning som föregående avtal vilket skapar förutsättningar för en trygg och stabil leverans av väderskydd och tillhörande utrustning, då som ett led att fortsätta förbättra kundens upplevelse av kollektivtrafiken.

SERVICERESOR

Under 2021 har Hallandstrafiken utfört en upphandling gällande Serviceresor (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts med personbil). Ambitionen med det nya trafikavtalet var att bibehålla den goda leveranskvaliteten som dagens trafikavtal har inneburit men att anpassa kravställningen gällande miljö- och klimat med målsättning om ett fossiloberoende samhälle och transportsystem senast 2030. Avtalet utformades som ett sexårigt avtal och planerad trafikstart till 1 juli 2022. Upphandlingen tilldelades i oktober 2021 och blev föremål för överprövning. Överprövningen har avgjorts i förvaltningsrätten men prövningstillstånd har begärts till Kamarrätten i mars 2022. För att säkerställa trafiken och de samhällsviktiga transporterna har Hallandstrafiken utfört en direktupphandling med trafikstart i juli 2022 i avvaktan på att frågan slutligen avgörs.

7. VERKSAMHETSUTVECKLING - VAD VI PLANERAR ATT GÖRA 2023–2025

VÅRA ANGREPPSSÄTT

VI UTGÅR FRÅN ATT 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 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. 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 tågtrafiken ska uppfattas som attraktiv är det nödvändigt att restiderna är korta. 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. 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 RESTIDERNÄ MED BUSSTRAFIKEN

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 för busstrafiken i de halländska

tätorterna är ett arbete som behöver samplaneras mellan Trafikverket, Region Halland, Hallandstrafiken och kommunerna.

VI FÖRBÄTTRAR SAMVERKAN OCH SAMPLANERING MED BERÖRDA INTRESSEENTER

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. Att få fler att använda kollektivtrafiken i stället 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 i stället 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. För att detta ska kunna bli verklighet är samverkan och samplanering med de halländska kommunerna av största vikt.

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. Eftersom Halland växer och resbehovet ökar är det viktigt att peka ut och genomföra nödvändiga infrastrukturinvesteringar, inte minst på Väst kustbanan vilket är viktigt för hela Hallands utveckling.

VI UTGÅR FRÅN ETT HELA RESAN-PERSPEKTIV

Hela resan perspektivet innebär att planera för resenärens resa från dörr till dörr i stället 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. 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 t.ex. äldre resande med rullator, personer med funktionsnedsättning, barn och unga samt resande med barnvagn. 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.

FÖRÄNDRINGAR I TRAFIKUTBUDET

PROCESS FÖR JUSTERINGAR I UTBUD

Kollektivtrafikens förmåga att ställa om verksamheten påverkas av långa ledtider. Hallandstrafikens trafikplaneringsprocess utgår från Kollektivtrafikplanen som utgör navet i utvecklingen av den allmänna kollektivtrafiken. Trafikplaneringsprocessen sträcker sig över minst 1,5 år, det vill säga från att arbetet med Kollektivtrafikplan påbörjas till tidigast genomförande av beskrivna trafikförändringar. Hallandstrafiken ansöker om tåglägen i april hos infrastrukturägaren Trafikverket för den tågtrafik vilken planeras genomföras från tidtabellsskiftet i december. I trafikavtalen inom busstrafiken är ledtider främst förknippat med investeringar i fordon samt rekryteringsbehov. Med bakgrund i den långa tidsperioden förutsätts god framförhållning i samtliga delar av processen.

TRAFIKUTVECKLINGSPRINCIPER

Strategin för den allmänna kollektivtrafiken i Halland är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. För att stödja en socialt hållbar utveckling kompletteras detta med grundläggande resmöjligheter för hela länet. Den grundläggande principen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Utgångspunkten för lågfrekvent resande är att linjer med en kostnadstäckningsgrad mindre än 30 procent, eller ett resande som understiger fyra personer per tur, ska vara föremål för översyn. Frigjorda resurser kan omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan förväntas bli större för fler resenärer.

PLANERINGSINRIKTNING 2023

Resbehovet efter pandemin är svårt att prognostisera. Ökat behov av vidgade arbetsmarknadsregioner förväntas uppstå utifrån bättre möjlighet att matcha arbetskraftens utbud med efterfrågan. Samhället har samtidigt ställt om utifrån ökad digital tillgänglighet. Även förändrade beteenden avseende social distansering förväntas ge effekter på hur människor väljer att resa framöver. Resandet förväntas vara tillbaka på nivå 2019 under en period av 3–5 år (2024 – 2026).

- Långsiktigt mål om marknadsandel 30% ligger kvar men där takten påverkas
- Omfördelning av resurser
 - Vi utgår från den trafik vi har idag och genomför endast trafikförändringar vilka behöver finansieras genom neddragningar, i första hand inom samma geografiska område.

- Genom att väghållaren prioriterar kollektivtrafiken i gatuutrymmet skapas en attraktivare produkt med fler resenärer samtidigt som produktion frigörs. Sådan frigjord produktion resulterar i ett ökat trafikutbud vilket i första hand placeras i samma geografiska område.

TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2023

För 2023 föreslås justeringar i utbudet till en kostnad om 0 miljoner kronor. Objekten utgår från det trafikutbud vi har idag där föreslagna trafikutökningar har finansierats genom omfördelning av produktion.

	Objekt	Beskrivning	Ekonomi (mkr)
1	Omfördelning Laholm	Snabbuss L320 läggs ned och resurser omfördelas till L324 och L225.	
2	Omfördelning Hylte	L410 mellan Halmstad och Hyltebruk kortas ned till att trafikera Torup – Kinnared – Hyltebruk. Ökat trafikutbud kan erbjudas med byten för vidare resa i Torup.	
3	Omfördelning Halmstad	L 330 mellan Harplinge och Halmstad förenklas genom färre linjevarianter och fler direkturer till Halmstad (utan byte i Haverdalsbro).	
4	Omfördelning Falkenberg	L350 trafikerar inom Heberg. L509 förlängs och vänder i Eftra.	
5	Omfördelning Varberg	Fler resmöjligheter till Kungsäter på eftermiddagarna med L661 och L664.	
6	Omfördelning Kungsbacka	Trafikering av bostadsområde Tölö Ängar med L741.	
			+ -0

OBJEKT 1 - OMFÖRDELNING LAHOLM

BAKGRUND

I juni 2020 infördes stationspendeln, linje 1 i Laholm. Linjen är anpassad efter alla avgångar och ankomster på Väst kustbanan vid Laholm tågstation. Med linje 1 har tågalternativet blivit tillgängligt för resande till och från bland annat Halmstad. Utbudet med linje 1 och tåg är halvtimmes trafik under högt trafik och timmes trafik under låg trafik per riktning. I resrelation Laholm - Halmstad innebär det 26 dubbelturer per vardag. Restiden mellan Laholms busstation och Halmstad C är 31 min med linje 1 och tåg, motsvarande resa med linje 320 tar 32 min och linje 324 tar 43 min. I samband med att Linje 1 infördes reducerades utbudet på linje 320 från 22 dubbelturer till 10 dubbelturer per vardag. Samtidigt ökades utbudet på linje 324 från 20 dubbelturer till 27 dubbelturer per vardag. Totalt ökades utbudet mellan Laholm och Halmstad med 21 dubbelturer, från 42 dubbelturer till 63 dubbelturer per vardag.

Linje 320 och linje 1 samt tåg har parallella syften och uppdrag i relationen Laholm - Halmstad där det stora resandet sker från Laholm busstation. Mellanliggande orter som Veinge, Genevad och Trönninge tar ej del av det utbud som finns på linje 320 då snabbussen ej trafikerar inom dessa orter, till förmån för korta restider. 2019 stod cirka 6 procent av det totala resandet på linje 320 från de mellanliggande hållplatserna i Laholms kommun. Då var dock utbudsfördelningen mellan linje 320 och linje 324 jämnare än vad den är idag.

Linje 225 har idag ett utbud som består av 14 dubbelturer per vardag. På vardagskvällar efter 21.00 samt på helgerna trafikeras linjestäckningen av anropsstyrda turer. Sedan 2015 har linjen ökat med 2 dubbelturer, från 12 till 14 dubbelturer. Linjens sträckning går längs med kusten vilket är ett expansivt område med stor potential och där kommunen har redovisat tydliga utvecklingsplaner. En ökning av linjetrafiken i detta stråk är både naturlig och behövlig samt i linje med det regionala trafikförsörjningsprogrammet där sträckningen är utpekad som ett starkt stråk.

SYFTE

Syftet är att genom en omfördelning av utbudet främst möta upp det ökade underlaget i kuststråket men även att fördela om utbudet på sträckan Laholm och Halmstad. Resultatet innebär att mellanliggande orter får ta del av det utbud som finns med regionbuss i stråket, samt att vissa på linje 324 förlängs till och från Lagaholmsskolan med mål att förenkla resandet till och från grundskolan, gymnasiet samt närliggande område.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Linje 320 – Linjen läggs ned till förmån för linje 225 och linje 324.

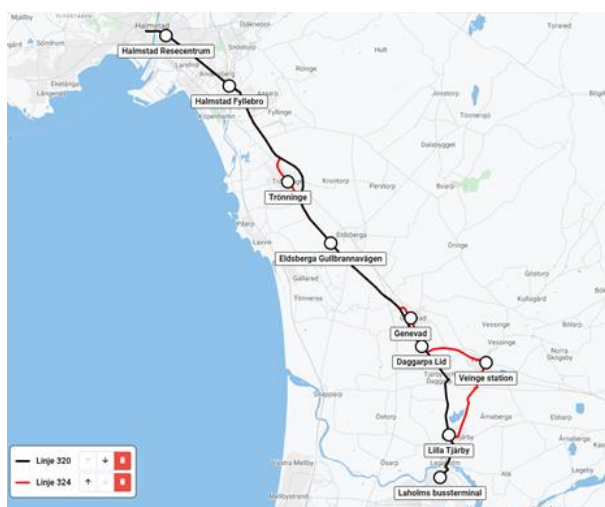
Linje 225 – Linjen får ett ökat utbud, från dagens 14 måndag - fredag till 21 dubbelturer måndag - torsdag, 23 dubbelturer fredag, 12 dubbelturer lördag och 8 dubbelturer söndag.

Linjen kommer även att få en ny linjesträckning som dels snabbar upp linjen, dels tillgängliggör resor till Mellby center. Prioritering för passningar sker i ordningen byte till tåg mot Halmstad från Laholm station, skola/gymnasium och arbete i Laholm och därefter passningar till buss och tåg vid Båstad station för vidare färd söderut eller mot Båstad centrum.

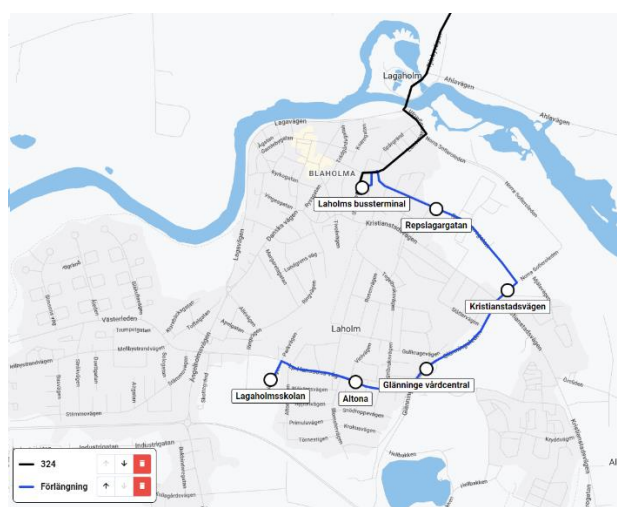
Linje 324 – Linjen utökas med 2 dubbelturer under högtrafik, utöver detta kommer 3 till 6 dubbelturer att förlängas till och från Lagaholmsskolan.

KARTOR

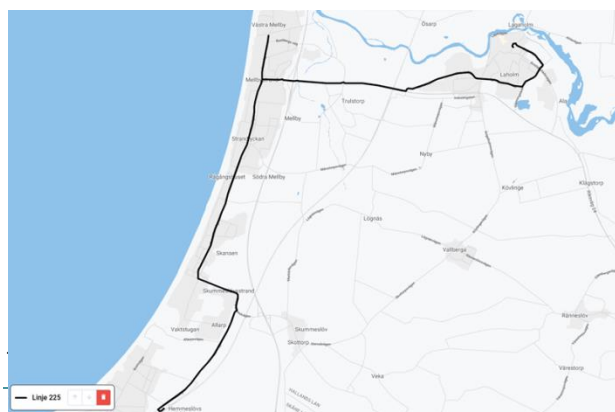
Linje 320 och 324



Linje 324, förlängning



Linje 225



Linje 225, ny linjesträckning



OBJEKT 2 - OMFÖRDELNING HYLTE

BAKGRUND

Linje 410 trafikerar sträckan Hyltebruk - Halmstad via Kinnared och Torup. Linjesträckningen är cirka 6 mil varav 4 mil består av sträckan från Torup. Utbudet består idag av 4,5 dubbelturer per vardag. Idag består utbudet på vardagar från Torup i riktning Halmstad av 34 dubbelturer med regionbuss och 5 dubbelturer med Krösatåg. Vid de tider då linje 410 och Krösatåg inte går sker idag byten från linje 400 eller linje 401 i Hyltebruk för vidare färd med linje 410 till Kinnared. Resandet på linjen sker främst mellan Hyltebruk och Kinnared i båda riktningarna. Det finns idag inget resande på hela sträckan Hyltebruk-Halmstad med linje 410 då resenärer till och från Hyltebruk väljer de snabbare linjerna 400 och 401.

SYFTE

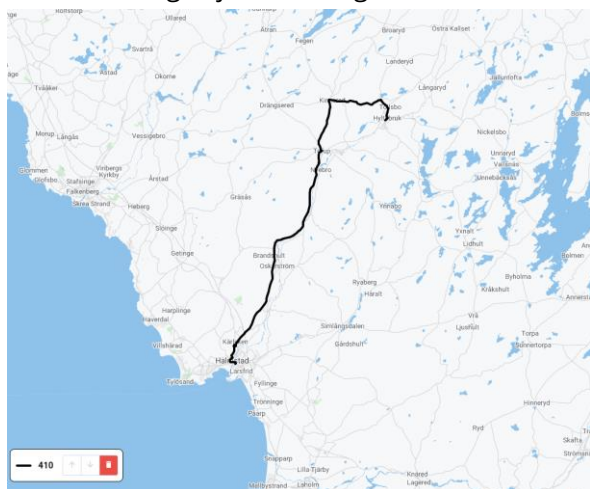
Genom att korta linje 410 och möjliggöra enkla och attraktiva byten i Torup för resande till och från Halmstad kan samtidigt ett ökat utbud erbjudas. Detta förbättrar möjligheterna till arbets- och studiependling på sträckan Torup – Kinnared – Hyltebruk. Utökningen möjliggör även förbättrad samplanering med skolbusstrafiken i det geografiska området.

TRAFIKFÖRÄNDRING

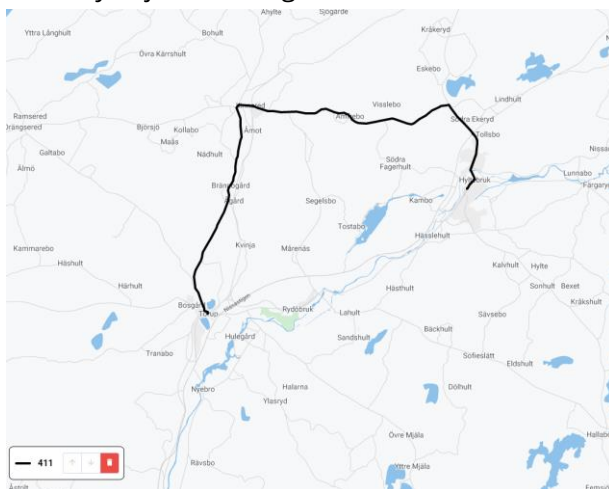
Linjen kortas till ny linjesträckningen Hyltebruk - Torup via Kinnared. Utbudet utökas till 10 dubbelturer per vardag. Turerna prioriteras i första hand efter byten i Torup för fortsatt resa med kollektivtrafiken. Linje 401 utökas med 1,5 dubbelturer per vardag under högtrafik för att komplettera de resmöjligheter till och från främst Torup som försvinner från linje 410. Effekten av detta blir ett utökat utbud från Rydöbruk samt Hyltebruk.

KARTOR

L410, befintlig linjesträckning



L410, ny linjesträckning



OBJEKT 3 - OMFÖRDELNING HALMSTAD

BAKGRUND

Linje 330 trafikerar sträckan Harplinge - Halmstad. Linjens sträckning består av fyra varianter med olika restider beroende på körväg. Utbudet består av 17 dubbelturer varav 5 dubbelturer enbart går till Haverdalsbro, där byte sker till linje 350. Utöver dessa turer trafikerar linje 350 Harplinge på tider utanför öppettiderna för linje 330. Dagens utbud innebär svårigheter för resenärer att förstå vilken avgång/tur som trafikerar vilken del av staden samt när byte behöver ske mellan linje 330 och 350 vid Haverdalsbro. Tiderna för avgångarna styrs i stort av linje 350 vilken kan ändras för exempelvis behov i Falkenberg, då ökat resenärers behov av byten för vidare resa till Harplinge.

SYFTE

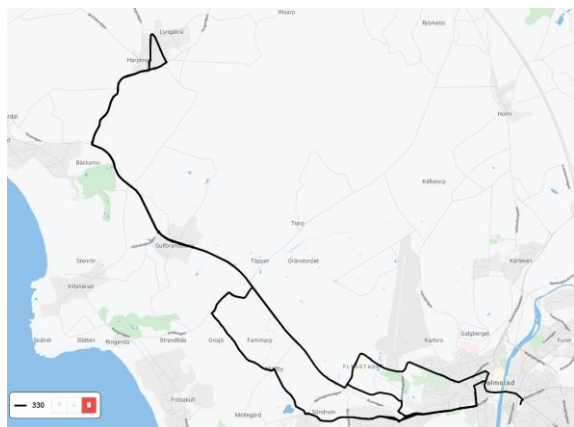
För att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv är det nödvändigt att restiderna är korta. Syftet med förslaget är att resenärer ska slippa att byta buss i Haverdalsbro. Åtgärden bidrar även till att utbudet förenklas genom samma körväg på samtliga avgångar.

TRAFIKFÖRÄNDRING

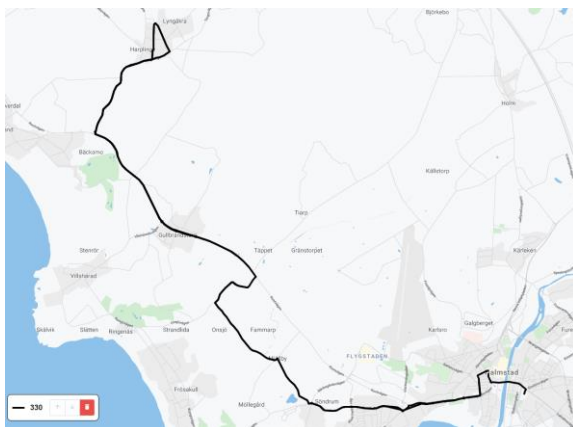
Linjen får en enhetlig linjedragning med samma körväg och där alla turer trafikerar till och från resecentrum via Fammarp, Söndrumskolan och Kattegattgymnasiet. Synergier och samverkan förbättras därmed med skolskjutsplaneringen. Utbudet omfördelas inom linjen vilket innebär att antalet resmöjligheter till och från Harplinge minskar med 3 dubbelturer, med uppsidan att de turer som fortsatt erbjuds går direkt till Halmstad utan byte. Antalet resmöjligheter till centrum utan byte utökas med 2 dubbelturer. På kvällar och helger kommer linje 350 fortsatt gå inom Harplinge så som linjen gör idag för att komplettera linje 330. Förändringen på linje 330 ska ses som ett första steg av en förenklad trafik till och från Harplinge.

KARTOR

L330, befintlig linjesträckning



L330, ny linjesträckning



OBJEKT 4 - OMFÖRDELNING FALKENBERG

BAKGRUND

Linje 350 är en huvudlinje som trafikerar ett prioriterat starkt stråk mellan Halmstad och Falkenberg, via kustvägen. Linjens öppettider är 05 - 23 måndag - torsdag, 05 - 03 fredag, 08 - 03 lördag samt 10 - 23 söndag. Utbudet för vardagar är timmestrafik med undantag för sträckan Skipås och Halmstad som har ett högre utbud av turer. Linjens totala reslängd är cirka 1 timma och 15 minuter. Linjens huvuduppgift är att tillgodose arbets- och gymnasiependling men nyttjas även för fritidsresor och resor till och från grundskolan. Likt övriga huvudlinjer är ambitionen att åstadkomma en attraktiv restidskvot genom att trafikera gent och snabbt på vägar med god framkomlighet. Linje 509 är en övrig linje och trafikerar mellan Boberg och Falkenberg via Ringsegård. Linjen erbjuder fyra turer från Boberg och tre turer från Falkenberg med fokus på grund- och gymnasieelevers resbehov. På helgen finns beställningstrafik mellan klockslagen 10 - 17.

SYFTE

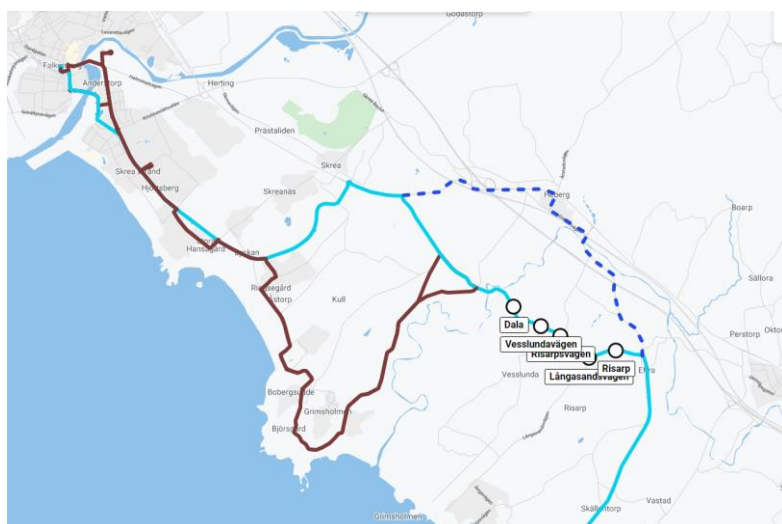
Förbättra konkurrenskraften genom minskad restidskvot för linje 350 som är en del av huvudlinjenätet samtidigt som ett grundläggande trafikutbud erbjuds på sträckan Boberg – Eftra med linje 509.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Linje 350 föreslås köra via Heberg i stället för via Boberg. Resande på linjen erbjuds en något kortare restid där trafikering sker på väg med högre standard och framkomlighet. Utöver minskade restider erbjuds fler turer till och från Heberg som komplement till befintligt utbud med linje 351. Sträckan mellan Boberg och Eftra omhändertas i stället av linje 509 vilken får en förlängd körväg med ny ändhållplats i Eftra. Resandet på de fem berörda hållplatserna mellan Boberg och Eftra är cirka 4 i snitt per vardag (2019). I Heberg reser det idag 55 resenärer i snitt per vardag (2019).

KARTOR

L350 och L509



OBJEKT 5 – OMFÖRDELNING VARBERG

BAKGRUND

Kungsäter är av Varbergs kommun utpekad som en serviceort. Området trafikeras av linje 661 som går till Varberg via Rolfstorp och av linje 664 som går till Varberg via Lindberg. Linjerna är anpassade för grundskolans resbehov tillsammans med gymnasie- och arbetspendling. Antalet resmöjligheter idag från Kungsäter är 6 turer i riktning mot Varberg och 3 i motsatt riktning.

SYFTE

Antalet resmöjligheter är idag begränsade i riktning från Varberg till Kungsäter under vardagar. Syftet är att förtäta och erbjuda fler möjligheter för resa under eftermiddagarna.

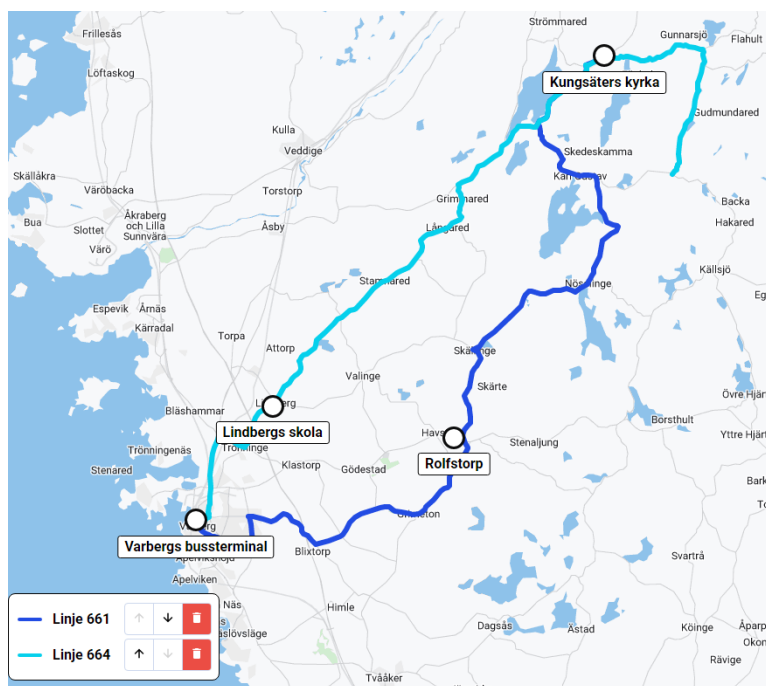
TRAFIKFÖRÄNDRING

Ny resmöjlighet skapas genom att linje 664 avgång 15.XX förlängs till Kungsäter, idag vänder denna tur i Kusagärde. Därutöver förlängs linje 661 med avgång 18.XX till Kungsäter, idag har denna tur slutdestination Karl Gustav. Genom föreslagen justering utökas antal resmöjligheter från 3 till 5 under eftermiddagarna i riktning mot Kungsäter.

Resurser omfördelas där linje 662 med avgångstid 16.57 från Varberg med slutdestination Lindbergs skola utgår. Likaså turen i andra riktningen med avgångstid 17.15 från Lindbergs skola. Dessa turer har tillsammans- i snitt 2 resenärer per tur och vardag (2019). Därmed blir trafikutvecklingsprincipen om lågfrekvent resande styrande där frigjorda resurser omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan förväntas vara större för fler resenärer.

KARTOR

L661 och L664



OBJEKT 6 - OMFÖRDELNING KUNGSBACKA

BAKGRUND

Stadsbusslinjenätet i Kungsbacka lades om i juni 2015 med renodlade körvägar och förenklade tidtabeller utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme. Trafiken anpassades dessutom till byten till och från Kungsbackapendeln. Resandet med stadsbusstrafiken i Kungsbacka har mer än fördubblats sedan pandemin till. Kommunen fortsätter att exploatera tätorten och antal invånare har sedan 2015 ökat med 7 procent.

SYFTE

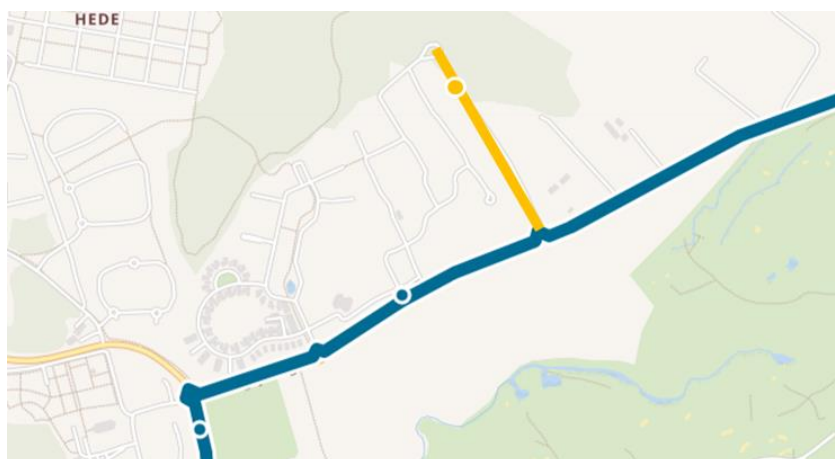
Syftet med objektet är att genom samverkan med befintligt regionbussnät, tillgodose dagens resandebehov i Tölö Ängar

TRAFIKFÖRÄNDRING

Området Tölö Ängar är ett stort bostadsområde strax nordost om Kungsbacka station. Området har utbyggd infrastruktur för kollektivtrafik och trafikeras idag av linje 741 med 9 dubbelturer. Linjen angör idag inte hållplatsen inne i området Tölö Ängar. Förslaget innebär att alla turer på linje 741 körs via Tölö Ängars centrumområde. Till det utökas utbudet med korta turer mellan stationen och Tölö Ängar. Detta kan ses som en första etapp av kommande utveckling av stadsbusstrafiken efter att ny väg genom området, Hedeleden, står klar och ny stadslinje kan ansluta till och från Hede station. Omfördelning av trafik sker från linje 720 med avgångstid 19:35 från Kullavik, vilket innebär att trafiken går över från halvtimme till timmestrafik en timma tidigare. Därmed blir trafikutvecklingsprincipen om lågfrekvent resande styrande där frigjorda resurser omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan förväntas vara större för fler resenärer.

KARTOR

Linjesträckning L741 (orange sträcka, tur och retur 800m)



TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2024 – 2025

I följande avsnitt ges en övergripande beskrivning av förslag till trafikförändringar inom kollektivtrafikplanens utblick 2024 - 2025.

ANPASSNING TILL NYTT NORMALLÄGE

Resbehovet efter pandemin är svårt att prognostisera. Ökat behov av vidgade arbetsmarknadsregioner förväntas uppstå utifrån bättre möjlighet att matcha arbetskraftens utbud med efterfrågan. Samhället har samtidigt ställt om utifrån ökad digital tillgänglighet. Även förändrade beteenden avseende social distansering förväntas ge effekter på hur människor väljer att resa framöver. Som grund i att anpassa utbudet utgår verksamheten från trafikförsörjningsprogrammets riktlinjer och principer.

Principen om lågfrekvent resande ingår som en naturlig del av årlig översyn av kollektivtrafikutbudet. Utgångspunkten för lågfrekvent resande är linjer med en kostnadstäckningsgrad mindre än 30 procent, eller att resandet understiger fyra personer per tur. Angreppssättet utgör grund för att frigöra resurser vilka kan omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan förväntas bli större för fler resenärer. Samtidigt som resurserna koncentreras till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda kompletteras utbudet med grundläggande resmöjligheter i hela länet för att stödja en socialt hållbar utveckling. Avvägningen mellan marknadsorientering och en god trafikförsörjning i hela länet är en ständigt närvarande del i uppbyggnaden av kollektivtrafiken.

BEHOV AV FORTSATT UTBYGGD TÅGTRAFIK

Hallandstrafiken ser ett fortsatt behov av att utveckla tågtrafiken. Utökad sittplatskapacitet kan innebära att köra fler avgångar, eller att säkerställa att befintliga avgångar trafikerar med rätt fordonstorlek. Det sistnämnda perspektivet om rätt fordonstorlek sammankopplas med en av pandemins bedömda effekter om ökad social distansering vid resa med kollektivtrafiken.

I december 2023, det vill säga inom planperioden förväntas dubbelspårsutbyggnaden söder om Ängelholm vara färdigställd. Detta förbättrar den regionöverskridande tågtrafiken söderut genom minskade restider vilket är till gagn för större arbetsmarknadsregioner. Byggnationen av dubbelspår mellan Hamra och Varberg beräknas vara färdigställt december 2024.

BEHOV AV FORTSATT UTBYGGD BUSSTRAFIK

För invånarna är det viktigt att veta vilken typ av kollektivtrafik som kan förväntas där trafikeringen ska kännetecknas av stabilitet och långsiktighet. Det regionala Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut Kollektivtrafikstråk där stråken klassificeras för att påvisa skillnader i det förväntade trafikutbudet. Att tydligt peka ut de kollektivtrafikstråk som under överskådlig framtid kommer att trafikeras med kollektivtrafik innebär ett åtagande. Idag finns

busslinjer vilka trafikerar starka stråk som saknar tidtabellslagd busstrafik under veckans alla dagar. Att helgtrafik saknas i starka stråk synliggör behovet av en fortsatt utbyggnad av den halländska busstrafiken.

NÄRTRAFIKEN

Alla invånare i Halland har tillgång till kollektivtrafik och utbudet grundas på identifierat resbehov. I glesbefolkade områden, såsom på landsbygden, är utbudet mindre men alla erbjuds grundläggande kollektivtrafik där lägsta nivån utgörs av närtrafiken. Närtrafik ska därmed verka som ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken genom att utanför utpekade stråk bidra till en social – och ekonomiskt hållbar transportförsörjning i områden där det aldrig eller sällan går någon buss. Detta sker genom samverkan och samordning mellan den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.

Hallandstrafiken ser ett behov av att utveckla Närtrafiken som förutom att vara ekonomisk och socialt hållbar också ska vara tydlig ut mot våra kunder. Principen om att det ska vara enkelt för våra kunder ska genomsyra resevillkoren såväl som bokningsförfarandet och visering.

BEHOV AV INVESTERINGAR I STADSBUSSTRAFIKENS INFRASTRUKTUR

God tillgänglighet till kollektivtrafiken och hög standard på våra hållplatser är viktiga förutsättningar i skapandet av en attraktiv kollektivtrafik. Följande objekt har identifierats vilka är önskvärda att åtgärdas inom utblicken, fler objekt kan tillkomma utifrån fortsatt dialog mellan berörda parter.

Kristianstadsvägen Laholm

I riktning söderut från Laholm busstation trafikerar samtliga linjer via Repslagaregatan. Laholms kommun och allmänheten har uttryckt önskemål om att lägga om körvägen på delar av trafiken i centrum. Förslaget är att Linje 1 trafikerar utmed Kristianstadsvägen i stället för Repslagaregatan. Hallandstrafiken ser en logik i att köra med stadsbusstrafiken utmed Kristianstadsvägen då denna är placerad närmare boendeområden. En körvägsförändring kan dock först ske när en ny hållplats är byggd för att ersätta hållplats Kristianstadsvägen och Repslagargatan vilka då ej kommer att trafikerar av Stadsbusslinje 1.

Träslövsläge Varberg

I december 2015 lades linjenätet i Varberg om till två genomgående huvudlinjer (1,2) vilka kompletteras av övriga linjer (11,12,15). Huvudlinjerna är anpassade efter Öresundstågen vilket möjliggör hela resan med kollektivtrafiken. Resandet 2014 uppgick till 398 854 resor och för 2019 till 860 255 resor. Resultatet av den omlagda stadsbusstrafiken där resurserna koncentrerats till starka stråk har inneburit ett ökat resande om 116 procent under en femårsperiod.

Stadsbusstrafikens linjesträckning i Träslövsläge har sedan starten av det nya linjenätet varit föremål för översyn där befintlig slingkörning anses negativ. Det finns främst två nackdelar med slingkörning. En nackdel är att det inte finns någon naturlig ändpunkt där bussen kan reglera för att hämta in förseningar samt anpassa avgångstiden. Men framför allt är slingkörning negativt utifrån ett resenärsperspektiv. Detta kan exemplifieras genom att de resenärer som stiger på bussen före reglerhållplatsen på Storgatan blir tvingade att sitta och vänta på sin fortsatta resa i

riktning mot staden. På motsvarande sätt förlängs restiderna för de resenärer som har en slutdestination på hållplats efter reglerhållplatsen vid resa mot Träslövsläge. Hallandstrafiken och Varbergs kommun har utrett ett antal olika trafikeringsalternativ med den gemensamma nämnaren att befintlig slingkörning ersätts av en ändhållplats med likställd körväg i båda riktningarna. Varbergs kommun har gjort bedömningen att de trafikeringsalternativ vilka innebär dubbelriktad busstrafik på delar av Storgatan inte kan accepteras. Hallandstrafiken ser att trafikobjektet behöver aktualiseras där berörda parter behöver finna en rak och gen linjedragning med prioritet i gatuutrymmet.

Trönninge Varberg

600 meter nordväst från Trönninge, längst Pilgatan, ligger området Trönningebjär som är i ett expansivt skede. Området fortsätter expandera åt nordväst mot väg 41 Lindhovsrondellen. Längst Pilgatan, 750 m från Trönninge, ligger en tillgänglighetsanpassad hållplats med samma namn. Hållplatsen trafikeras med 5 dubbelturer av regionbusstrafik. Området räknas som en del av Varbergs tätort och området föreslås ingå i stadsbusslinjenätet. Berörda parter behöver intensifiera arbetet med att tillse en ny regleryta för stadsbuss utmed Pilgatan.

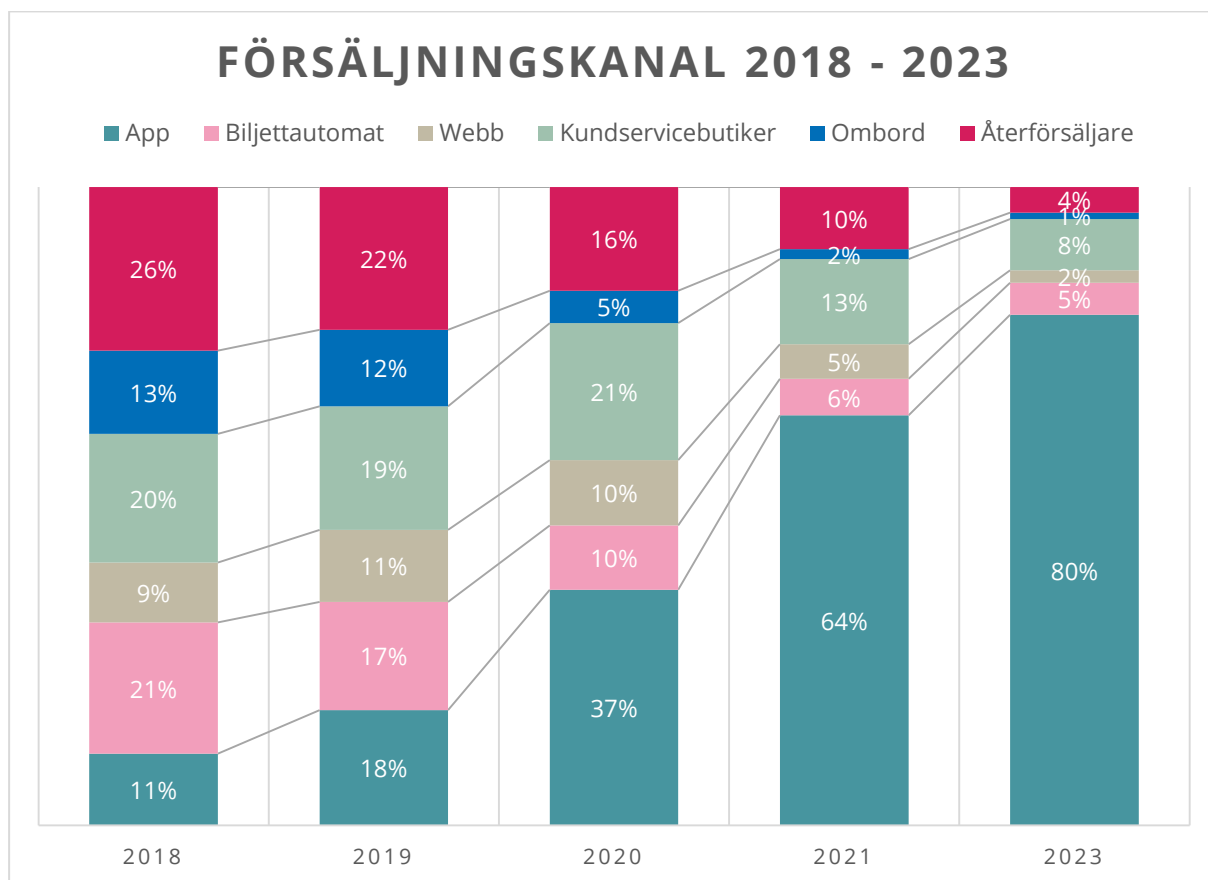
FÖRSÄLJNING

De förändringar som gjorts i biljett- och betalsystemet under 2020 och 2021 ska ses som två delar av tre i den förändring Hallandstrafiken vill åstadkomma i syfte att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Den återstående delen är en ny förenklad zonstruktur. Syftet med en ny förenklad zonstruktur är att skapa enkelhet och tydlighet genom färre zoner, enklare prissättning samt ökad förståelse för biljetternas giltighet. Därmed görs kollektivtrafiken mer kundvänlig, vilket i sin tur ger Hallandstrafiken förutsättningar att nå målet om ökad marknadsandel gentemot bilen. Inriktningen är att den nya zonstrukturen kommer på plats i slutet av år 2022.

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, reklimations- och förseningsärenden.

Konsekvensen av ökad tillgänglighet i självservicekanaler gör att det finns ett behov av att se över hur Återförsäljare rent geografisk 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, 2019, 2020 samt år 2021. Längst till höger framgår de mål Hallandstrafiken fastslagit för respektive försäljningskanal (försäljningen är exklusive den externa försäljningen i Nationella bokningssystem).



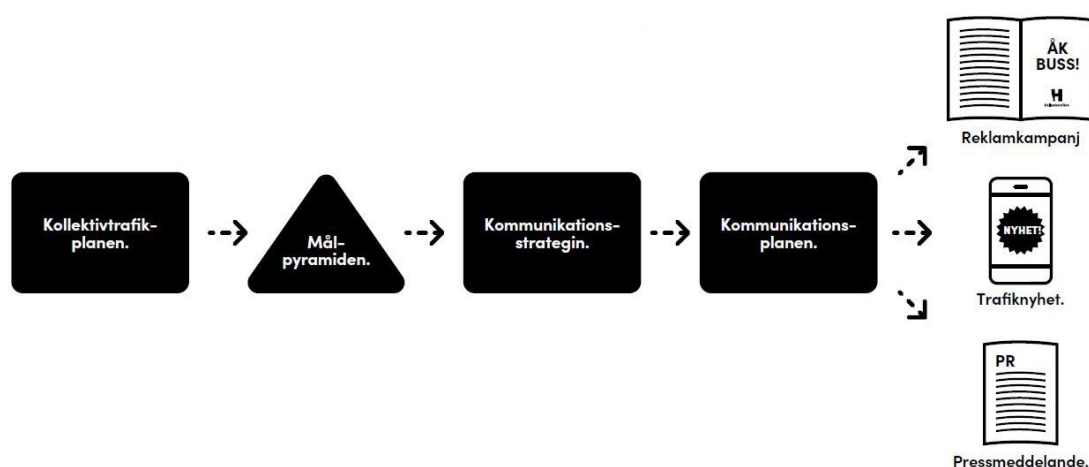
På grund av pandemin är det troligt att det framtida resmönstret hos Hollandstrafikens kunder förändras. Ännu är det för tidigt att säga hur, men Hollandstrafiken kommer följa utvecklingen noga. För närvarande står enkelbiljetter för cirka 75 procent av Hollandstrafikens intäkter, vilket jämfört med andra länstrafikbolag är högt. För att fler kunder ska känna det relevant att bli mer frekventa resenärer och därmed köpa periodbiljett kommer biljettstortimenet att anpassas framöver så att det möter upp kundernas varierande resbehov.

Försäljningsutvecklingen de senaste åren har varit svår att förutspå. Pandemin har gått i vågor och resenärerna har snabbt anpassat sig efter nya restriktioner. Detta har fått effekt på intäkterna. Under den senaste två åren har försäljningen legat på ungefär hälften jämfört med år 2019. År 2022 har inletts med nya skärpta restriktioner, vilket får direkt påverkan på försäljningsintäkterna. Allt pekar mot att pandemin även fått effekt på kundernas beteende på medellång sikt och därför kan det ta tid innan intäkterna är tillbaka på samma nivå som år 2019. Bedömningen är att Hollandstrafikens försäljning är tillbaka till 2019 års nivåer år 2024. För att nå dit så snabbt som möjligt kommer flertalet aktiviteter som lockar nya samt gamla kunder att genomföras.

MARKNADSFÖRING, KOMMUNIKATION OCH INFORMATION

MARKNADSFÖRING OCH KOMMUNIKATION

Hallandstrafikens marknadsföring och kommunikation tar avstamp i kommunikationsstrategin. Kommunikationsstrategin säkerställer att verksamheten har en genomtänkt och enhetlig kommunikation, samt hjälper oss att skapa en samlad bild av vad vi vill uppnå med kommunikationen kring vårt varumärke. Strategin lutar sig på verksamhetens mål, som finns beskrivna i denna Kollektivtrafikplan.



Kommunikation- och Marknadsavdelningens uppdrag är att uppmuntra till ökat kollektivt resande samt lyfta och utveckla Hallandstrafikens varumärke. Avdelningens uppdrag är också att hjälpa våra kunder att veta mer. Så att de kan göra rätt val och fatta kloka, faktabaserade beslut – före, under och efter resan. Detta genom kommunikation och information i relevanta kanaler.

Syftet med all kommunikation är att bidra till de övergripande målen och stärka Hallandstrafikens varumärke.

Den 9 februari 2022 släppte Regeringen och Folkhälsomyndigheten på de flesta restriktionerna rörande pandemin. Detta innebär att verksamheten återigen kan välkomna resenärerna tillbaka och uppmuntra till mer kollektivt resande. Syftet med denna kommunikation är att nå vårt övergripande mål om en högre marknadsandel.

Dessutom tillkommer arbetet med att bygga upp Hallandstrafikens varumärke. Både Hallandstrafikens varumärke och kollektivtrafiken i stort har skadats under de senaste åren. Pandemin har förknippat kollektivtrafik med smitta och trängsel. Hallandstrafiken har utöver det lanserat ett helt nytt biljettsystem, som under resans gång inneburit en del utmaningar för våra kunder och förare. Varumärket behöver därmed stärkas, vilket även är förknippat med målet om nöjd kund.

VÅRA FOKUSOMRÅDEN UNDER 2023:

Varumärkesbyggande arbete - Vårt och kollektivtrafikens varumärke behöver stärkas. Pandemin har gjort att kollektivtrafik till delar förknippas med smitta och trängsel. Hallandstrafikens nya biljettsystem lanserades mitt under pandemin, vilket har försvårat förändringsprocessen.

Målstyrning - Arbetet med målstyrning fortsätter. Under 2022 bryts de övergripande kommunikationsmålen ned och omsätts i underliggande delmål och aktiviteter. Målen med tillhörande aktiviteter blir sedan fortsatt fokus för verksamhetens arbete under 2023.

Förarna - Förarna är Hallandstrafikens "ansikte utåt" och det är viktigt att ha ett högt förtroende hos förarna. Under 2022 kommer verksamheten fokusera på att förbättra hur vi når ut med information till förarna. Hallandstrafiken kommer även införa ambassadörmöten med representanter från förarna, för att komma närmare och få en dialog. Detta arbete kommer ha fortsatt fokus under 2023, och baseras på de lärdomar vi får med oss under året.

Interninformation - Hallandstrafiken fortsätter att utveckla interninformationen. Bland annat finns vissa delar kvar i utvecklingen av verksamhetens intranät - Kollplatsen. När resterande tekniska delar är färdiga kan Hallandstrafiken påbörja arbetet med att slutföra hela lösningen för våra medarbetare.

Events och kampanjer - Hallandstrafiken ska fortsätta att synas i positiva sammanhang, och kommunicera vårt erbjudande. Vi ska synas på stora event som går av stapeln i Halland, som exempelvis Scandinavian Mixed under 2022, för att på så sätt förknippas med den positiva känslan som dessa event bidrar med. Sommarbiljetten är också en positiv kampanj där Hallandstrafiken kan lyfta sitt varumärke.

Riktade insatser och Prova på-kampanjer - För att öka marknadsandelen behövs mer riktade insatser för att lyfta vår trafik och vårt utbud. I detta arbete ingår att hitta var det finns potential för ett ökat resande, nya bostadsområden med bra trafik, nyinflyttade etc. Hallandstrafiken behöver löpande bearbeta dessa möjligheter med riktade marknadsföringsaktiviteter.

INFORMATION

Den stora utmaningen kommer fortsatt vara att förbättra informationen till våra kunder vid störning. Detta är också ett av våra identifierade måltal under "Veta mer" i Målpyramiden. Hallandstrafiken behöver bland annat få till bättre kommunikationskanaler till kunderna genom utvecklat systemstöd. Ett exempel är att kunna kommunicera direkt med våra kunder via pushnotiser i appen. Ett annat är att se över möjligheterna för att använda realtidsinformation mer etcetera

Hallandstrafiken kommer även fortsätta att se över och utveckla informationsenhetens egna rutiner, den interna samverkan på hela Hallandstrafiken och samverkan med andra aktörer för att utveckla störningsinformationen ytterligare. Det handlar om att förbättra samverkan och processer med de inblandade parterna, såsom operatörer, kommuner, väghållare och Trafikverket.

Hallandstrafiken ska engagera sig i och vara delaktiga i de satsningar som görs på området. Bland annat pågår ett arbete som leds av Trafikverket och där Svensk Kollektivtrafik är en av samarbetsparterna.

Utöver det ska verksamheten se över de egna rutinerna och vad vi kan göra bättre själva. Detta handlar om att utveckla vår egen information och tydliggöra för kunderna var de hittar den senaste informationen etcetera Hallandstrafiken behöver även utöka dialogen med kunderna för att få inspel på hur vi ytterligare kan förbättra vår information.

INFRASTRUKTUR

Hallandstrafiken har kommit en bra bit på vägen mot mer attraktiva hållplatser men mycket återstår. Störst fokus de närmaste åren ligger på att få slutfört tillgänglighetsanpassningen av de hållplatser som pekas ut i Regionala Trafikförsörjningsprogrammet samt att fortsätta utbytet av de väderskydd som är i störst behov av detta. För att nå målet om tillgänglighet är det mycket viktigt att det goda samarbetet mellan aktörerna kommunerna, Trafikverket och Hallandstrafiken fortsätter på samma vis som tidigare och att finansieringen säkerställs. Hallandstrafiken kan inte nå målet på egen hand.

Tabellen nedan visar återstående antalet lägen för dagen. En hållplats har oftast två lägen.

Återstående antal hållplatslägen att bygga om till 2025						
	Falkenberg	Halmstad	Hylte	Laholm	Varberg	Totalt
Statligt vägnät	23	16	7	3	17	66
Kommunalt/enskilt vägnät	36	120	2	14	63	235
Summa/kommun	59	136	9	17	80	301

En fullständig förteckning över de hållplatslägen som idag återstår att bygga om presenteras i bilaga till denna kollektivtrafikplan. Innan arbetet med ombyggnad påbörjas ska det i varje fall säkerställas att det verkligen ska finnas trafik vid denna hållplats framöver. I det fall ombyggnader kan kombineras med andra byggprojekt, så som korsningar eller GC-banor, ska det givetvis beaktas. Möjligheten att slå samman hållplatser som ligger nära varandra ska beaktas, både från en säkerhetsmässig och en ekonomisk horisont. Återigen så finns nyckeln i en fortsatt god samverkan.



UPPHANDLING AV TRAFIK

TÅGTRAFIK

Avtalet för Västtågen avslutas december 2025. Västtrafik leder upphandlingsarbetet och inledande dialoger med marknaden kommer inledas 2022 med efterföljande upphandling någon gång under 2023–2024. Hallandstrafiken deltar som en part i denna upphandling vilket även behöver omhänderta det förväntade trafikeringsbehovet, i och med att Västlänken färdigställs december 2026.

BUSSTRAFIK

Den stora majoritet av busstrafiken inom Region Halland är nyligen upphandlad vilket med längre avtalslängder innebär en period utan planerad upphandling av busstrafik. Nästkommande planerade upphandling är skolbusstrafik för Kungsbacka kommun som beroende på om optioner i avtalet utlöses eller ej kommer utföras under perioden 2024–2027.

INFRASTRUKTUR

Samtliga avtal inom infrastrukturuområdet löper ut under kollektivtrafikplanens period då dessa avtal generellt är av kortare karaktär. Upphandlingsarbete och upphandling av väderskydd (utrustning) och reklam i väderskydd planeras utföras under 2023.

SERVICERESOR

Beroende på utfall i rättsinstans kommer eventuellt en ny upphandling av Serviceresor genomföras under 2022.

BEFINTLIGA TRAFIKAVTAL

Avtal	Trafik	VERKSAMHET	AVTALS ÅR	AVTALSTID	AVTALSPART
NS-1708	Buss	Skoltrafik	8	2018-08 > 2026-06	Göteborgs Buss AB
Trafik 2018	Buss	Allmän kollektivtrafik	10	2019-04 > 2028-06	Nobina AB
Trafik 2019	Buss	Allmän kollektivtrafik	10	2019-06 > 2029-06	Karl Erik Elofsson Buss AB
Trafik 2019	Buss	Allmän kollektivtrafik	10	2020-06 > 2029-06	Karl Erik Elofsson Buss AB
Trafik 2020	Buss	Allmän kollektivtrafik	10	2020-06 > 2030-06	Nobina AB
Trafik 2020	Buss	Allmän kollektivtrafik och Skoltrafik	10	2020-06 > 2030-06	Karl Erik Elofsson Buss AB
Trafik 2020	Buss	Allmän kollektivtrafik och Skoltrafik	10	2020-06 > 2030-06	Veddige Buss & Transport AB
Trafik 2020	Buss	Allmän kollektivtrafik och Skoltrafik	10	2020-06 > 2030-06	Flexbuss Sverige AB
Trafik 2020	Buss	Allmän kollektivtrafik och Skoltrafik	10	2020-06 > 2030-06	Sambus AB
Trafik 2020	Buss	Allmän kollektivtrafik och Skoltrafik	10	2020-06 > 2030-06	Buss i Väst AB
Trafik 2020	Buss	Allmän kollektivtrafik och Skoltrafik	10	2020-06 > 2030-06	LK Buss AB
Trafik 2020	Buss	Allmän kollektivtrafik och Skoltrafik	10	2020-06 > 2030-06	Västbo Taxi AB
NS1807	Person bil	Serviceresor	4	2018-07 > 2022-06	Göteborgs Buss AB
NS1807	Person bil	Serviceresor	4	2018-07 > 2022-06	Kungsbacka Taxi- och Handikappttransport AB
NS1807	Person bil	Serviceresor	4	2018-07 > 2022-06	Varbergs Taxi AB
NS1807	Person bil	Serviceresor	4	2018-07 > 2022-06	Bud o Taxi Stjärnraketen AB
NS1807	Person bil	Serviceresor	4	2018-07 > 2022-06	Cabonline Region Syd AB
NS1807	Person bil	Serviceresor	4	2018-07 > 2022-06	Österblad Carlsson Taxi AB
NS1807	Person bil	Serviceresor	4	2018-07 > 2022-06	Sennans Taxi AB
Västtåg	Tåg	Allmän kollektivtrafik	8	2015-12 > 2025-12	SJ Götalandståg AB
Pågatåg	Tåg	Allmän kollektivtrafik	8	2018-12 > 2026-12	Arriva Tåg AB
Öresunds tåg	Tåg	Allmän kollektivtrafik	8	2020-12 > 2028-12	SJ Öresund AB
Krösatåg	Tåg	Allmän kollektivtrafik	12	2021-12 > överprövning	SJ Krösatåg AB

8. EKONOMI

2021 har liksom 2020 präglats av pandemins konsekvenser och intäktstappet har varit stort på grund av det minskade resandet. Läget förbättrades under sommaren och en god återhämtning skedde under hösten, bland annat tack vare den lyckade kampanjen med rabatt på samtliga biljettslag. I december återinfördes delvis restriktionerna och intäkterna sjönk igen som en direkt följd av detta. På helår landade biljettintäkterna på en nivå som var drygt 41 procent lägre än 2019 men 6,7 procent högre än 2020.

Under hela 2021 har trafiken upprätthållits och redan i november 2020 tog Region Halland som ägare till Hallandstrafiken AB beslutet att täcka upp även 2021 års underskott pga. pandemin. Det extra driftbidraget bestämdes i samband med arbetet med årsbokslutet till 107 mkr. Det totala intäktstappet på 190 mkr kompensades till en del av minskade kostnader, bland annat i busstrafiken med nya avtalade priser och under en stor del av året en låg Indexutveckling. Trafikverket återbetalade retroaktivt en del av erlagda banavgifter under pandemin vilket också bidrog till en lägre kostnadsnivå. Det statliga riktade bidraget till kollektivtrafiken för Kungsbackas del utgjorde även det en kostnadsminskning. Bidraget för intäktsbortfallet i övriga Halland ansökte Kollektivtrafikmyndigheten om och ingick i det extra driftbidraget.

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. Indexutvecklingen som har en viss eftersläpning var låg i början av året för att under hösten öka kraftigt. Det är framför allt bränsleindex som påverkar det viktade indexet med en ökning på cirka 80 procent under det senaste året. I trafikavtalen i Halland är RME det vanligaste drivmedlet. På grund av den kraftiga uppgången i bränsleindex i slutet på 2021 kommer man att se motsvarande kraftiga kostnadsökningar i trafiken 2022.

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 fränsett ett pandemiår som 2020 och 2021 kan det även konstateras att kollektivtrafiken i normalfallet kräver ett ökat stöd från ägaren även om resandet och biljettintäkterna ökar.

Förutom den ekonomiska aspekten är det viktigt att se till kollektivtrafikens andra samhällsekonomiska vinster, t.ex. 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.

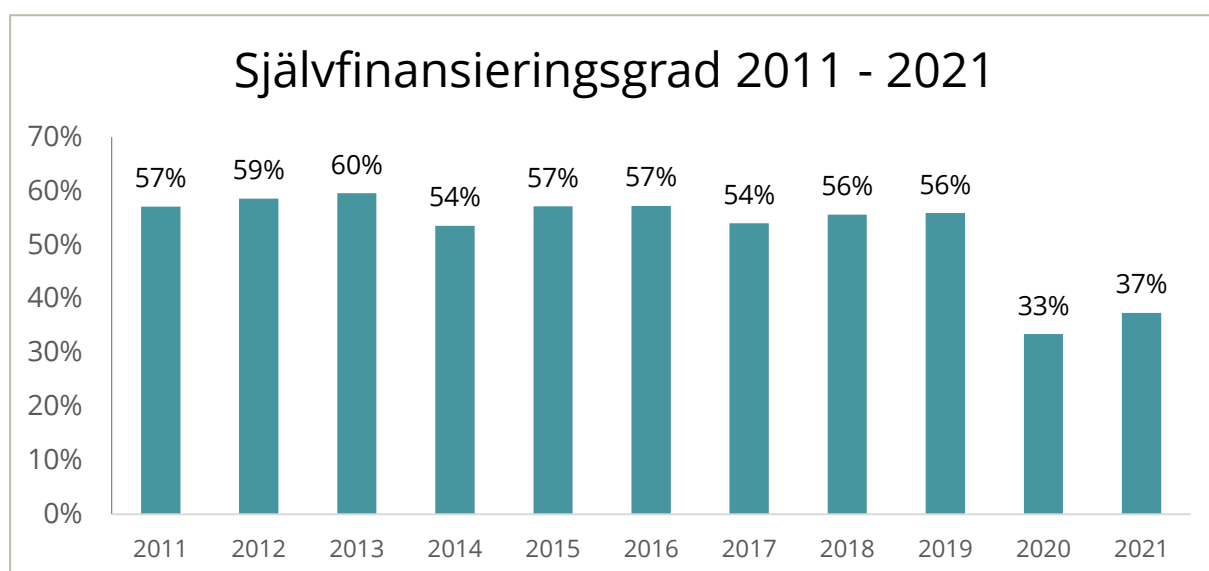
PRISER

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 2023.

SJÄLVFINANSIERINGSGRAD

Kostnaderna för kollektivtrafiken fördelas mellan resenärerna och Region Halland. Målet enligt Regionalt Trafikförsörjningsprogram är att trafikintäkterna ska utgöra minst 60 procent av trafik kostnaderna baserat på det totala utbudet av den allmänna kollektivtrafiken i Halland sett över en längre tidsperiod. Trafikintäkternas andel av trafik kostnaderna (självfinansieringsgraden) har under många år varit god i Halland och för 2019 var den 56 procent. Pandemin har därefter 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.

En hög självfinansieringsgrad indikerar att utbudet är anpassat efter efterfrågan, det vill säga att trafiken utförs vid de tider då resbehovet är som störst.



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, d.v.s. beslut om vem som har rätt till skolskjuts och hur, får inte överlåtas till någon annan organisation och hanteras därför av de 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 servicerefordonen med (4–8 platser). De mindre servicerefordonen används framför allt till särskola och elever med växelvist boende.

Arbetet med integrationen av olika system främst koppling mellan handläggningssystem som kommunen administrerar och planeringssystem som Hallandstrafiken administrerar har 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.

Antalet skolskjutsberättigade elever som Hallandstrafiken planerar på upphandlad skolbuss, personbil (taxi) och allmän kollektivtrafik var år 2021 uppskattningsvis 10 000 elever. Antalet skolskjutsberättigade elever ökar något inom Region Halland och främst gällande elever som har behov att åka personbil (taxi) till olika former av särskola och stödenheter.

LÅNGSIKTIG PLAN FÖR TIDTABELLSSKIFTEN

Tidtabelsskiftet är en naturlig del av kollektivtrafiken och återkommer varje år, under vanligtvis tre tillfällen. Det största skiftet sker i december och är samma i hela Sverige där Trafikverkets process för tilldelning av kapacitet enligt årlig fastställd järnvägsnätsbeskrivning (JNB) följer EU-standard. Skiftet i december har under en längre tid utgjort det stora skiftet när det gäller trafikförändringar. Tidtabelsskiftena under sommaren genomförs främst för att anpassa utbudet efter ett förändrat resbehov jämfört resterande del av året. I Halland minskar generellt omfattningen av regiontrafik på sommaren härlett till minskat arbets- och skolresande samtidigt som stadsbusstrafiken i viss mån ökar härlett till ett ökat fritidsresande.

Behovet av långsiktiga riktlinjer för tidtabelsskifte har främst uppkommit på grund av att vissa kommuner historiskt har planerat sitt läsår för grund- och gymnasieskola med avvikelse från Hallandstrafikens befintliga tidtabelsskiftet under sommaren. Detta har medfört att Hallandstrafiken vid återkommande tillfällen behövt göra utökningar i sommartidtabellen under ett antal dagar för att lösa skolelevernas resbehov vilket har inneburit oförutsedda kostnadsökningar i trafiken. Hallandstrafiken följer med start från tidtabellsår 2019 den av Samtrafiken framtagna planen för gemensamma tidtabelsskiftet för tåg- och busstrafiken. I det fall en kommun avviker från fastställd plan för tidtabelsskiftet med utökat behov av skolresor under sommarperiod är inriktningen att detta hanteras enligt regelverk för tillköp.

Samtrafiken har i samråd med Samtrafikägarnas referenskommitténs arbetsgrupp för planeringssamverkan beslutat att anta som riktlinje nedanstående långsiktiga plan för det gemensamma tidtabelsskiftet för tåg och buss samt för övergång till sommar- och vintertidtabell. Syftet med planen är att ge trafikföretagen och de parter som är beroende av kollektivtrafikplaneringen såsom kommuner, skolor med flera, ett underlag för planering på flera års sikt.

År	Övergång till sommar, natt mot måndag:	Övergång till höst, natt mot måndag:	Tidtabelsskifte i december, startdag:
2022	Må 13 juni	Må 15 augusti	Sö 11 december
2023	Må 19 juni	Må 21 augusti	Sö 10 december
2024	Må 17 juni	Må 19 augusti	Sö 15 december
2025	Må 16 juni	Må 18 augusti	Sö 14 december

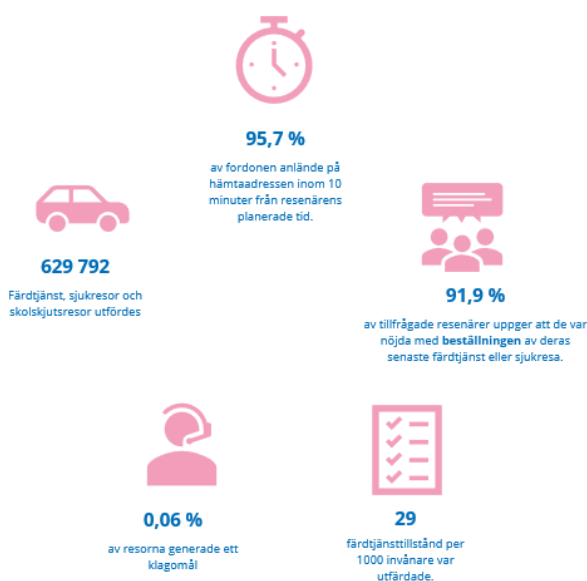
SERVICERESOR

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.

Nuvarande trafikavtal, med start 1 juli 2018, har gett avsedd effekt gällande kvalitet i verksamheten. Antalet förseningar och kundärenden är på låga nivåer och kundnöjdheten ligger

på samma nivå eller strax över snittet i riket gällande serviceresor. Även punktligheten är 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. Uppföljning av leveranskvalité sker kommunvis och sammanställs i tertiärrapporter (tidigare kvartalsrapporter) som skickas ut till av kommunen utsedda kontaktpersoner. Hallandstrafiken samordnar även dialogmöten "Forum för Serviceresor" samt "Forum för Färdtjänst" vilka avhandlar den senaste tidens leveranskvalité men även gemensamma strategiska frågor.

Arbetet med att förbättra samverkan med våra uppdragsgivare och kostnadsbärare har fortskridit under 2021 vilket till stor del har grundat sig i den kostnadsutveckling som skett i samband med nuvarande trafikavtal som trädde i kraft 2018, men även med anledning av pandemin och dess effekter på kostnadsutvecklingen för olika kostnadsbärarna. Med anledning av resandeutvecklingen under 2021 ser vi ett fortsatt stort behov av nära dialog med våra uppdragsgivare för att gemensamt kartlägga kostnadsdrivande faktorer och tillsammans hitta kostnadseffektiva och hållbara lösningar som möter framtida behov av serviceresor.



Bilden ovan visar utfallet av utvalda nyckeltal för verksamhetsåret 2021 där vissa har haft en kraftig påverkan av covid-19.

Inom serviceresor fortsätter arbetet under 2022 och även 2023 med att fastställa fler nyckeltal som mäter kostnadseffektiviteten som ett led att uppfylla en social och ekonomisk hållbarhet. Ambitionen är att öka Hallandstrafikens förmåga att i ett tidigt skede uppmärksamma dels brister i leverans, dels trender som leder till minskad kostnadseffektivitet. Detta möjliggör att i ett tidigt skede utforma lämpliga åtgärder eller föra dialog med uppdragsgivare och kostnadsbärare om lämpliga åtgärder.

Under 2022 kommer vi även inom Serviceresor, med utgångspunkt i tidigare utvalda nyckeltal, arbeta fram en verksamhetsplan med tydligt uppsatta mål, strategier och handlingsplaner enligt ambition om socialt och ekonomisk hållbara transporter. Under 2022 fortsätter även resan med att möta ett mer digitalt samhälle och följande behov från resenärer och verksamheter. Under 2022 fortgår arbetet med att ta fram en ny version av Hallandstrafikens digitala plattform. 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 till exempel 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 genomfördes en ny upphandling för trafiken med planerad trafikstart 1 juli 2021. Ett starkt fokus i detta arbete var att bibehålla dagens leveranskvalité och förbättra kostnadseffektiviteten till kommande avtal samt högre ställda miljökrav med en stegvis upptrappning av krav om fossilfria drivmedel under avtalsperioden. Efter anbudsutvärdering beslutade Hallandstrafikens styrelse i oktober 2021 om tilldelning vilket resulterade i att vissa nuvarande trafikföretag inte kommer fortsätta in i nästa avtal samt att nya trafikföretag tillkommer. Tilldelning har dock blivit mål för överprövning och det är i skrivande stund oklart om och när det nya trafikavtalet kommer träda i kraft. Att ytterligare analysera resandeutveckling och behov under 2020 och 2021 har varit en utmaning då pandemin starkt påverkat dessa möjligheter. Hallandstrafiken är dock redo när pandemin avtar att fortsätta detta naturliga arbete med ständiga förbättringar.

SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK PÅVERKAN AV COVID-19

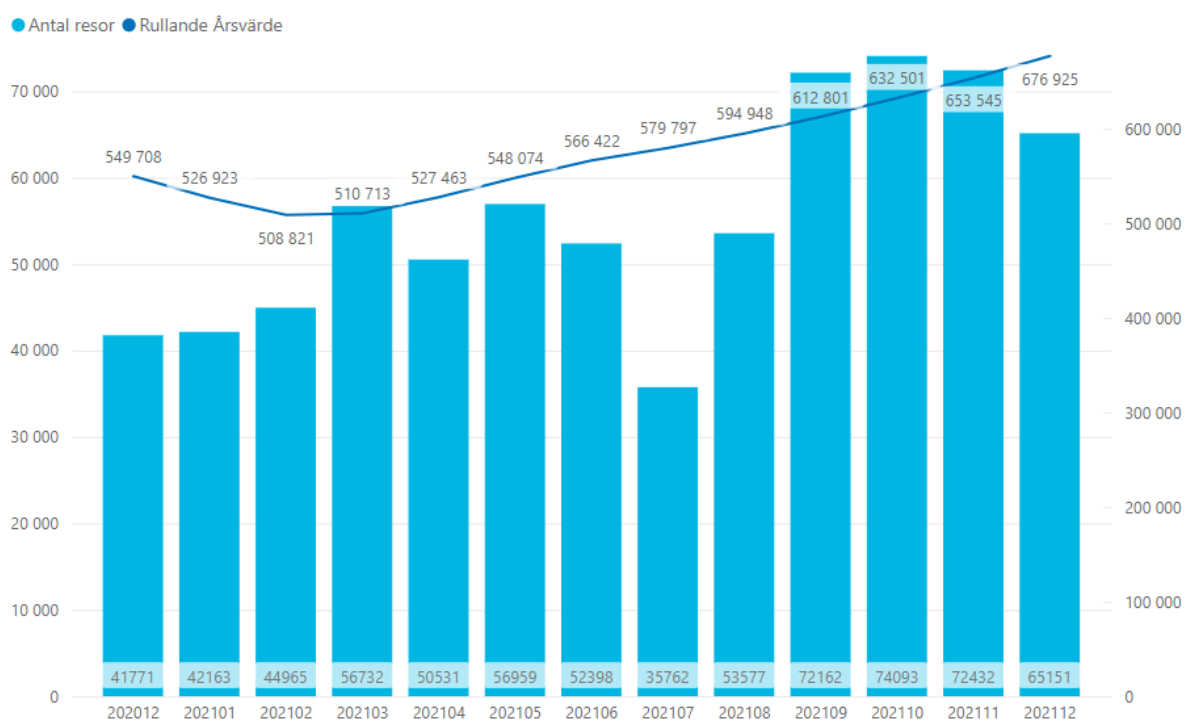
Likt 2020 har vi under kalenderåret 2021 inom den särskilda kollektivtrafiken påverkats av covid-19 i olika delar. Den främsta påverkan har skett efter rekommendationer från nationella- eller regionala myndigheter gällande åtgärder att begränsa smittspridningen. De rekommendationer som påverkat Serviceresor främst har varit dels de nationella rekommendationerna om att äldre och personer i riskgrupp ska avstå från onödiga resor, dels den regionala rekommendationen om att resorna främst ska utföras med ensamåkning. Under våren 2021 i samband med att vaccination mot Covid-19 inleddes samt att smittspridningen minskade i samhället ökade också resandet, främst inom färdtjänst som tidigare legat på mycket låga nivåer. Under hösten 2021 i samband med att fler allmänna restriktioner togs bort vilket möjliggjorde för högre grad av samplanering inom serviceresor ökade därmed resandet ytterligare till nivåer likt 2019.

Sammantaget har detta resulterat i ett minskat resande under 2021 på totalt 16 procent jämfört med 2019. Främst är det färdtjänstresandet som har legat på fortsatt låga nivåer till följd av pandemin. Skolskjutsresandet har däremot ökat under 2022 och vi har ett fortsatt stort behov av resurser runt högttrafik vilket periodvis satt oss i ett ansträngt läge då omständigheterna inte tillåtit full samåkning inom färdtjänst och sjukresor. Även sjukresor har ökat kraftigt under året, dels på grund av den vårdskuld som byggts upp under pandemin rent generellt, men framför allt har resor till och från högspecialiserad vård ökat kraftigt under hösten 2021. Vi ser även att

sjukresor hos personer mellan 70–85 ökat kraftigt till följd av Region Hallands beslut om att sänka ålderskravet för sjukresa med personbil från 85 till 70 år.

Under 2019 utfördes ca 750 000 serviceresor och under 2021 utfördes ca 630 000 resor. Som grafen visar nedan har vi stora variationer i mängden utförda resor under året med ett kraftigt ökat resande under hösten. Detta återspeglas även i samtalsstatistiken till Hallandstrafikens beställningscentral. Under 2021 togs det emot 392 000 samtal, vilket är 7 procent färre jämfört med 2019. Under Q4 2021 besvarades fler samtal än Q4 2019 vilket dels på grund av hög sjukfrånvaro, dels att det inte gick att förutse den kraftiga resandeutvecklingen, stundtals har inneburit svårigheter med att bemanna verksamheten för att tillgodose behovet.

Region Halland har under stora delar pandemin fått in färre ansökningar av färdtjänst, dock är inflödet av ansökningar tillbaka på normala nivåer sedan hösten 2021. Det är osäkert hur länge efterdyningarna av pandemin påverkar men det kan i skrivande stund konstateras att pandemin inte längre klassas som en samhällsfarlig sjukdom och att allmänna restriktioner för att hindra smittspridning är borttagna. Hallandstrafikens bedömning är att covid-19 inte kommer påverka Serviceresor 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 2021 (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts på regional nivå)

10. BILAGOR

BILAGA 1: NYCKELTAL FÖR DEN ALLMÄNNA KOLLEKTIVTRAFIKEN 2021

REGIONBUSSTRAFIK

Linjenr	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim.prod uktion	% av tot tim.prod uktion	Medel- hastighet	Antal resor	resor med skolkort	% med skolkort	% av tot resande	Antal dt en vardag	Antal dt en lördag	Antal dt en söndag
145	Halmstad - Växjö	133 045	1%	2 487	0,8%	53,5	20 404	3 265	16%	0,7%	9	2	2
223	Laholm - Knäred	76 095	1%	1 683	0,6%	45,2	13 585	5 162	38%	0,5%	9	0	0
225	Laholm - Mellbystrand - Båstad Station	143 538	1,2%	4 132	1,4%	34,7	31 014	18 137	58%	1,0%	14	0	0
226	Laholm - Skottorp - Båstad	59 929	0,5%	1 931	0,6%	31,0	6 035	2 478	41%	0,2%	5	0	0
227	Laholm - Ränneslöv - Växtorp	96 029	0,8%	2 825	0,9%	34,0	17 980	9 160	51%	0,6%	10	0	0
228	Laholm - Ysby - Hishult	19 868	0,2%	425	0,1%	46,7	1 911	1 146	60%	0,1%	2	0	0
314	Halmstad - Gullbranna - Eldsberga	281 071	2,4%	9 678	3,2%	29,0	52 234	13 309	25%	1,7%	20	10	6
316	Halmstad - Åled - Oskarström	387 682	3,3%	12 313	4,1%	31,5	108 300	22 640	21%	3,6%	30	12	11
318	Halmstad - Simlångsdalen - Lidhult	75 312	0,6%	2 029	0,7%	37,1	6 653	1 258	19%	0,2%	6	8	3
319	Halmstad - Tönnersjö	22 866	0,2%	711	0,2%	32,2	1 807	1 392	77%	0,1%	4	0	0
320	Halmstad - Laholm (Snabbuss)	125 070	1,1%	3 365	1,1%	37,2	67 465	22 245	33%	2,2%	10	0	0
323	Halmstad - Veinge by - Laholm	30 590	0,3%	860	0,3%	35,6	4 655	2 162	46%	0,2%	2	0	0
324	Halmstad - Veinge - Laholm	460 670	3,9%	13 629	4,5%	33,8	104 919	25 072	24%	3,5%	30	16	11
325	Halmstad - Markaryd	42 186	0,4%	845	0,3%	49,9	3 323	1 650	50%	0,1%	2	0	1
330	Halmstad - Harplinge	122 190	1,0%	3 778	1,2%	32,3	24 544	8 810	36%	0,8%	17	0	0
340	Halmstad - Oskarström - Spenshult	137 002	1,2%	3 388	1,1%	40,4	58 431	8 168	14%	1,9%	9	5	5
350	Halmstad - Haverdal - Falkenberg	559 125	4,7%	15 274	5,0%	36,6	81 628	17 150	21%	2,7%	27	13	10
351	Halmstad - Getinge - Falkenberg	685 336	5,8%	18 828	6,2%	36,4	148 619	32 330	22%	5,0%	30	13	11
362	Ullared - Svenljunga	119 052	1,0%	417	0,1%	285,5	187	17	9%	0,0%	1	0	0
400	Halmstad - Oskarström - Hyltebruk	232 246	2,0%	4 816	1,6%	48,2	43 629	16 528	38%	1,5%	9	0	0
401	Hyltebruk - Oskarström - Halmstad	683 377	5,8%	15 233	5,0%	44,9	160 546	38 973	24%	5,4%	24	10	9
410	Halmstad - Kinnared	123 355	1,0%	2 615	0,9%	47,2	15 342	4 719	31%	0,5%	4,5	0	0
417	Hyltebruk - Landeryd	30 810	0,3%	792	0,3%	38,9	2 557	342	13%	0,1%	6	0	0
431	Hyltebruk - Unnaryd	163 854	1,4%	3 247	1,1%	50,5	12 656	5 279	42%	0,4%	14	0	0
432	Hyltebruk - Gislaved	93 870	0,8%	1 798	0,6%	52,2	3 481	1 745	50%	0,1%	6,5	0	0
509	Falkenberg - Bobergsudde - Efra	27 495	0,2%	954	0,3%	28,8	4 145	2 915	70%	0,1%	3,5	0	0
517	Falkenberg - Årstad - Bjärnared	56 804	0,5%	1 325	0,4%	42,9	5 495	2 898	53%	0,2%	4,5	0	0
553	Falkenberg - Långås - Morup	113 021	1,0%	3 198	1,1%	35,3	21 535	10 383	48%	0,7%	13	4	0
555	Falkenberg - Ullared - Älvsered	382 413	3,2%	8 327	2,7%	45,9	106 262	27 370	26%	3,5%	19	9,5	4,5
556	Falkenberg - Vessigebro - Ullared	355 761	3,0%	8 055	2,7%	44,2	72 942	14 241	20%	2,4%	17	7	7,5
557	Falkenberg - Vessigebro - Ullared	30 699	0,3%	759	0,2%	40,4	8 411	4 190	50%	0,3%	2	1	1
558	Ullared - Åtran - Fegen	128 052	1,1%	2 507	0,8%	51,1	29 949	15 725	53%	1,0%	13	2,5	0
560	Ullared - Älvsered	76 478	0,6%	1 661	0,5%	46,0		0			13	2,5	0
614	Varberg - Åsa	76 478	0,6%	1 609	0,5%	47,5	14 125	3 814	27%	0,5%	12	0	0

615	Varberg - Bua - Frillesås	882 782	7,5%	22 559	7,4%	39,1	157 288	34 024	22%	5,2%	35	11	9
616	Varberg - Veddige	130 652	1,1%	3 833	1,3%	34,1	25 519	6 125	24%	0,9%	10	6	0
620	Varberg - Kärradal - Veddige	9 335	0,1%	283	0,1%	33,0	3 626	2 719	75%	0,1%	1	0	0
651	Varberg - Ullared	400 205	3,4%	8 939	2,9%	44,8	92 583	13 970	15%	3,1%	22	15	11
652	Varberg - Tvååker - Falkenberg	433 609	3,7%	11 920	3,9%	36,4	104 950	31 215	30%	3,5%	25	10	4,5
653	Varberg - Tvååker - Falkenberg	39 498	0,3%	1 099	0,4%	35,9	6 040	3 498	58%	0,2%	6	0	1
660	Varberg - Himle - Dagsås	20 747	0,2%	512	0,2%	40,5	2 115	1 399	66%	0,1%	1	0	0
661	Varberg - Rolfstorp - Karl-Gustav	116 045	1,0%	2 749	0,9%	42,2	17 092	6 807	40%	0,6%	6	1	0
662	Varberg - Trönninge - Valinge	59 464	0,5%	1 478	0,5%	40,2	10 874	6 233	57%	0,4%	7	0	0
664	Varberg - Stadenäs	80 963	0,7%	1 878	0,6%	43,1	14 480	10 625	73%	0,5%	5	0	0
666	Varberg - Träslövsläge - Skällinge	12 672	0,1%	277	0,1%	45,7	1 036	3	0%	0,0%	1	1	0
668	Varberg - Sällstorp - Istorp	16 079	0,1%	398	0,1%	40,4	2 059	1 486	72%	0,1%	1	0	0
690	Breared - Värö Bruk - Ringhals	39 902	0,3%	1 097	0,4%	36,4	7 267	3 219	44%	0,2%	2	0	0
691	Träslövsläge - Ringhals	16 687	0,1%	451	0,1%	37,0	4 528	60	1%	0,2%	1	0	0
692	Varberg - Ringhals	33 427	0,3%	851	0,3%	39,3	13 969	3 991	29%	0,5%	2	0	0
693	Träslövsläge - Ringhals	18 621	0,2%	506	0,2%	36,8	4 259	147	3%	0,1%	1	0	0
694	Varberg - Ringhals	14 101	0,1%	337	0,1%	41,8	5 298	130	2%	0,2%	1	0	0
695	Trönninge - Ringhals	31 777	0,3%	751	0,2%	42,3	6 537	139	2%	0,2%	2	0	0
697	Varberg - Ringhals	14 169	0,1%	283	0,1%	50,1	4 175	7	0%	0,1%	1	0	0
717	Röshult - Kungsbacka	71 627	0,6%	1 758	0,6%	40,7	17 740	10 821	61%	0,6%	9	0	0
720	Kungsbacka - Särögården	396 149	3,3%	12 807	4,2%	30,9	96 218	29 828	31%	3,2%	44	21	21
730	Älskogsb - Iserås-KBA stn	31 857	0,3%	1 045	0,3%	30,5	14 541	4 052	28%	0,5%	6	0	0
731	Kba stn. - Älskogsbräcka	459 530	3,9%	15 073	5,0%	30,5	198 808	75 342	38%	6,6%	41	27	17
732	Frillesås-Fjärås-KBA stn	564 012	4,8%	13 649	4,5%	41,3	214 522	59 505	28%	7,2%	28	30	16
733	Älskogsbr-Stenstugan-KBA stn	200 487	1,7%	5 712	1,9%	35,1	55 519	25 697	46%	1,9%	19	14	7
734	Älskogsbr-Tröskeberg-KBA stn	342 446	2,9%	8 992	3,0%	38,1	106 954	40 170	38%	3,6%	39	29	17
735	Kungsbacka stn. - Lindomestn.	32 079	0,3%	1 061	0,3%	30,2	10 989	5 949	54%	0,4%	6	0	0
740	Hällingsjö - Fjärås	91 572	0,8%	2 038	0,7%	44,9	9 571	6 235	65%	0,3%	8	0	0
741	Kba stn.-Nåållila-Sättila	102 035	0,9%	2 491	0,8%	41,0	24 290	13 202	54%	0,8%	9	0	0
742	Kungsbacka station-Förlanda	219 367	1,9%	5 874	1,9%	37,3	94 476	29 246	31%	3,1%	28,5	20	15
743	Litserhult-Fjärås	77 407	0,7%	1 651	0,5%	46,9	12 272	10 087	82%	0,4%	7	7	0
744	Kungsbacka stn.-Idala-Horred	109 924	0,9%	2 267	0,7%	48,5	22 566	9 976	44%	0,8%	8	0	0
745	Fjärås-Åsa-Idala	56 233	0,5%	1 211	0,4%	46,4	7 237	6 437	89%	0,2%	6	0	0
746	Kba stn-Frilesås-Stättaredsv	51 444	0,4%	1 104	0,4%	46,6	10 230	6 345	62%	0,3%	4	0	0
747	Kungsbacka station-Ölmanäs	43 422	0,4%	1 478	0,5%	29,4	17 259	12 377	72%	0,6%	6	0	0
748	Kyrkobyn-Landa-Åsa	41 239	0,3%	1 087	0,4%	37,9	9 163	8 056	88%	0,3%	5	0	0
767	Snipen - Lindome	13 954	0,1%	323	0,1%	43,3	2	0	0%	0,0%	10	0	0
x3	Särö/Kullavik - Göteborg	403 639	3,4%	8 581	2,8%	47,0	338 796	94 863	28%	11,3%	94	43	43
Summa		11 830 527		303 895		38,93	2 999 617	918 659			906	351	244

STADSBUSSTRAFIK

Linjen halvår 2	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim.prod uktion	% av tot tim.prod uktion	Medel-hastighet	Antal resor	resor med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	Antal turor en vardag	Antal turor en lördag	Antal turor en söndag
1-18	Halmstad stadstrafik	3 172 127	60,5%	152 260	59,6%	20,8	2 275 596	243 970	10,7%	68,5%	884	616	478
1	Laholm stadstrafik	177 725	3,4%	6 841	2,7%	26,0					104	68	64
1-14	Falkenberg stadstrafik	561 391	10,7%	26 741	10,5%	21,0	300 037	27 151	9,0%	9,0%	273	130	93
1-15	Varberg stadstrafik	897 768	17,1%	46 564	18,2%	19,3	461 219	61 889	13,4%	13,9%	300	147	143
1-4	Kungsbacka stadstrafik	436 280	8,3%	22 981	9,0%	19,0	285 486	65 662	23,0%	8,6%	230	105	91
Summa		5 245 291		255 387		21,21	3 322 338	398 673			1 791	1 066	869

TÄGTRAFIK

Linjen	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim.prod uktion	% av tot tim.prod uktion	Medel-hastighet	Antal resor	resor med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	Antal dt en vardag	Antal dt en lördag	Antal dt en söndag
86	Krösatåg Halmstad-Jönköping/Nässjö	292 763	8,0%	4 030	10,4%	72,6	111 592	-	-	2,3%	7	5	4,5
67	Västtåg Varberg-Borås	174 376	4,8%	1 666	4,3%	104,7	83 850	-	-	1,7%	11,5	7	5
100	Öresundståg Kph/Malmö-Halland-Götebor	2 687 000	73,5%	26 861	69,3%	100,0	2 660 131	-	-	54,8%	30,5	19	17
101	Västtåg Varberg - Göteborg	100 104	2,7%	1 068	2,8%	93,7	129 787	-	-	2,7%	4	0	0
104	Pågatåg Halmstad-Helsingborg	113 808	3,1%	1 239	3,2%	91,8	74 567	-	-	1,5%	7	0	0
132	Västtåg Kungsbacka-Göteborg	285 714	7,8%	3 916	10,1%	73,0	1 797 576	-	-	37,0%	58	38	34
Summa		3 653 765		38 780		89,31	4 857 503				118	69	61

BILAGA 2: INFRASTRUKTUR 2021

ÅTERSTÅENDE HÅLLPLATSLÄGEN FÖR TILLGÄNGLIGHETSANPASSNING

Bokstaven efter hållplatsnamnet är lägesbeteckningen. Inventering pågår för Kungsbacka, klart 2022.

* = endast mindre åtgärd krävs för att uppnå tillgänglighetsanpassning

LAHOLM

På Trafikverkets väg

Laholm Brandstationen A

Laholm Brandstationen B

Veinge station A*

På kommunal/enskild väg

Laholm Altona A

Laholm Blåkulla A*

Laholm Blåkulla B

Laholm Glänninge vårdcentral A*

Laholm Grönkulla B

Laholm Industrigatan A

Laholm Industrigatan B

Laholm Repslagaregatan A

Laholm Repslagaregatan B

Laholm Sologatan B

Laholms bussterminal B

Laholms bussterminal C

Laholms bussterminal D

Laholms bussterminal E

HALMSTAD

På Trafikverkets väg

Getingeskolan, 3337, A

Getingeskolan, 3337, B

Haverdalsbro, 3003, A *

Kvibille, 3152, A

Kvibille, 3152, B

Nissaström, 3133, A

Nissaström, 3133, B

Oskarström Bronsgatan, 3060, A

Oskarström Bronsgatan, 3060, B

Sennan, 3091, A

Sennan, 3091, B

Trönninge A

Åled Kullavägen, 3052, A

Åled Kullavägen, 3052, B

Åled, 3050, A

Åled, 3050, B

På kommunal/enskild väg

Eldsberga Hemgården A

Halmstad Kärleken A

Frösakull A	Halmstad Larsfridsvägen A
Frösakull B	Halmstad Larsfridsvägen B
Frösakull Campingstigen A	Halmstad Lasarettsvägen B *
Frösakull Campingstigen B	Halmstad Linehed A *
Frösakull Erik Staels väg A	Halmstad Linehed B *
Frösakull Erik Staels väg B	Halmstad Lummervägen B
Frösakull Fammarpsvägen A	Halmstad Magnus Stenbocks väg A
Frösakull Fammarpsvägen B	Halmstad Noppvägen A
Frösakull Skeabergsvägen A	Halmstad Noppvägen B
Frösakull Skeabergsvägen B	Halmstad Norra kyrkogården A
Frösakull Villavägen A	Halmstad Norra kyrkogården B
Frösakull Villavägen B	Halmstad Norra Utmarken A
Gullbrandstorp Gullevi A	Halmstad Pihlgården A
Görvik A	Halmstad Pihlgården B
Görvik B	Halmstad Pumpvägen A
Halmstad Abborrvägen A	Halmstad Sannarpsgymnasiet A
Halmstad Bergsgårdsvägen B	Halmstad Sannarpsgymnasiet B
Halmstad Bildhuggarevägen A	Halmstad Skyttevägen A
Halmstad Bildhuggarevägen B	Halmstad Slottsjordsskolan A
Halmstad Byvägen B	Halmstad Slottsjordsskolan B
Halmstad Bäckagårdsvägen C	Halmstad Slottsparken B
Halmstad Bäckagårdsvägen D	Halmstad Sofieberg A
Halmstad Cirkusplatsen A	Halmstad Sofieberg B
Halmstad Cirkusplatsen C	Halmstad Stenalyckan A
Halmstad Flygaregatan B *	Halmstad Stenalyckan B
Halmstad Flygaregatan C	Halmstad Stenen A
Halmstad Flygplats A	Halmstad Sturegymnasiet A
Halmstad Flygstaden A *	Halmstad Sturegymnasiet B
Halmstad Flygstaden B *	Halmstad Södra Andersberg A
Halmstad Flygstaden västra A *	Halmstad Södra Andersberg B
Halmstad Fogdegatan B	Halmstad Tre hjärtans väg A *
Halmstad Frennarp A	Halmstad Tre hjärtans väg B *
Halmstad Frennarpsvägen A	Halmstad Torsgatan A
Halmstad Frennarpsvägen B	Halmstad Torsgatan B
Halmstad Fridhemsparken A	Halmstad Vapnöhöjden A
Halmstad Fridhemsparken B	Halmstad Varpvägen A
Halmstad Furet A	Halmstad Varpvägen B
Halmstad Furet B	Halmstad Väktarevägen A
Halmstad Gamla Kustvägen A *	Halmstad Väktarevägen B
Halmstad Gamla Kustvägen B	Halmstad Åttingsstigen A *
Halmstad Giganten A	Halmstad Åttingsstigen B *
Halmstad Giganten B	Halmstad Örlogsvägen A
Halmstad Grönevångs torg A	Halmstad Örlogsvägen B
Halmstad Grönevångs torg B	Halmstad Östergård A

Halmstad Grönevångsvägen A	Halmstad Östergård B
Halmstad Grönevångsvägen B	Halmstad Östergårdsskolan A
Halmstad Hjortvägen A	Halmstad Östergårdsskolan B
Halmstad Hjortvägen B	Halmstad Östervägen A
Halmstad Jesperslundsvägen A	Haverdal Haverdalsvägen A
Halmstad Järnväggsgatan A	Haverdal Haverdalsvägen B
Halmstad Järnväggsgatan B	Oskarström Björkallén A
Halmstad Klackerupsgatan A	Oskarström Björkallén B
Halmstad Kolastigen A	Skipås A
Halmstad Kolastigen B	Spenshult Övre A
Halmstad Krusbäret A	Trönninge B
Halmstad Krusbäret B	Tylöback A
Halmstad Kvarnbacken A	Tylöback B
Halmstad Kvarnbacken B	Tylösand Tylöhusvägen A
Halmstad Kvarnbacken C	Tylösand Tylöhusvägen B

HYLTE

På Trafikverkets väg

På kommunal/enskild väg

Hyltebruk Bruket A*	Torup station B
Hyltebruk Bruket B*	Unnaryd A*
Rydöbruk A	Hyltebruk Sjukstugan A
Rydöbruk B	Hyltebruk Sjukstugan B
Torup station A	

FALKENBERG

På Trafikverkets väg

Falkenberg Smedjeholm, 5202, A *	Morups Tånge, 5131, A
Falkenberg Smedjeholm, 5202, B *	Morups Tånge, 5131, B
Glommen Galtåsvägen, 5119, A	Olofsbo södra, 5137, A
Glommen Galtåsvägen, 5119, B	Olofsbo södra, 5137, B
Glommen Sammelsväg, 5117, A *	Ryssa kvarn, 5135, A
Glommen Sammelsväg, 5117, B *	Ryssa kvarn, 5135, B
Hebergs skola, 5049, A	Torsåsen, 5133, A *
Hebergs skola, 5049, B	Torsåsen, 5133, B
Köinge, 5371, A	Vessigebro Stationsgatan, 5405, B.*
Köinge, 5371, B	Vinbergs samhälle, 5086, A
Morup, 5177, A	Vinbergs samhälle, 5086, B
Morup, 5177, B	
På kommunal/enskild väg	

Agerör, 5141, A	Fegen, 5451, A
Agerör, 5141, B	Långås, 5066, A
Falkenberg Falkagårdsvägen, 5572, A	Långås, 5066, B
Falkenberg Falkagårdsvägen, 5572, B	Skogstorp Bånga, 5143, A
Falkenberg Herting, 5532, A	Skogstorp Bånga, 5143, B
Falkenberg Herting, 5532, B	Skogstorp Humlevägen, 5590, A
Falkenberg Hertings kyrka, 5538, A	Skogstorp Humlevägen, 5590, B
Falkenberg Hertings kyrka, 5538, B	Skogstorp Hyacintvägen, 5593, B *
Falkenberg Hjortsberg, 5641, B *	Skogstorp Prästkragevägen, 5589, A
Falkenberg Lerhålan, 5541, A	Skogstorp Prästkragevägen, 5589, B
Falkenberg Lerhålan, 5541, B	Skogstorpsskolan, 5620, A
Falkenberg Ljungholmen, 5642, A	Slöinge Göteborgsvägen, 5029, A
Falkenberg Ljungholmen, 5642, B	Slöinge Göteborgsvägen, 5029, B
Falkenberg Ljungholmsvägen, 5508, A	Ullared Apelskolan, 5334, A
Falkenberg Ljungholmsvägen, 5508, B	Ätran Stationsvägen, 5080, A
Falkenberg Polishuset, 5566, B	Ätran Stationsvägen, 5080, B
Falkenberg Sandslättsvägen, 5539, A	Ätran, 5265, A
Falkenberg Sandslättsvägen, 5539, B	Ätranskolan, 5275, A

VARBERG

På Trafikverkets väg

Bua Pingstkyrkan, 6209, A	Ringhals, 6094, B
Bua Pingstkyrkan, 6209, B	Smea Larsa, 6015, B
Bua skola, 6207, A	Tvååker Grusvägen, 6095, A
Bua skola, 6207, B	Tvååker Grusvägen, 6095, B
Lillebacka, 6114, A	Tvååker Munkagårdsgymnasiet, 6091 A *
Lillebacka, 6114, B	Tvååker Munkagårdsgymnasiet, 6091 B *
Limabacka Brandstation, 6088, A	Väröbacka, 6128, A
Limabacka Brandstation, 6088, B	Väröbacka, 6128, B *
Ringhals, 6094, A	

På kommunal/enskild väg

Jonstaka, 6508, A *	Varberg Göingegården, 6028, A *
Jonstaka, 6508, B *	Varberg Göingegården, 6028, B *
Kuragård, 6527, A	Varberg Håstens torg, 6592, A
Kuragård, 6527, B	Varberg Håstens torg, 6592, B
Lindbergs skola, 6359, A *	Varberg Håstensskolan, 6599, A
Ringhals, Vakten, 6105, A	Varberg Håstensskolan, 6599, B
Ringhals, Vakten, 6105, B	Varberg Karlbergsvägen, 6543, A
Ringhals, Vakten, 6105, C	Varberg Karlbergsvägen, 6543, B
Ringhals, Vakten, 6105, D	Varberg Kurorten Apelviken, 6586, A
Ringhals, Vakten, 6105, E	Varberg Lassabacka norra, 6640, B *

Ringhals, Vakten, 6105, F	Varberg Lassabacka södra, 6633, A
Strandbackavägen, 6510, A	Varberg Lindbergsvägen, 6608, A *
Träslövsläge Badplatsen, 6515, A *	Varberg Lindbergsvägen, 6608, B *
Träslövsläge Fiskebåtsvägen, 6647, A	Varberg Peder Skrivares skola, 6635, A
Träslövsläge Jungmansvägen, 6513, A	Varberg Peder Skrivares skola, 6635, B
Träslövsläge Nygårds camping, 6511, A	Varberg Peder Skrivares skola, 6635, C
Träslövsläge Relingvägen, 6646, A *	Varberg Polishuset, 6532, A
Träslövsläge Rockavägen, 6669, A	Varberg Polishuset, 6532, B
Träslövsläge Storgatan, 6523, A	Varberg Rosenfred, 6503, A
Träslövsläge Tallåsen, 6512, A	Varberg Rosenfred, 6503, B
Träslövsläge Åhsvägen, 6499, A *	Varberg Rosenfredsskolan, 6525, A
Träslövsläge Ålvägen, 6675, A	Varberg Rosenfredsskolan, 6525, B
Träslövsläges hamn, 6524, A *	Varberg S:t Jörgens kapell, 6560, A
Träslövsläges kyrka, 6519, A	Varberg S:t Jörgens kapell, 6560, B
Varberg Birger Svenssons väg, 6531, A	Varberg Sjukhuset, 6544, A *
Varberg Birger Svenssons väg, 6531, B	Varberg Sörse, 6506, A *
Varberg Bolmen, 6542, A	Varberg Sörse, 6506, B *
Varberg Bolmen, 6542, B	Varberg Valen, 6661, A
Varberg Breared, 6617, A	Varberg Valen, 6661, B
Varberg Breared, 6617, B	Varberg Vrångagatan, 6516, A *
Varberg Brunnsberg södra, 6568, A	Varberg Vrångagatan, 6516, B *
Varberg Brunnsberg södra, 6568, B	

EXEMPEL - OMBYGGDA HÅLLPLATSLÄGEN

Cirkusplatsen, Halmstad kommun



Askome, Falkenberg kommun



11. SAMRÅDSREDVISNING KOLLEKTIVTRAFIKPLAN 2023

Hallandstrafikens styrelse beslutade 2022-03-31 att översända Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024–2025 på remiss till de halländska kommunerna. Remisstiden sträckte sig fram till 2022-06-01 och samtliga kommuner har inkommit med svar.

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

KUNGSBACKA KOMMUN

1

Kungsbacka kommun är positiva till de utökningar i trafikutbudet som föreslås i planen för 2023 som för Kungsbackas del innebär att bostadsområdet Tölö Ängar trafikeras. Kommunen ser också positivt på att ett första steg därmed tas mot en första etapp av kommande utveckling av stadsbusstrafiken när Hedeleden står klar och ny stadslinje kan ansluta till och från Hede station.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

2

Kungsbacka kommun saknar i planen för 2023 trafikering till Kungsbacka badhus som kommunen har haft samtal med Hallandstrafiken om för att finna en lösning kring utan att en omfördelning behöver ske. En lösning för trafikering till Kungsbacka badhus behöver komma med i Kollektivtrafikplanen för 2023.

Kommentar: Kungsbacka sporthall och badhus är placerat cirka 300 – 400 meter från hållplats Teatergatan. Hallandstrafiken ser nackdelar med att låta befintlig Stadsbusslinje 3 trafikera via badhuset, detta utifrån att restiderna förlängs för alla övriga resenärer som inte har målpunkten badhuset. Hallandstrafiken ser fram emot fortsatt dialog i frågan hur badhuset ska trafikeras, med mål att öka attraktiviteten för kollektivtrafiken.

Åtgärd: Nej

3

Kungsbacka kommun vill även återigen påtala behovet av ny busslinje i det västra pendlingstråket, Onsala, Vallda till västra Göteborg. Detta är ett stråk med hög andel biltrafik och få som väljer kollektivtrafik då resetidskvoten är orimligt hög. En ny busslinje här hade gett både miljövinster och minskat antalet bilar på den hårt belastade 158:an, vilket i sin tur möjliggör kollektivtrafikens framkomlighet.

Kommentar: Onsala och Vallda är kategoriserade som mycket starka stråk enligt det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafiken på Onsalahalvön utgörs av en väl utbyggd regionbusstrafik vilken är kopplad till tågtrafiken utmed Västkustbanan. Här synliggörs vikten av en snabb och konkurrenskraftig busstrafik med hög prioritet i gatuutrymmet. Även Hallandstrafiken uppmärksammar pågående samverkansprojekt "kollektivtrafikens framkomlighet i Kungsbacka stad".

Åtgärd: Nej

4

Vi ser att fler och fler väljer att resa kollektivt efter att pandemins restriktioner dragits tillbaka, vilket är mycket glädjande. För att möta ett ökat antal resande är det viktigt att ta höjd för en ökad kapacitet varför vi återigen vill påtala vikten av fler tågstopp på Åsa Station.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

5

I utblicken för 2024–2025 saknar Kungsbacka kommun en beskrivning av hur utveckling av Kungsbackas kollektivtrafik kommer ske, både för stadsbusstrafiken och för regionbusstrafiken. Att Halland växer innebär ökat resbehov och för Kungsbacka kommun som har störst andel utpendling men också stor andel inpendling saknas helt en plan för 2024–2025.

Kommentar: Behovet av en utbyggd kollektivtrafik är stor i hela länet vilket beskrivs i utblicken 2024–2025. Kungsbacka inkluderas utifrån beskrivning av en fortsatt utbyggd tåg och busstrafik.

Åtgärd: Nej

6

Kungsbacka kommun vill även lyfta fram det pågående samverkansprojektet "Kollektivtrafikens framkomlighet i Kungsbacka Stad" som kommer att vara värdefullt för framtidens kollektivtrafik på lång sikt.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

VARBERGS KOMMUN

1

Varbergs kommun välkomnar satsningarna på kollektivtrafik i de nordöstra delarna av kommunen med utökad trafik till Kungsäter som ett positivt första steg. Den fortsatt låga turtätheten kommer dock med största sannolikhet inte få fler att välja kollektivtrafiken framför bilen utan åtgärden kommer främst gynna dem som inte har tillgång till bil och endast är hänvisade till kollektivtrafiken. Varbergs kommun vill därför ha en fortsatt dialog kring hur kollektivtrafiken till denna del av kommunen kan fortsätta utvecklas.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

2

Varbergs kommun efterlyser även att satsningar som togs bort på grund av pandemin och dess effekter åter aktualiseras. För Varberg handlar det främst om utökad tågtrafik på Väst kustbanan genom satsningen på utökad helgtrafik med Västtåg Varberg-Göteborg samt fler och längre tåg generellt. Önskvärt vore även fler avgångar kvällstid för att fler ska kunna utnyttja utbudet i norra Halland och Göteborg.

Kommentar: Behovet av en fortsatt utbyggd kollektivtrafik är stor i hela länet vilket beskrivs i utblicken 2024 – 2025.

Åtgärd: Nej

3

Kommunen ser även positivt att ett behov av att utveckla närtrafiken har identifierats. Utöver detta har det innan pandemin aviserades om ett större översynsarbete av hela regionbusstrafiken utöver närtrafiken. Kommunen vill att även detta arbete återupptas. Varbergs kommun deltar gärna i arbetet med utvecklingen av såväl närtrafiken som regionbusstrafiken i stort. Ett exempel på behov som Varbergs kommun ser är utökad trafik till Veddige via Trönninge-Lindberg-Tofta

Kommentar: Hollandstrafiken ställer sig frågande till förslag om förlängda restider till Veddige genom att återta tidigare körväg inom Trönninge och Tofta (ny körväg via Varbergs Nord). Viskadalsstråket är ett utpekat starkt stråk vilket trafikeras av tåg och buss med dess inriktning att avgångarna ska komplettera varandra. Trönninge trafikeras av Stadsbusslinje 2 och ingår i ett starkt lokalt kollektivtrafikstråk.

Åtgärd: Nej

4

Inom utblicken har två trafikeringsförändringar i Varberg identifierats, ändrad trafikering i Träslövsläge och utökad stadstrafik i Trönninge. Kommunen ser mycket positivt på dessa då förändringarna kommer att ge bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken i Trönninge och bättre restidskvot mellan kollektivtrafik och bil i Träslövsläge.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

5

Nytt för årets kollektivtrafikplan är att Hallandstrafiken redogör för en långsiktig plan för tidtabellsskiften. För Varbergs kommun har datum för övergång vid vårterminens läsårsslut inneburit att läsårsdagar sträckt sig in på sommarperioden. Detta har i sin tur inneburit merkostnader för skolskjutsen. Kommunen har förståelse och kan se fördelarna med förutsägbara övergångar till och från sommartidtabellen. Samtidigt som kommunen är beroende av skolskjuts med kollektivtrafik måste kommunen även när den beslutar om läsårstider förhålla sig till den regleringen om lärotider som framgår av skolförordningen (2011:185). Det är därför av största vikt att perioden för sommartidtabell inte utökas. Det är även önskvärt att Samtrafikägarnas referenskommitté i sitt arbete med kommande skiften tar hänsyn till hur helgdagar ligger under aktuellt år då detta påverkar kommunens möjlighet att lägga ut skoldagar och lovdagar under läsåret. Varbergs kommun har emellertid också förståelse för att tidtabellsskiften är mycket svåra att åtgärda då de sätts för det europeiska transportsystemet. Kommunen önskar därför en fortsatt och utvecklande dialog med Hallandstrafiken i frågan.

Kommentar: Hallandstrafiken uppmärksammar behovet av en fortsatt och utvecklad dialog i frågan.

Åtgärd: Nej

6

Det är positivt att det i samband med uppgraderingarna av hållplatser skett en större inventering av samtliga hållplatslägen, och att detta resulterat i en sammanställning av graden av tillgänglighetsanpassningar i länet. Vidare är det positivt att tillgänglighetsanpassning av hållplatser fortsätter och att det finns en avsikt att samordna detta om det planeras andra åtgärder vid en hållplats, så som byggnation av cykelvägar eller ombyggnad av korsningar.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

7

Målet om att stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025 är fortsatt gällande. Det hade varit önskvärt om en prognos för arbetet framåt hade presenterats. Varbergs kommun arbetar aktivt med att tillgänglighetsanpassa hållplatserna i staden och planerar de kommande åren att bygga om cirka 15 hållplatser. Det är dock tydligt att kommunen inte kommer hinna med att åtgärda alla identifierade hållplatser varför målet i Varberg inte kommer vara uppnått till 2025. Till detta kommer att de ovan beskrivna nysatsningarna i stadstrafiken i Träslövsläge och Trönninge också kommer att kräva utbyggd infrastruktur.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

FALKENBERGS KOMMUN

1

Heberg är i kommunens översiktsplan utpekad nod vilket innebär att orten ska ha goda kommunikationer. Att kollektivtrafiken utvecklas med utökad turtäthet till och från Heberg är därmed i linje med kommunens översiktliga planer. Utmed Långasandsvägen finns två planuppdrag där detaljplanearbete påbörjats under första kvartalet 2022, ett för fastigheten Eftra 3:3 där syftet är att pröva förutsättningarna för bostäder och service samt ett för Risarp 1:42 med syftet att pröva förutsättningarna för bostäder. Kommunen vill uppmärksamma Hallandstrafiken på att nämnda planuppdrag på sikt kan komma att påverka behovet av kollektivtrafik i området. I övrigt har inte kommunen någonting att påpeka gällande omfördelningen av trafiken. Kartan som illustrerar trafikförändringen bör dock förtydligas så det framkommer vilken busslinje som tillhör vilken färg samt att det framkommer av kartan att 509 får en förlängd resväg.

Kommentar: Hallandstrafiken uppmärksammar kommunens planer gällande fler bostäder utmed Långasandsvägen. Linjenätet utanför kollektivtrafikstråken, där linje 509 ingår, styrs till stor del av grund- och gymnasieelevers resor till och från studier. Hallandstrafiken ser positivt på att justera linjestäckningen för linje 509 med trafikering utmed Långasandsvägen. Detta är dock förknippat med samplanering mellan bebyggelse, infrastruktur och kollektivtrafikplanering där exempelvis framkomlighet och vändmöjligheter behöver tillses för regionbuss.

Åtgärd: Nej

2

Falkenbergs kommun ser ett behov av en översyn av kollektivtrafiken med syftet att fler busslinjer ska trafikera via järnvägsstationen, alternativt med stationen som start- och slutdestination. I en sådan översyn bör kollektivtrafiken till kommunens befintliga och framtida verksamhetsområden säkerställas och ges en koppling till järnvägsstationen.

Kommentar: Hallandstrafiken ställer sig positiva till en gemensam översyn av kollektivtrafiken med syftet att fler busslinjer trafikerar via järnvägsstationen. Även Hallandstrafiken kan se fördelar med att fler busslinjer trafikerar via järnvägsstationen. Då med förutsättning att resan via tågstationen inte innebär förlängda restider för de resenärer som har målpunkter i centrala Falkenberg.

Hallandstrafiken ser med fördel att en sådan översyn inkluderar framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken, både vid järnvägsstationen och på sträckor som förbinder denna med centrala Falkenberg.

Åtgärd: Nej

3

Kommunen ser även ett behov av trafikering till Skrea strand och Strandbadet och att områdena likaså ges en koppling till järnvägsstationen. Linje 12 med slutdestination Falkenberg Kattegattcenter kan förslagsvis förlängas till områdena.

Kommentar: Linje 12 trafikeras idag med åtta turer per vardag och riktning. Turerna är främst anpassade för resor till och från verksamhetsområdet på Bacchus. Fler bostäder tillsammans med utökade verksamhetsetableringar i området ligger till grund för en översyn av utbudet vilket behöver hanteras inom Kollektivtrafikplanens utblick.

Hallandstrafiken ser svårigheter med att förlänga linje 12 utmed Skrea strand/Klittervägen, detta då det medför förlängda restider för de som har slutdestination vid busshållplats Kattegattcenter. Hallandstrafiken ser fördelar med att hållplats Kattegattvägen får en tydligare koppling till Skrea strand vilket då är förknippat med bebyggelseplanering.

Åtgärd: Nej

4

Kommunen vill även påpeka att kollektivtrafiken till Ullared från Fegen/Ätran och Svenljunga behöver förstärkas för att underlätta arbetsresor kvällstid och helger. Här kan tilläggas att bussbytet vid hållplats Älvsered för linje 360 och 560 bör förbättras.

Kommentar: Synpunkten om förstärkt busstrafik kvälls- och helger noteras. Hallandstrafiken ser kontinuerligt över väntetiderna för bussbyten i Älvsered. Dock ska här nämnas att både linje 360 och 560 styrs av flera andra resbehov, då främst i Borås respektive Falkenberg. Linje 560 mellan Ullared och Älvsered styrs av linjerna 555 och 556 i Falkenberg för smidiga byten. De sistnämnda linjerna har flera resbehov att tillgodose, såsom öppettider på Gekås, byten till tåg vid järnvägsstationen, gymnasieskolans start- respektive sluttider, samt bussbyten för vidare resa i centrala Falkenberg.

Åtgärd: Nej

5

Slutligen vill kommunen framhålla till kommande planering att dagens antal stopp på Västkustbanan ska bibehållas för att prioritera korta restider.

Kommentar: Tågtrafiken utvecklas genom att parallella tågssystem erbjuds med tåg i olika hastighet och uppehållsbild vilket följer intentionerna i Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Vid tidpunkt då viktig järnvägsinfrastruktur finns på plats (ex Varbergstunnel, Västlänken) är inriktningen att Öresundstågen har färre stopp jämfört idag.

Åtgärd: Nej

6

(. . .) önskemål om att Hallandstrafiken startar en busslinje mellan Falkenberg och Hylte kommun för att gynna studie- och arbetspendling och skapa en koppling till HNJ-banan, samt utökar bussförbindelser från Falkenberg till Långasand [och] mellan Hylte och Ullared.

Kommentar: Kollektivtrafikens utbud i form av bussar och tåg trafikerar i identifierade kollektivtrafikstråk vilket följer intentionerna i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Linjenätet utanför kollektivtrafikstråken styrs till stor del av grund- och gymnasieelevers resor till och från studier.
Vid identifieringen av kollektivtrafikstråk har potentialen i målpunkter i och utanför Halland identifierats. Parametrar som befintlig arbetspendling, befolkningsmängd, befolkningsutveckling, åldersstruktur, arbetstillfällen samt kommunens bedömning av nybyggnation har inkluderats. 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.
Busstrafik till Långasand – se tidigare kommentar

Åtgärd: Nej

HALMSTAD KOMMUN

1

Halmstad berörs av en förändring under 2023, omfördelning av linje 330 mellan Harplinge-Halmstad. Det är positivt ur resandeperspektiv att slippa byte i Haverdalsbro med vissa avgångar och att bussen kör samma sträcka konsekvent. Detta gör kollektivtrafiken mer lättförståelig och pålitlig. En negativ effekt kan dock bli att arbetspendlare från Harplinge med arbetsplats på Flygstaden får det svårare att resa kollektivt, då linjen inte längre kommer köra denna väg. Längre restid gör kollektivtrafiken mindre attraktiv och kan leda till att fler väljer att ta bilen istället.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

2

I övrigt ser Halmstads kommun det som viktigt att "justering till nytt normalläge" under utblick mot 2024–2025 inte innebär ett försämrat kollektivtrafikutbud för kommunens invånare, då Halmstad har ett tydligt mål att öka andelen kollektivtrafikresenärer framöver.

Kommentar: Hallandstrafiken utvecklar kollektivtrafiken enligt fastställda principer och riktlinjer. Hallandstrafiken och Halmstad kommun har samsyn utifrån målbild om att öka andelen kollektivtrafikresenärer.

Åtgärd: Nej

HYLTE KOMMUN

1

I Hallandstrafikens förslag till omfördelning av busslinjer i Hylte kommun föreslår de att linje 410 mellan Halmstad och Hyltebruk kortas ned till att endast trafikera Torup – Kinnared – Hyltebruk. Utbudet föreslås istället utökas från 4,5 till 10 dubbelturer per vardag på den nya tänkta linjesträckningen. För att kompensera för de turer som försvinner till och från främst Torup från linje 410, föreslår Hallandstrafiken att linje 401 utökas med 1,5 dubbelturer per vardag under högtrafik för att komplettera resmöjligheter.

Hylte kommun ställer sig positiv till förslaget då effekten av omfördelningen blir ett utökat utbud från Rydöbruk samt Hyltebruk. Eftersom det innebär dubbelt så många dubbelturer för Torup – Kinnared – Hyltebruk samt ytterligare 1,5 dubbelturer Torup – Rydöbruk – Hyltebruk.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

2

Hylte kommun ser positivt på att Hallandstrafiken inför 2024–2025 vill utveckla närtrafiken På landsbygden.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

3

Hylte kommun vill även påvisa vårt behov av förbättrad tågtrafik mellan Hylte kommun och Halmstad. Därtill vår önskan om att det inrättas busstrafik mellan kommunen och Falkenberg samt att kollektivtrafikförbindelserna med Gislaved utvecklas.

Kommentar: Kollektivtrafikens utbud i form av bussar och tåg trafikerar i identifierade kollektivtrafikstråk vilket följer intentionerna i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Linjenätet utanför kollektivtrafikstråken styrs till stor del av grund- och gymnasieelevers resor till och från studier. Vid identifieringen av kollektivtrafikstråk har potentialen i målpunkter i och utanför Halland identifierats. Parametrar som befintlig arbetspendling, befolkningsmängd, befolkningsutveckling, åldersstruktur, arbetstillfällen samt kommunens bedömning av nybyggnation har inkluderats. 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. Hallandstrafiken instämmer utifrån behovet att utveckla kollektivtrafiken mellan Hylte och Gislaveds kommun. Trafikeringen består av Krösatåg och regionbusslinje 432. Linje 432 har som uppgift att tillgodose resbehovet för gymnasieelever till och från studier i Gislaved samt möjliggöra arbetspendling mellan Hyltebruk, Smålandsstenar och Gislaved. Hallandstrafiken har blivit uppmärksam på förändrat resbehov härlett till Gnotecs etablering i Hyltebruk.

Åtgärd: Ja. Linje 432 förlängs till Gnotecs anläggning i Hyltebruk.

LAHOLMS KOMMUN

1

Kollektivtrafikplan 2023 är ett ambitiöst dokument som både sammanfattar värdet av kollektivtrafiken som samhällsservice, synliggör effekterna av pandemin på resandemönster samt miljöpåverkan utifrån trafiksystemet. Kultur- och utvecklingsnämnden finner kollektivtrafikplan 2023 att vara väl genomarbetad och konsekvent men finner det nödvändigt att kommentera på delar av de prioriteringar som planen ger uttryck för som finns sammanfattade i tjänsteskrivelsen.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

2

Stationspendeln. Kultur- och utvecklingsnämnden ser oerhört positivt på införandet av stationspendeln (linje 1) inom Laholms tätort. Detta har möjliggjort ett ökat kollektivt resande för personal inom förvaltningen och skapar möjlighet att kompetensförsörja Laholms kommuns organisation från ett större omland. Fortsatt finns dock utmaningar i synkroniseringen mellan ankommande/avgående tåg och stationspendeln. Det är ofta förekommande att bussen lämnar stationen innan tåget ankommer alternativt innan resenärer hunnit ta sig från tåget till bussens hållplats. Detta sker givetvis främst när tåget av någon anledning avviker från tidtabell. Detta undergräver förtroendet för kollektivtrafiken som resesätt och skapar ett betydande produktionsbortfall inom kommunens/förvaltningens verksamhet då personal som borde varit på arbetsplatsen blir strandsatta på stationen.

Kommentar: Hollandstrafiken är medvetna om de utmaningar som infunnit sig sedan starten juni 2020 gällande synkronisering mellan bussar och tåg. Hollandstrafiken vidtar löpande åtgärder för att säkerställa de viktiga bytena mellan bussar och tåg vid Laholms tågstation.

Åtgärd: Nej

3

Framtidsspaning. Markarydsbanan och de planerade tågstoppen i Veinge och Knäred nämns inte inom ramen för kollektivtrafikplanen vilket givetvis antyder att ingen trafik kommer att ske på den banan under perioden fram till 2025. Kultur- och utvecklingsnämnden uppmanar Hollandstrafiken att i kollektivtrafikplanerna kontinuerligt lägga in ett avsnitt om framtidsspaning som tar avstamp i kommande infrastrukturella satsningar samt planerad befolkningsutveckling med mera inom de halländska kommunerna. I kollektivtrafikplan 2023 beskrivs hur planeringscykeln för kollektivtrafiken är ca 1,5 år från planering till ändring av prioriteringar/rutter men en kommuns planeringshorisont sträcker sig avsevärt längre än så och Hollandstrafikens ambitioner/planering är en betydande del av uppbyggnaden av ett hållbart samhälle. En skolas, fritidsgårds eller idrottsanläggnings placering är avhängig på möjligheterna till kollektivt resande till platsen och en långsiktig framåtblick avseende kollektivtrafiken hade därför varit en viktig planeringsförutsättning för kommunen.

Kommentar: Den långsiktiga framåtblick kommunen eftersöker beskrivs i det regionala trafikförsörjningsprogrammets kapitel 5 - kollektivtrafikstråk i Halland. Att tydligt peka ut de kollektivtrafikstråk som under överskådlig framtid kommer att trafikeras med kollektivtrafik innebär ett åtagande från Region Hallands sida. Behovet av en utvecklad samverkan och

Samplanering där bebyggelse- infrastruktur- och kollektivtrafikplanering hänger ihop, beskrivs i kapitel 7 – samplanering och ansvarsfördelning.

Åtgärd: Nej

4

Buss 225. Kultur- och utvecklingsnämnden ser mycket positivt på utökningen av turtätheten inom ramen för Buss 225. Buss 225 utgör även skolskjuts för de elever vid Osbecksgymnasiet som bor i kustområdet (Skummeslövsstrand, Mellbystrand med flera) och eleverna har under flera år efterfrågat en utökning och anpassning av turtätheten. Kultur- och utvecklingsförvaltningen tycker dock att det är olyckligt att utökningen sker på bekostnad av kollektivtrafiktillgänglighet inom kommunens nordvästra delar (Genevad med flera) genom omläggning/nedläggning av direktlinjer inom det området. När de utökade trafiken på linje 225 planeras vil kultur- och utvecklingsnämnden betona att hänsyn måste tas till ungdomars/ gymnasieelevers transportbehov för att skapa möjligheter till en meningsfull fritid, personlig utveckling och ett starkt socialt liv. Vi förutsätter att planeringen av den nya turlistan för buss 225 sker i direkt samråd med de intressegrupper som direkt utnyttjar linjen för sin mobilitet, exempelvis elevråden på Osbecksgymnasiet och Lagaholmsskolan. Bland de synpunkter från eleverna som bör vara utgångspunkter för planeringen är

- Busstider som överensstämmer med undervisningens förläggande på skolorna och inte medför väntetider på mer än 30 minuter i samband med skoldagens början eller avslutning.
- Kapacitetsdimensionering som innebär att alla elever får plats på den tur de behöver ta till sin undervisning och kan resa på ett säkert sätt, sittandes och med bälte knäppt.

Kommentar: Förslaget innebär fler turer via/inom Genevad och Veinge, tätorter som idag inte trafikeras av snabbussen. Prioritering av linje 225 sker i ordningen byte till tåg mot Halmstad vid Laholms tågstation, skola/gymnasium och arbete i Laholm, därefter passningar till bussar i Laholm samt bussar och tåg vid Båstad station. Förslaget innebär en kraftig utökning av utbudet i stråket vilket skapar bättre förutsättningar att tillmötesgå de olika resbehoven.

Åtgärd: Nej

5

Segregation. Kultur- och utvecklingsförvaltningen saknar i kollektivtrafikplan 2023 ett resonemang om Hollandstrafikens roll i att skapa ett jämlikt samhälle som gör det möjligt för ungdomar boende utanför huvudorten att ha en aktiv fritid. Att ungdomar (och andra som är beroende av kollektivtrafik) som är boende på landsbygden och utanför detaljplanlagt område blir hänvisade till egna transportlösningar är en prioritering som kultur- och utvecklingsnämnden har stor förståelse för. Men den föreslagna kollektivtrafikplanen adresserar på inget sätt ungdomars behov av att kunna delta i aktiviteter utanför skoltid eller arbetssökandes möjligheter att ta jobb på andra orter och/eller delta i dagliga aktiviteter för att stärka deras anställningsbarhet. Ur ett ungdomsperspektiv är det avgörande att ha möjlighet att stanna kvar efter skolan och delta i sociala aktiviteter eller att senare på kvällen ha möjlighet att självständigt delta i fritidsgårdens, idrotts- eller kulturföreningens aktiviteter för att skapa en god fysisk och psykisk hälsa. I dagsläget förstärks segregationsmönster genom att resurssvaga ungdomar i ytterområden saknar möjlighet att delta och bygga nätverk då kollektivtrafiken inte stöttar deras deltagande. Samma situation gäller för de personer som befinner sig utanför arbetsmarknaden och är beroende av ekonomiskt bistånd. Dessa är till största delen hänvisade till kollektivtrafiken och i många fall saknas möjligheten att dela [delta] i de aktiviteter som är obligatoriska för att uppbära ekonomiskt bistånd med hänvisning till att de inte har möjlighet att ta sig till aktiviteten. Kultur- och utvecklingsnämnden vill därför uppmana Hollandstrafiken att i Kollektivtrafikplan 2023 och kommande kollektivtrafikplaner lägga till ett segment om kollektivtrafikens roll i

att förebygga och åtgärda segregation i samhället samt att skapa en långsiktig plan för hur Hallandstrafiken stegvis skall utveckla servicen till Laholms kommuns/kommunernas yttre tätorter och på så sätt bidra till att skapa ett mer hälsosamt, jämlikt och resurseffektivt samhälle.

Kommentar: Strategin för kollektivtrafiken är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. För att stödja en socialt hållbar utveckling kompletteras detta med en grundläggande resmöjlighet för hela länet. I kollektivtrafikplanens utblick beskrivs behovet av en fortsatt utbyggd buss- och tågtrafik samt behovet av en fortsatt utvecklad Närtrafik. Sedan det nuvarande Trafikförsörjningsprogrammet beslutades har en ny Regional utvecklingsstrategi och en strategi för Hållbar tillväxt antagits. I dessa dokument framhålls ett tydligare fokus på barn och unga. Inför nästa Trafikförsörjningsprogram har ett arbete påbörjats med att kartlägga vilka analyser som bör tas fram där barn, unga och äldres resande kommer vara viktiga målgrupper.

Åtgärd: Nej

Mötes- och resepolicy för Region Halland

Dokument upprättades: Regionfullmäktige 2022-04-27 §35	Dokument reviderades:	Dokument beslutades i:	Dokumentansvarig: Region Halland
---	------------------------------	-------------------------------	--

Mötes- och resepolicy för Region Halland

Hitta i dokumentet

[Inledning](#)
[Mål och syfte](#)
[Omfattning och avgränsning](#)
[Genomförande](#)

[Ansvar](#)
[Uppföljning](#)

Denna policy är beslutad av Regionfullmäktige XXXX-XX-XX, diarienummer RSXXXXXX.

Inledning

Region Halland har som en av länets största arbetsgivare en stor inverkan på klimat och miljö, men också stora möjligheter att åstadkomma förbättringar. Alla verksamheter och allt arbete inom Region Halland ska medverka till en långsiktig, hållbar utveckling. I Halland, den bästa livsplatsen, ska det vara lätt att leva hållbart med låg belastning på miljö och klimat. Den gröna omställning som regionen påbörjat innefattar en omställning till ett fossilfritt Halland, vilket innebär bland annat att det ska finnas attraktiva möjligheter att välja hållbara transportsätt och att nya idéer ska stimuleras. Som en del i det arbetet behöver Region Halland tillse att alla möten och resor som sker i tjänsten är miljöanpassade, kostnadseffektiva och bidrar till en trygg och säker arbetsmiljö i så stor utsträckning som möjligt.

För att lyckas med den gröna omställningen behöver medarbetare och förtroendevalda välja hållbara mötes- och resesätt och därigenom bidra till minskad miljöpåverkan. Att välja hållbara mötes- och resesätt har betydelse, både i vår roll att vara föredömen och genom att vi tar ansvar för en hållbar utveckling. Genom att förändra vårt gemensamma och våra enskilda beteenden kan miljöpåverkan av möten och resor minimeras.

Mål och syfte

Syftet med mötes- och resepolicy är att ha en politiskt förankrad inriktning för alla möten och resor som sker i tjänsten. Det övergripande målet är att dessa sker på ett hållbart sätt, är kostnadseffektiva och säkra samt bidrar till en effektiv verksamhet och en god arbetsmiljö.

Omfattning och avgränsning

Policyn omfattar de möten och resor som sker i tjänsten och som betalas av Region Halland. Policyn berör anställda inom samtliga förvaltningar i Region Halland samt förtroendevalda när de verkar i sitt uppdrag. Alla medarbetare och förtroendevalda har ansvar för att följa policyn. Policyn omfattar inte resor mellan hemmet och arbetsplatsen, förutom när sträckan är en del av en tjänsteresa.

Genomförande

Genomförandet av mötes- och resepolicy beskrivs i tillhörande riktlinjer.

Ansvar

Regionfullmäktige fastställer mötes- och resepolicy. Regionstyrelsen, eller från denne delegerad person, beslutar om riktlinjer som säkerställer genomförande av mötes- och resepolicy. Nämnder och bolagsstyrelser ska säkerställa efterlevnad av mötes- och resepolicy samt tillhörande riktlinjer.

Uppföljning

- Resultatet av mötes- och resepolicy och tjänsteresor följs upp årligen som en del av Region Hallands ordinarie uppföljningsprocess.



Riktlinje för möten och tjänsteresor

Hitta i dokumentet

[Inledning](#)

[Syfte](#)

[Definitioner](#)

[Styrande dokument](#)

[Ansvar](#)

[Planering av möten och konferenser](#)

[Planering av tjänsteresor](#)

[Utlandsresa](#)

[Säkerhet](#)

[Försäkring vid tjänsteresa](#)

[Reseräkning och traktamente](#)

[Etiskt uppförande och jäv](#)

[Uppdaterat från föregående version](#)

Inledning

Denna riktlinje gäller för resor och möten som sker i tjänsten, på uppdrag av eller betalas av Region Halland. Samtliga medarbetare och förtroendevalda i Region Halland omfattas. Riktlinjen är ett komplement till Region Halland mötes- och resepolicy.

Syfte

Syftet med denna riktlinje är att tjänsteresor och möten ska ske miljömässigt hållbart, bidra till en trygg och säker arbetsmiljö, en effektiv verksamhet samt vårda Region Hallands varumärke.

Resor till och från arbetet omfattas inte av denna riktlinje. Förvaltningar och bolag uppmanas att uppmuntra samt underlätta för sina medarbetare och förtroendevalda att gå, cykla eller åka kollektivt till och från arbetet.

Definitioner

Med hållbart resande menas att det resesätt som orsakar minst miljöpåverkan väljs, t.ex. tåg framför bil och flyg; att fordon används som uppfyller särskilda miljökrav; att samåkning sker vid bilkörning.

Med kostnadseffektiva resor menas att hänsyn tas till alla kostnader i samband med resan såsom transport, logi, traktamente, arbetstid m.m.

Med en trygg och säker arbetsmiljö menas att föraren har giltigt körkort; att trafikregler samt regler om bälte, alkohol, droger m.m. följs; att trafiksäkerhetskrav ställs på regionens egna, hyrda och leasade bilar; att mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning inte hålls i handen under bilkörning.

Styrande dokument

Följande styrande dokument för tjänsteresor och möten/konferenser finns för verksamheten:

- Rese- och mötespolicy, beslutad av regionfullmäktige och gäller för Region Hallands samtliga medarbetare och förtroendevalda
- Riktlinjer för möten och tjänsteresor, beslutad av regionstyrelsen och omfattar Region Hallands samtliga medarbetare och förtroendevalda.
- Gemensamma rutiner och anvisningar fastställda enligt gällande beslutsordning.

Ansvar

Var och en som reser i tjänsten har ett ansvar för att resan planeras och genomförs enligt Region Hallands policy, riktlinje och övriga anvisningar för resor och möten.

Medarbetare och förtroendevalda har ansvar för att:

- Tjänsteresor och möten sker i enlighet med styrande dokument.
- Följa riktlinjer, rutiner och anvisningar för tjänsteresor och möten så att tjänsteresor och möten planeras och genomförs på ett samordnat, hållbart, säkert och ekonomiskt sätt i enlighet med gällande lagar och avtal.
- Planera tjänsteresor och möten utifrån den reseprioriteringsstrategi som återfinns i denna riktlinje.

Varje chef har ansvar för att:

- Resande inom chefens ansvarsområde sker i enlighet med styrande dokument.
- Styrande dokument för tjänsteresor och möten är kända och följs av medarbetarna.
- Regelbundet följa upp resvanor hos de medarbetare som reser mycket i sin tjänst för att säkerställa att kostnaden för tjänsteresor står i proportion till nyttan. (Med kostnad avses såväl ekonomisk kostnad som miljömässig kostnad.)

Varje direktör har ansvar för att:

- Inom respektive ansvarsområde verka för att möjliggöra efterlevnad av policy och riktlinje för möten- och resor.
- Strategiska beslut medverkar till att möjliggöra efterlevnad av policy och riktlinje för möten- och resor.
- Medarbetares resebeteende på övergripande nivå följs upp årligen.

Uppföljning

Riktlinjer för möten och tjänsteresor följs upp inom den ordinarie styrmodellen. Lämpliga indikatorer och nyckeltal tas fram och redovisas årligen av dokumentansvarig. Varje chef ansvarar för att löpande följa upp sin verksamhet.

Planering av möten och konferenser

I första hand ska möjligheten att mötas utan att resa övervägas. Erbjud/efterfråga möjlighet att delta digitalt när det är möjligt och lämpligt. Region Halland ska tillhandahålla teknik och utrustning för olika distansmötesformer, exempelvis möten via videokonferensteknik eller telefon.

I andra hand kan möten som innebär att deltagarna behöver resa övervägas. Mötet ska planeras så att så många av deltagare som möjligt kan resa kollektivt, gå eller cykla. Mötesarrangören bör underlätta samåkning till och från möten exempelvis genom att kommunicera deltagarförteckning i god tid innan mötet.

Möten ska i största möjliga utsträckning förläggas till Region Hallands egna lokaler men bokning av externa lokaler kan bli aktuellt då interna alternativ inte är lämpliga.

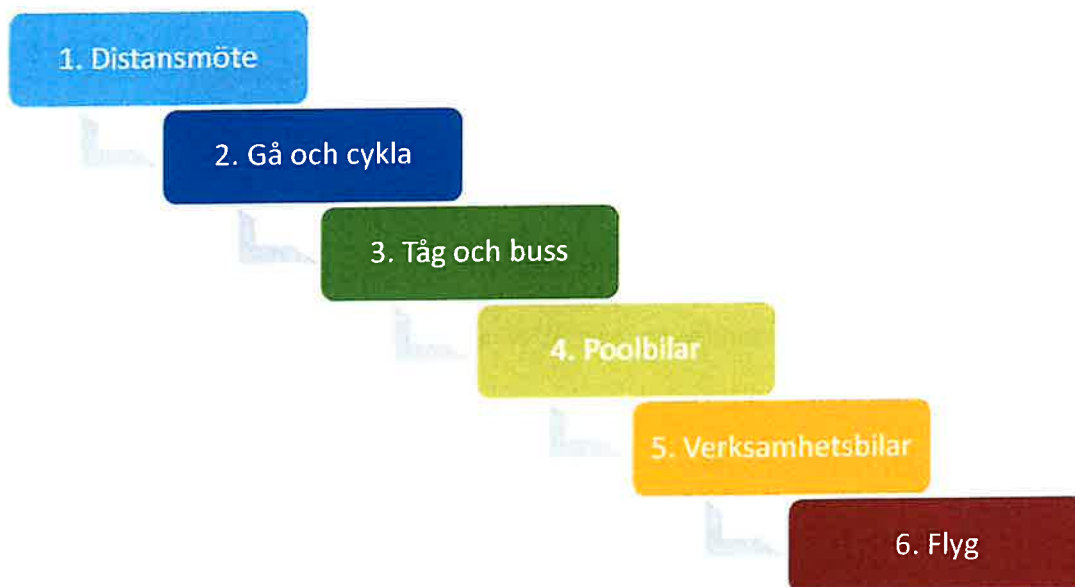
Bokning av mötes- och konferenslokal med kringarrangemang ska göras via Region Hallands konferensbokningstjänst. Vid bokning av externa lokaler ska avtal med upphandlad leverantör alltid följas.

Planering av tjänsteresor

Vid resa ska det miljömässigt mest hållbara färd sättet väljas i första hand. Resan ska samtidigt planeras trafiksäkert och kostnadseffektivt. Om möjligt bör resor planeras tillsammans med andra mötesdeltagare för att underlätta samåkning.

Generellt gäller att resor ska planeras och bokas med så god framförhållning som möjligt samt att:

- Kortare resor sker genom gång, cykel eller kollektivtrafik.
- Vid längre resor väljs tåg, buss eller båt i första hand.
- Resa med bil ska genomföras med Region Hallands fordon (poolbilar och verksamhetsfordon). Resa med privat bil får ske när andra alternativ inte är lämpliga.
- Flyg bör enbart väljas vid längre resor när alternativ (exempelvis tåg eller buss) saknas eller då något annat alternativ inte är möjligt på grund av exempelvis tidsbrist. Av miljö- och säkerhetsskäl kan tåg i kombination med övernattnig vara ett lämpligare val än flyg eller bil.



Figur 1 Region Hallands reseprioriteringsstrategi

Flygresor samt resor med privat bil ska vara godkända av närmsta chef. Om privat bil används i tjänsten bör den uppfylla samma säkerhetskrav som ställs på Region Halland poolbilar.

Beställning och bokning av biljetter, hotellrum, externt hyrda bilar och taxi mm. görs genom av Region Halland upphandlade leverantörer.

Vid bokning av tåg ska ekonomiklass bokas. 1:a klassbiljett får bokas om det möjliggör ett för arbets skull effektivt tidsanvändande.

Vid bokning av flygbiljetter ska ekonomiklass bokas. Undantag från detta måste godkännas i förväg av närmsta chef.

Vid bokning av boende ska, om möjligt, anläggningar med väl fungerande miljö- och hållbarhetsarbete väljas.

Utlandsresa

Vid utlandsresa ansvarar medarbetaren själv för att ha giltigt pass. Kostnaden för pass betalas av medarbetaren.

Ett antal länder kräver visum. Upphandlad leverantör av resor ska informera om gällande regler samt ska kunna ordna visumansökan och liknande tillstånd om så efterfrågas. Visumavgift betalas av Region Halland.

Varje medarbetare ansvarar själv för vaccinationer inför utlandsresa.

Säkerhet

Personer i ledande befattning och grupper bör av säkerhetsskäl inte resa tillsammans utan i möjligaste mån dela upp resandet på olika transportmedel och tider.

Vid resor till oroliga områden (krigsområden, naturkatastrofer etc.) konsulteras säkerhetsfunktionen och eventuellt utrikesdepartementet.

Försäkring vid tjänsteresa

Region Halland ansvarar för att alla medarbetare och förtroendevalda är försäkrade enligt en tjänstereseförsäkring under tjänsteresor som utförs på arbetsgivarens uppdrag. För närmare detaljer om försäkringsvillkor kontaktas Gemensam administrativ service (GAS).

Vid resor med egen bil står medarbetaren själv för försäkring samt samtliga kostnader vid eventuell skada på fordonet.

Reseräkning och traktamente

Reseräkning ska skrivas i samtliga fall när medarbetare eller förtroendevald gör en tjänsteresa där någon form av ersättning ska utgå eller kostförmån ska redovisas. På reseräkningen ska tydligt framgå ändamål och skäl till resan, färdväg och färdstätt, utlägg ska styrkas med kvitto och eventuella kostförmåner ska redovisas

För förtroendevald finns ytterligare bestämmelser kring reseräkning, såsom tidsgräns för inlämnande, i gällande arvodesreglemente.

Traktaments- och reseersättningar och färdtidsersättning regleras i gällande kollektivavtal samt i eventuella lokala kollektivavtal.

Bonuspoäng som erhålls i samband med tjänsteresa får inte användas för privat bruk utan ska tillfalla Region Halland. Detta gäller alla former av personliga förmåner som t.ex. bonuspoäng, fribiljetter, gratisnätter mm. Ekonomisk ersättning för t.ex. försening (s.k. restidsgaranti) tillfaller Region Halland och krediteras kostnadsställe som betalat resan.

Ersättning utgår inte för privata kostnader såsom hyra av betalfilm, bastu, minibar, tidningar eller privata telefonsamtal. Medarbetare som beviljas semester eller är lediga i anslutning till tjänsteresan ska själva stå för eventuella merkostnader som sammanhänger med att

vistelsen varar längre tid än vad som krävs. Sådana kostnader får inte faktureras Region Halland.

Böter för trafikförseelser ersätts inte av Region Halland.

Etiskt uppförande och jäv

Medarbetare och förtroendevalda som reser i tjänsten är under hela resan företrädare för Region Halland och är genom sitt agerande och uppträdande en del av Region Hallands kommunikation och varumärke. För Region Hallands medarbetare gäller samma krav utomlands som i Sverige.

Den som reser i tjänsten ska undvika att hamna i etiskt och moraliskt tvivelaktiga situationer. Om det för en medarbetare eller förtroendevald råder minsta tvekan kring ett moraliskt eller etiskt dilemma, är detta en tydlig signal om att man ska avstå. Resenären bör ställa sig följande frågor:

- Varför erbjuds jag den här förmånen?
- Har förmånen ett högt värde?
- Finns det risk för att jag påverkas i mitt arbete?
- Finns det risk för att allmänhetens förtroende för Region Halland skadas?

Ett eventuellt deltagande detta till trots ska alltid provas och godkännas av chef.

Uppdaterat från föregående version

Ny regiongemensam riktlinje.

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 2021-06-18 § 78	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 2021-06-18 § 78	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.

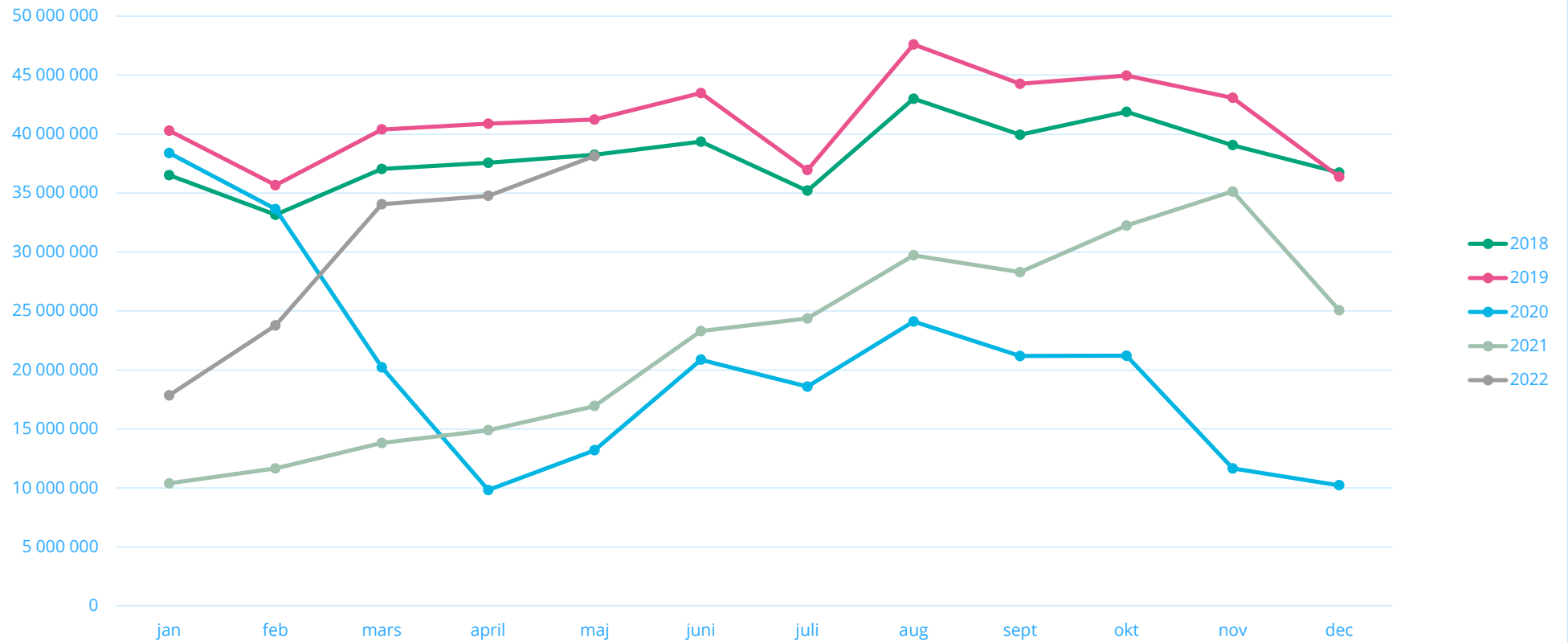
2. VD:s arbetsuppgifter

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.

Försäljning per månad, alla kanaler



Månadsrapport april 2022



Hallandstrafiken

Måluppfyllelse - april 2022

Marknadsandel



Marknadsandelen har fortsättningsvis en positiv trend vilket tyder på en stark återhämtningstakt den senaste R12-perioden och når 15,1%.

Resande



Resandet ökar med 50,6% vid jämförelse motsvarande period föregående period (R12). Restriktioner om att undvika att åka kollektivt till förmån för andra färdmedel har tagits bort under februari och därmed förväntas resandet fortsatt öka under våren.

Nöjdhet



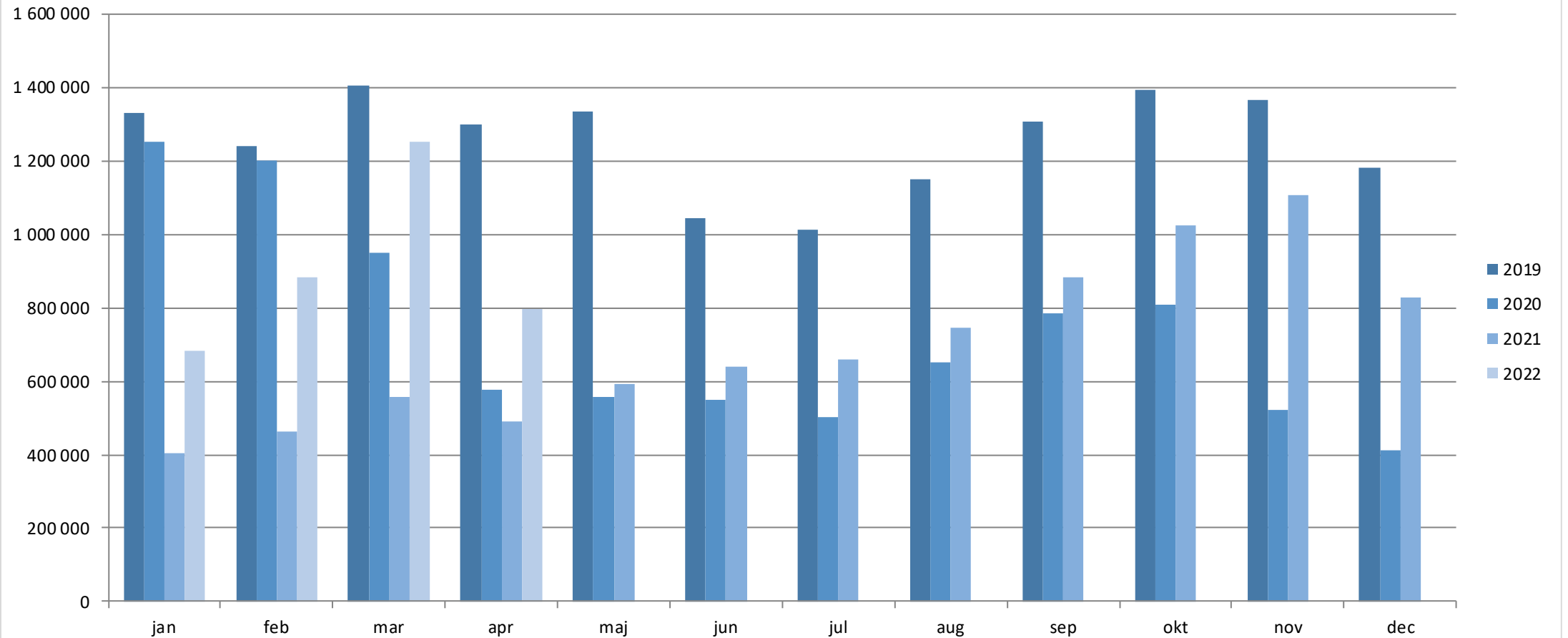
Utifrån kundernas nöjdhet med senaste resan är fortsatt 8 av 10 resenärer nöjda vilket är högre än den generella nöjdheten. Nöjdheten ligger fortsatt en bra bit ifrån uppsatt målbild och planar ut.

Leverans/punktlighet

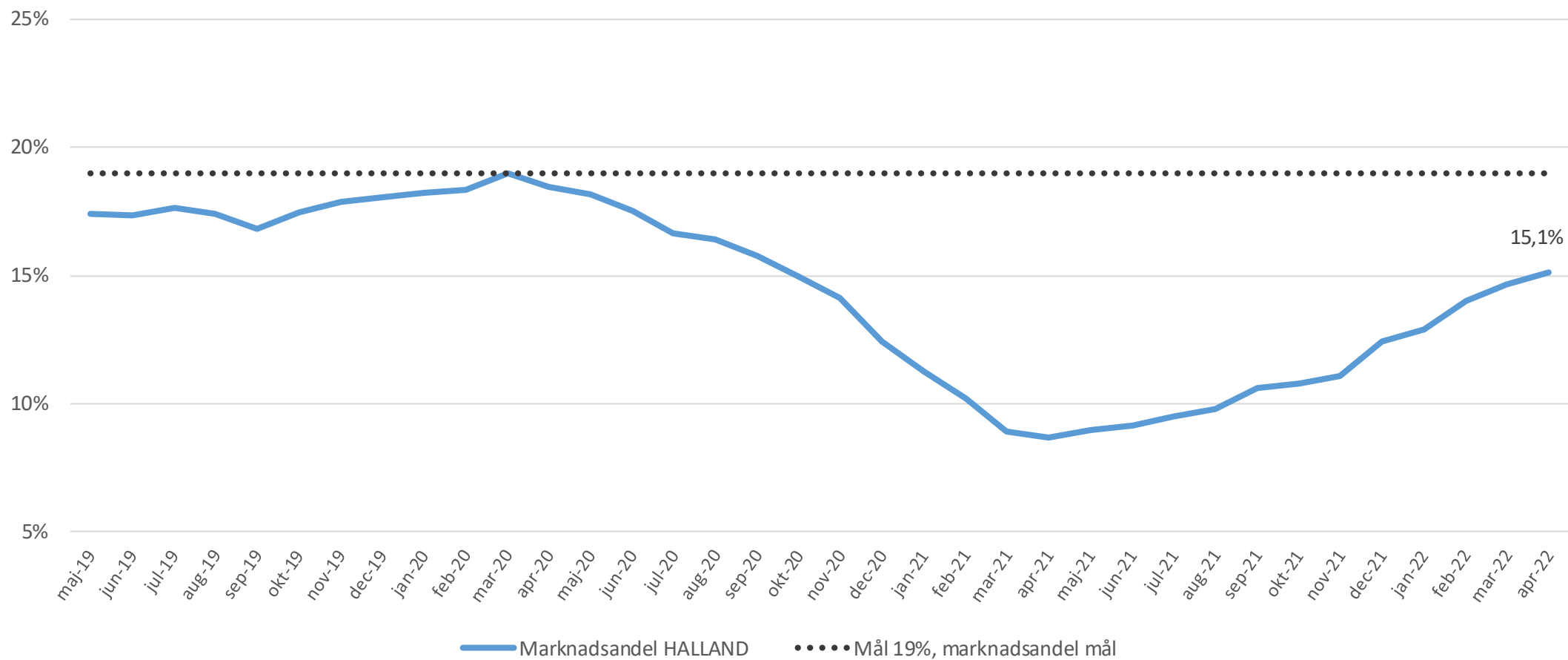


Punktligheten inom tågtrafiken försämrats något utifrån att tågtrafikens utbud återgår till det normala genom fler person- och godståg. Punktligheten inom färdtjänst och sjukresor är under april 95,6%.

Resor per månad

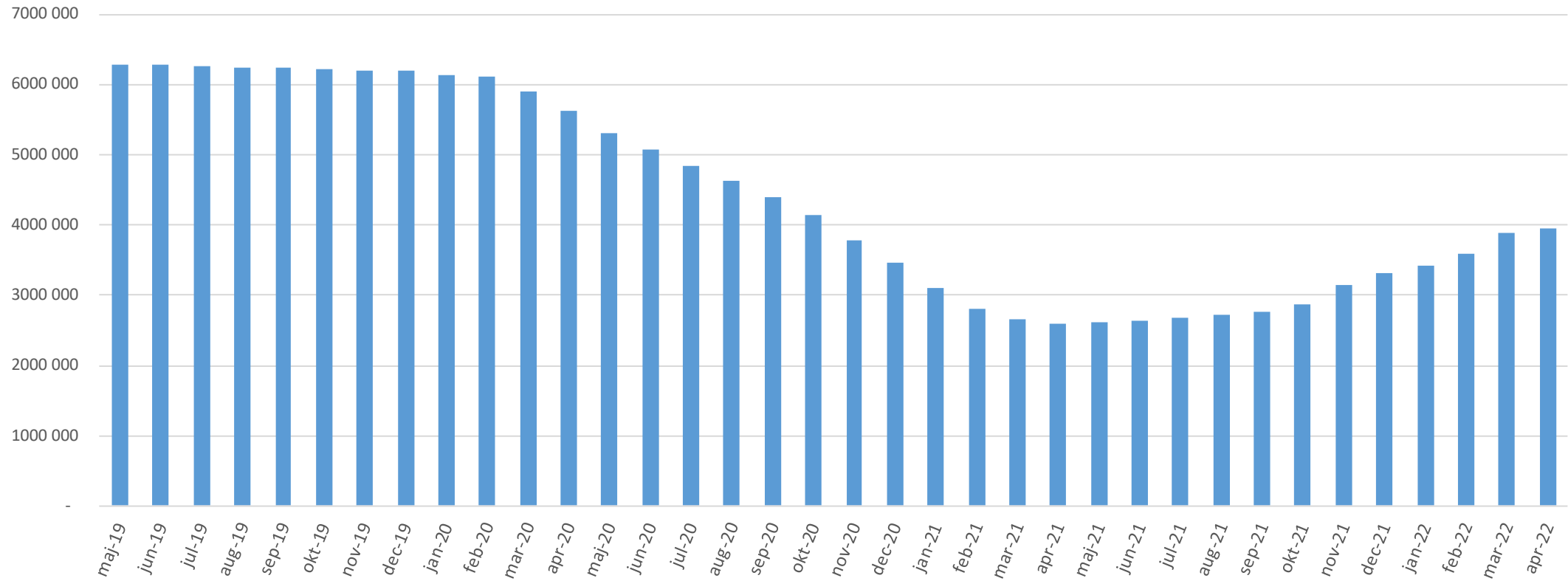


Marknadsandel Halland (R12)

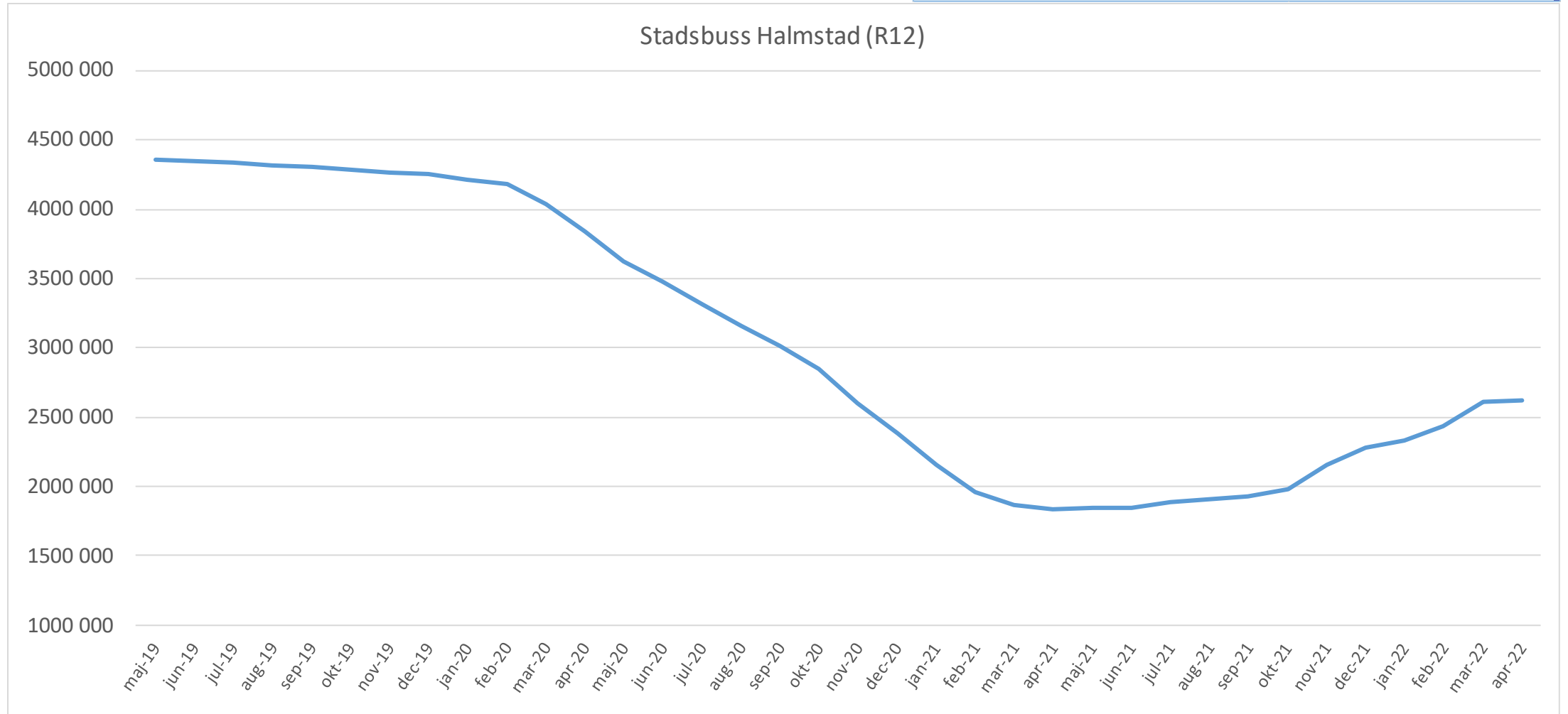


Stadsbuss totalt		%
Ackumulerat 2022 jmf. 2021		81,4%
Jmf föregående år (månad/månad)		34,8%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år		51,5%

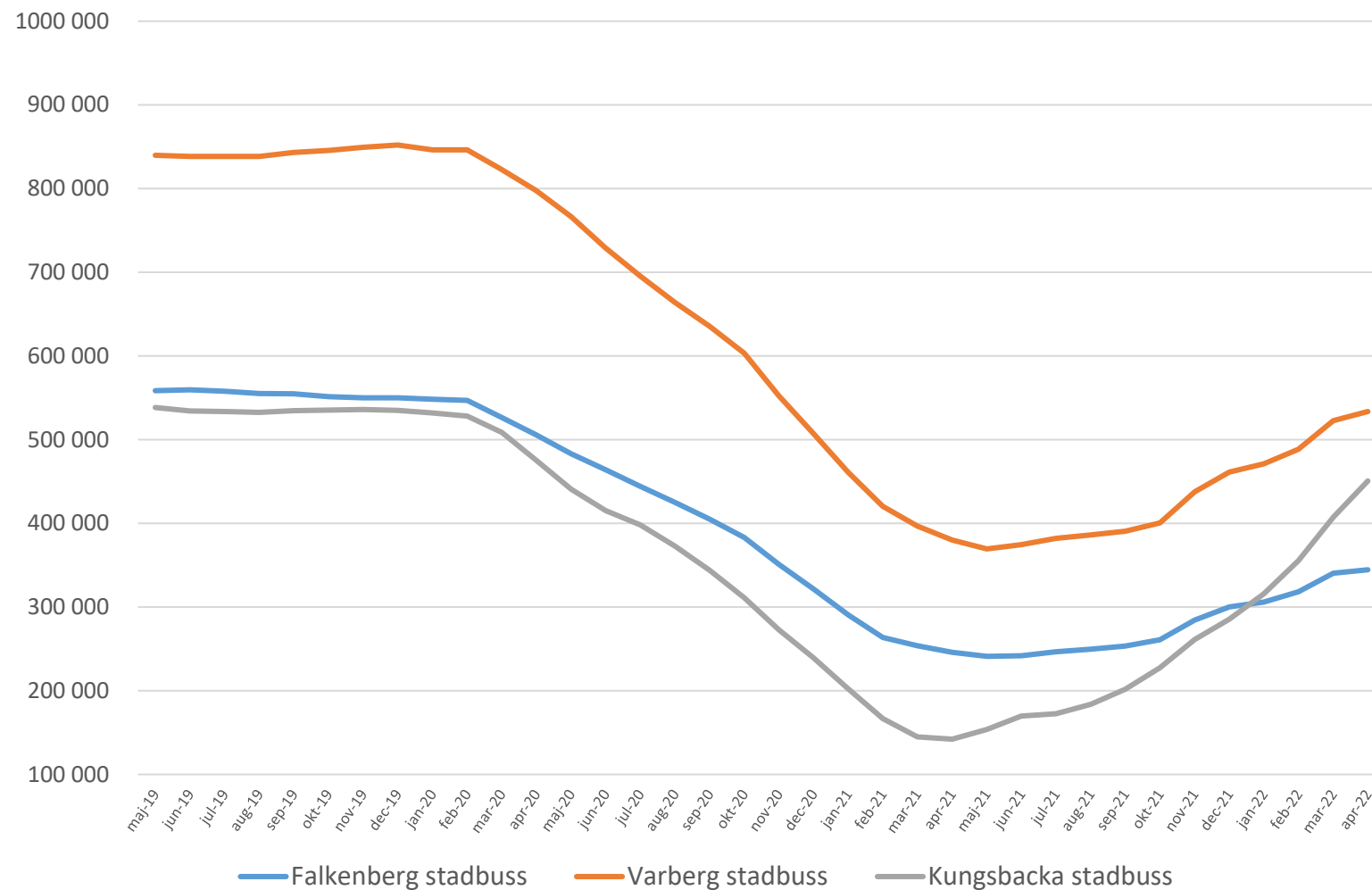
Stadsbuss totalt (R12)



Regionbuss total		%
Ackumulerat 2022 jmf 2021		62,7%
Jmf föregående år (månad/månad)		4,4%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år		42,6%



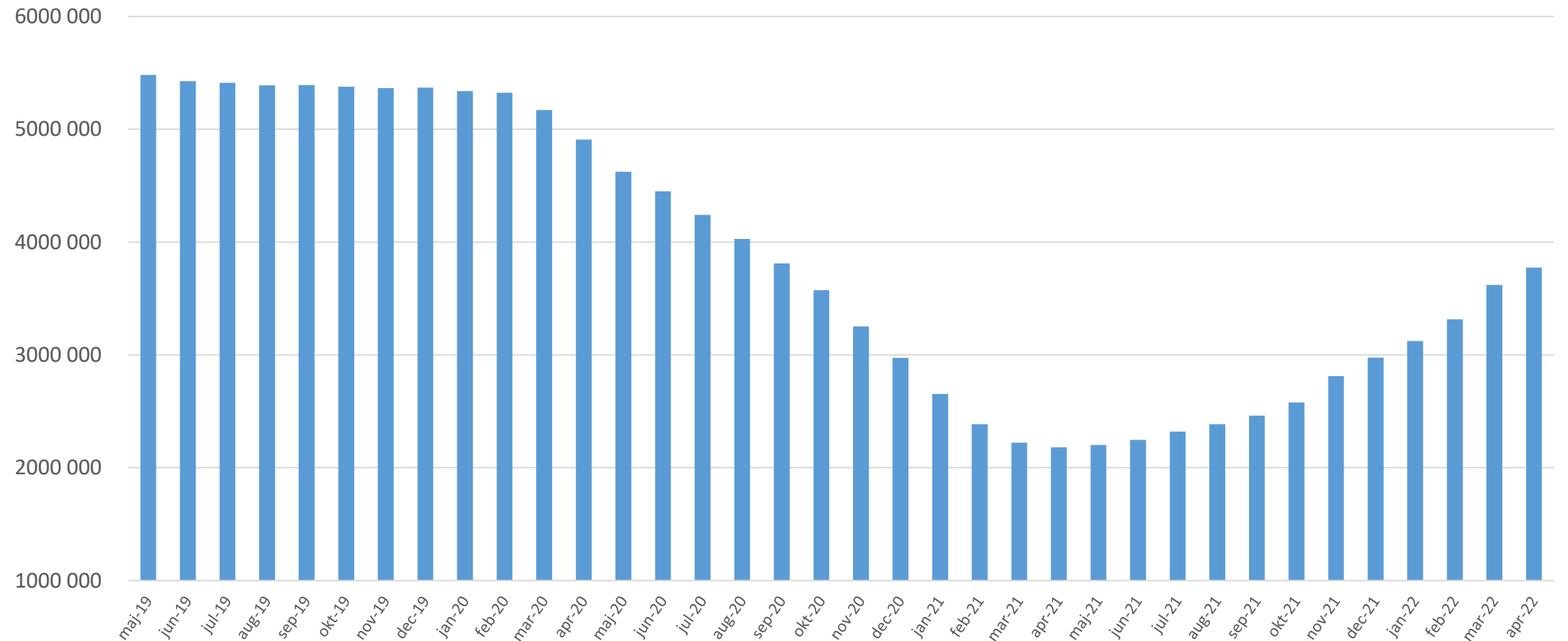
Stadsbuss Falkenberg, Varberg, Kungsbacka (R12)



Falkenberg ▾ % ▾	
Ackumulerat 2022 jmf 2021	62,2%
Jmf föregående år (månad/månad)	23,7%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	40,1%
Varberg ▾ % ▾	
Ackumulerat 2022 jmf 2021	66,8%
Jmf föregående år (månad/månad)	42,7%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	40,4%
Kungsbacka ▾ % ▾	
Ackumulerat 2022 jmf 2021	398,8%
Jmf föregående år (månad/månad)	451,2%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	217,4%

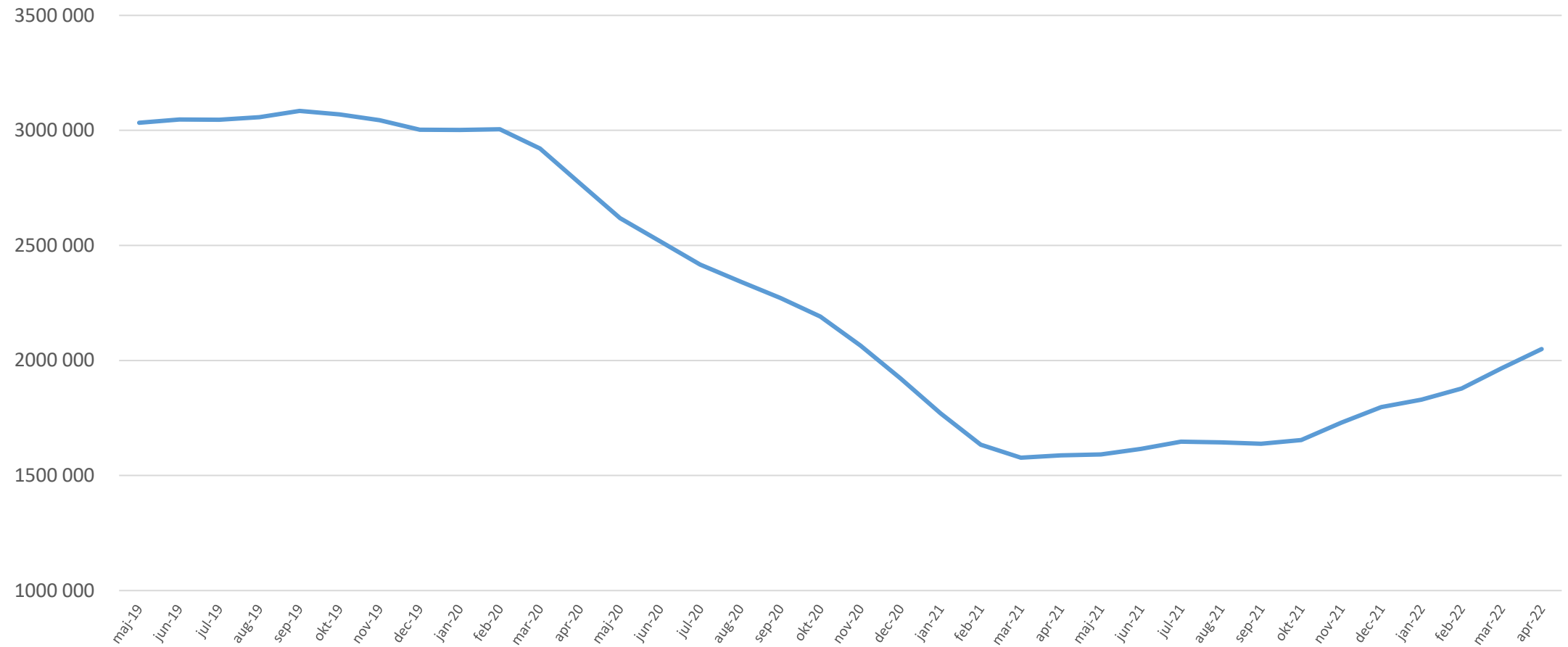
Regionbuss total		%
Ackumulerat 2022 jmf 2021		62,7%
Jmf föregående år (månad/månad)		4,4%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år		42,6%

Regionbuss totalt (R12)



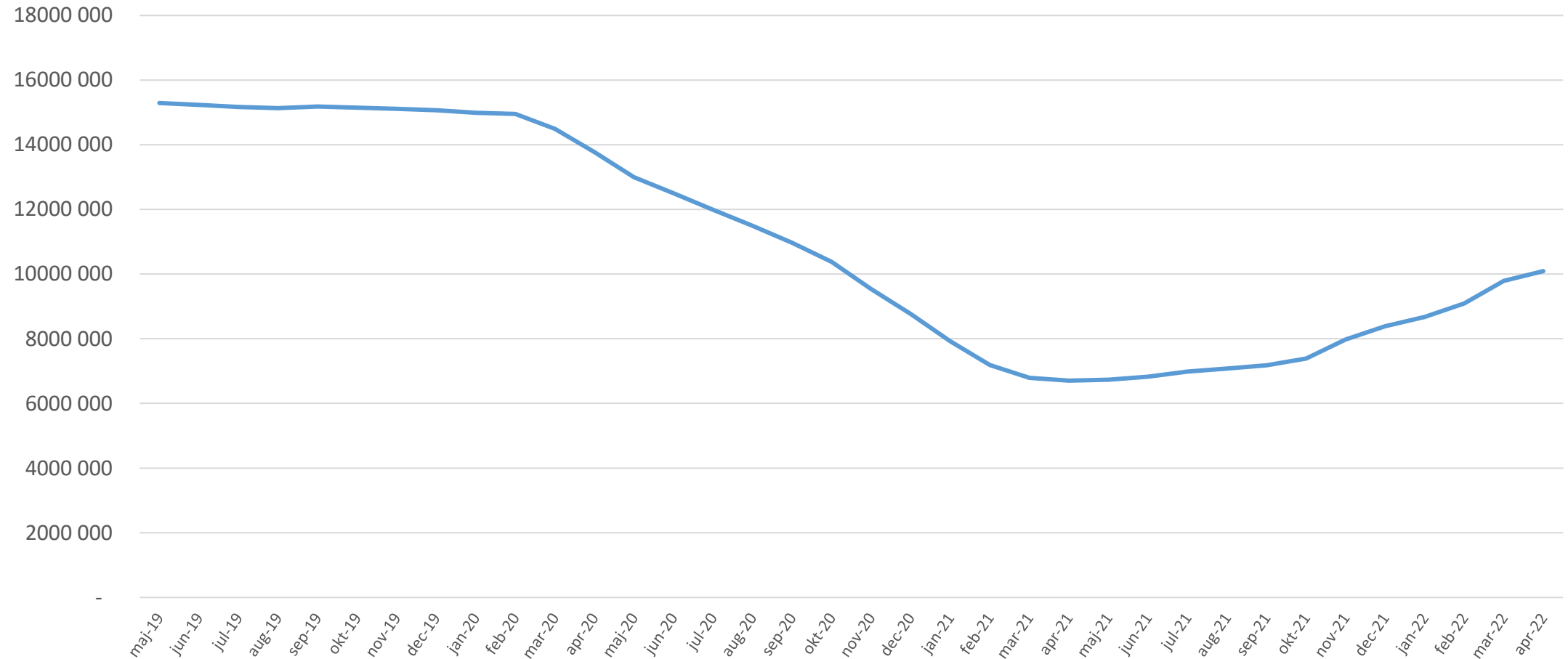
Kungsbackapendeln ▾ % ▾	
Ackumulerat 2022 jmf 2021	54,8%
Jmf föregående år (månad/månad)	65,3%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	29,1%

Kungsbackapendeln (R12)

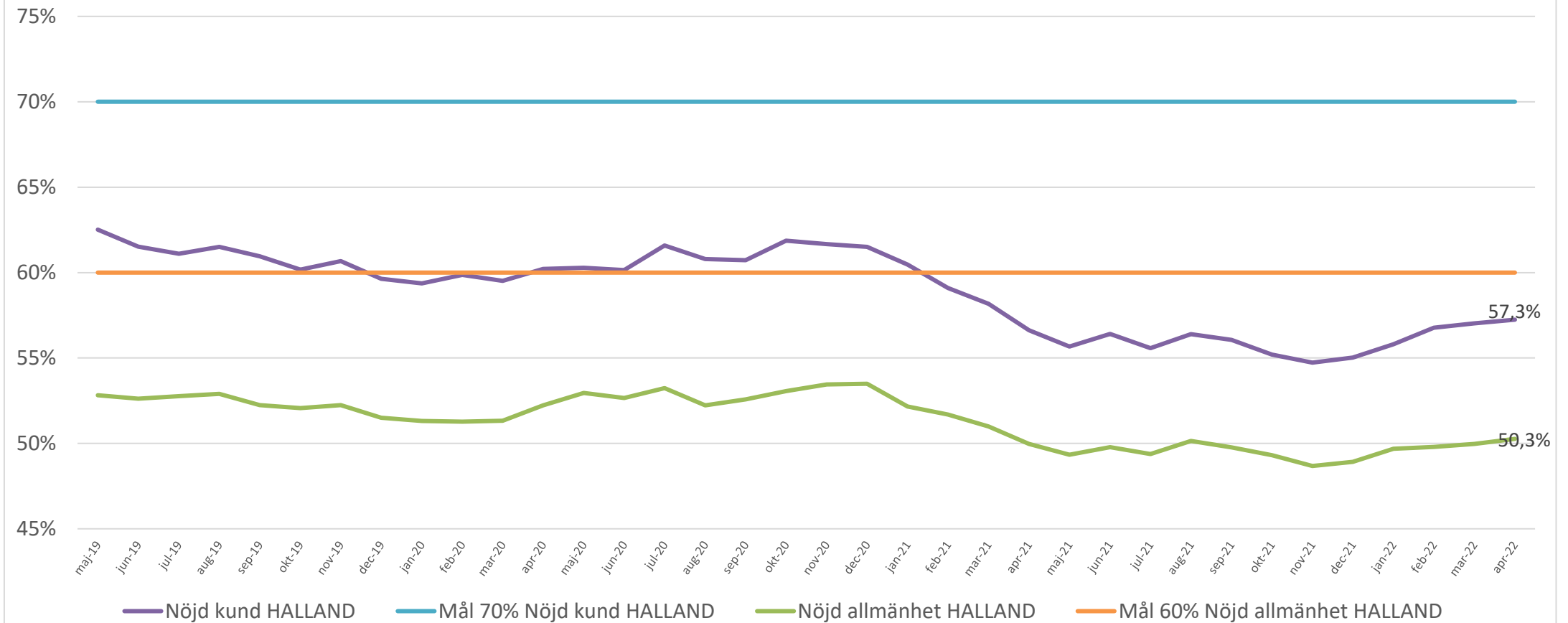


Totalt exkl. Ötåg/Ktåg	%
Ackumulerat 2022 jmf 2021	89,1%
Jmf föregående år (månad/månad)	62,5%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	50,6%

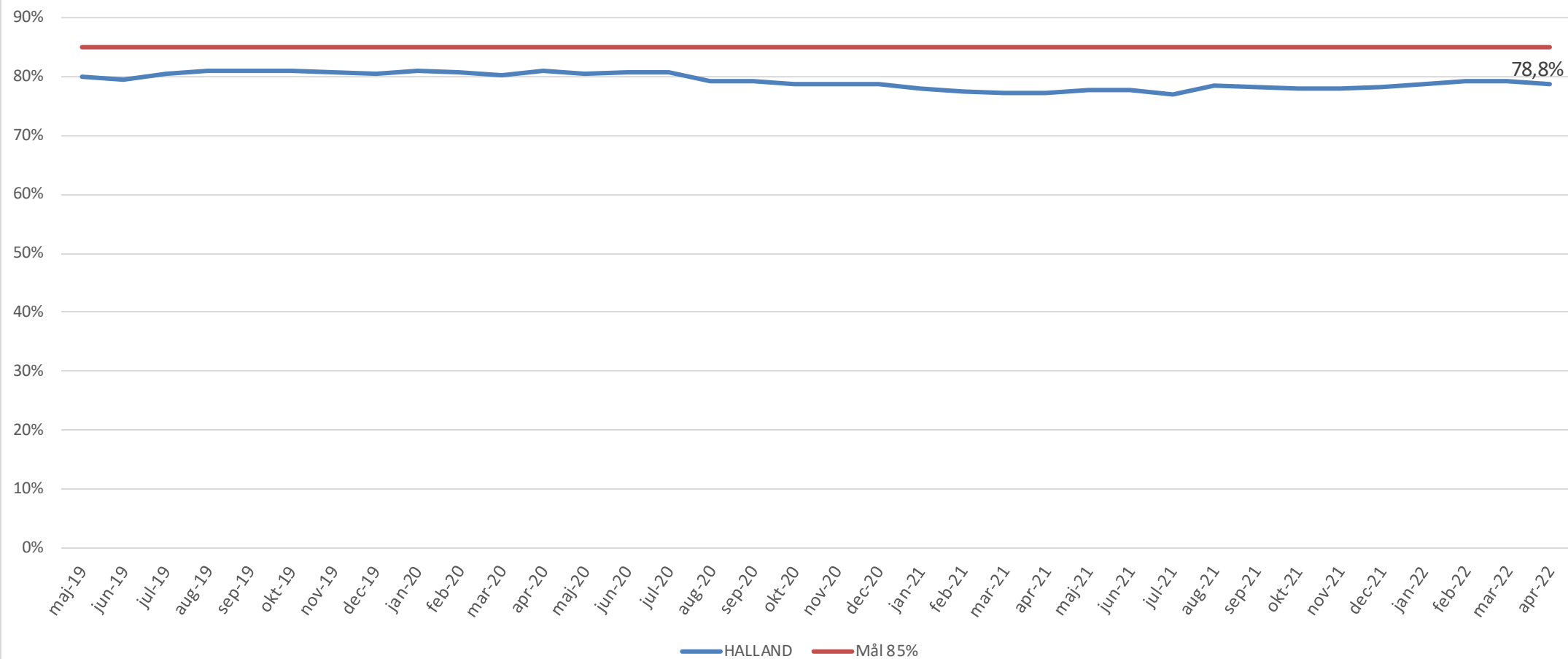
Totalt exkl. Öresundståg/Krösatåg (R12)



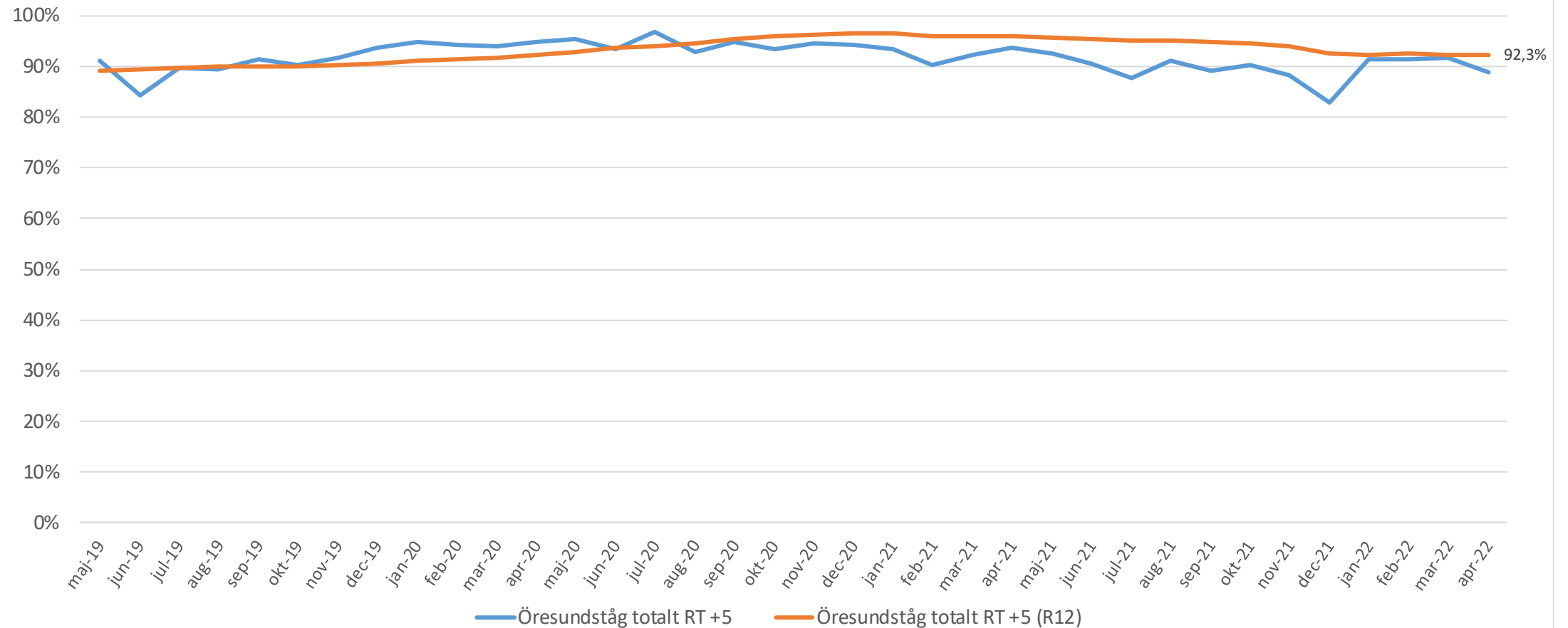
Nöjdhet kund/allmänhet Halland (R12)



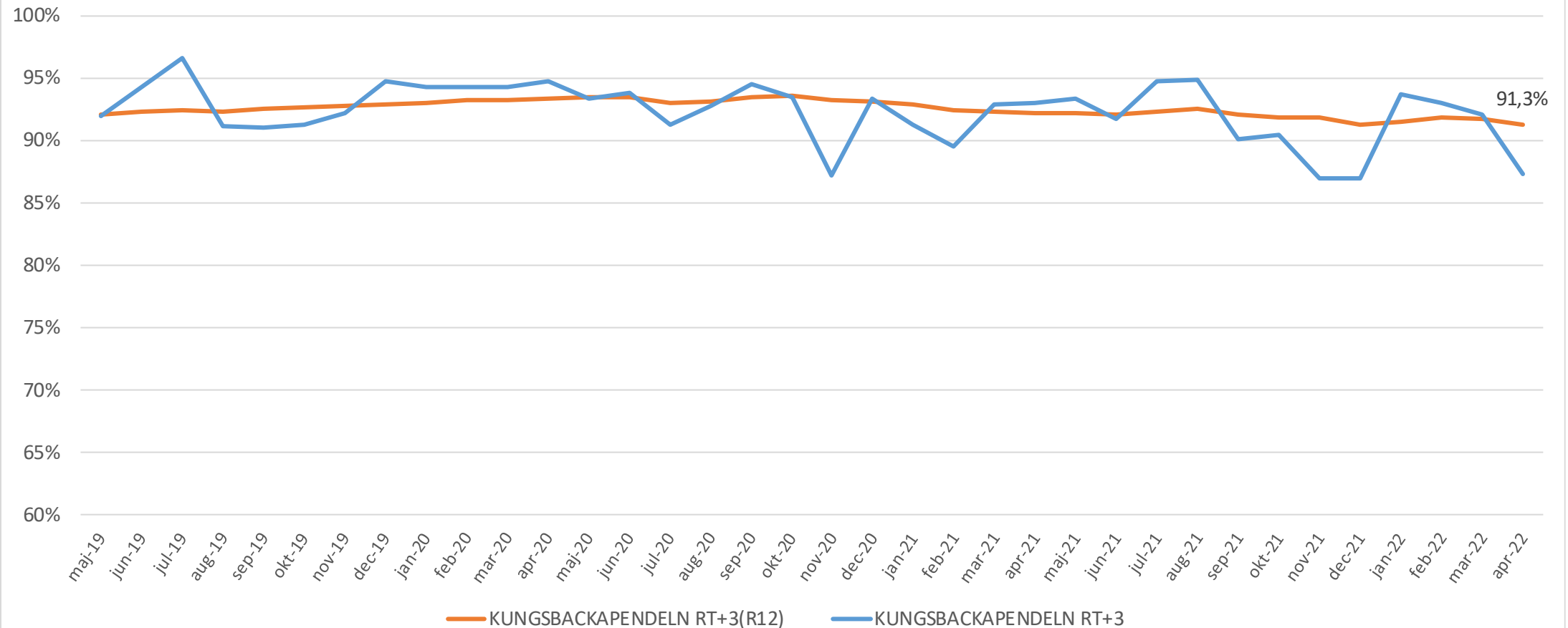
Nöjdhet senaste resan Halland (R12)

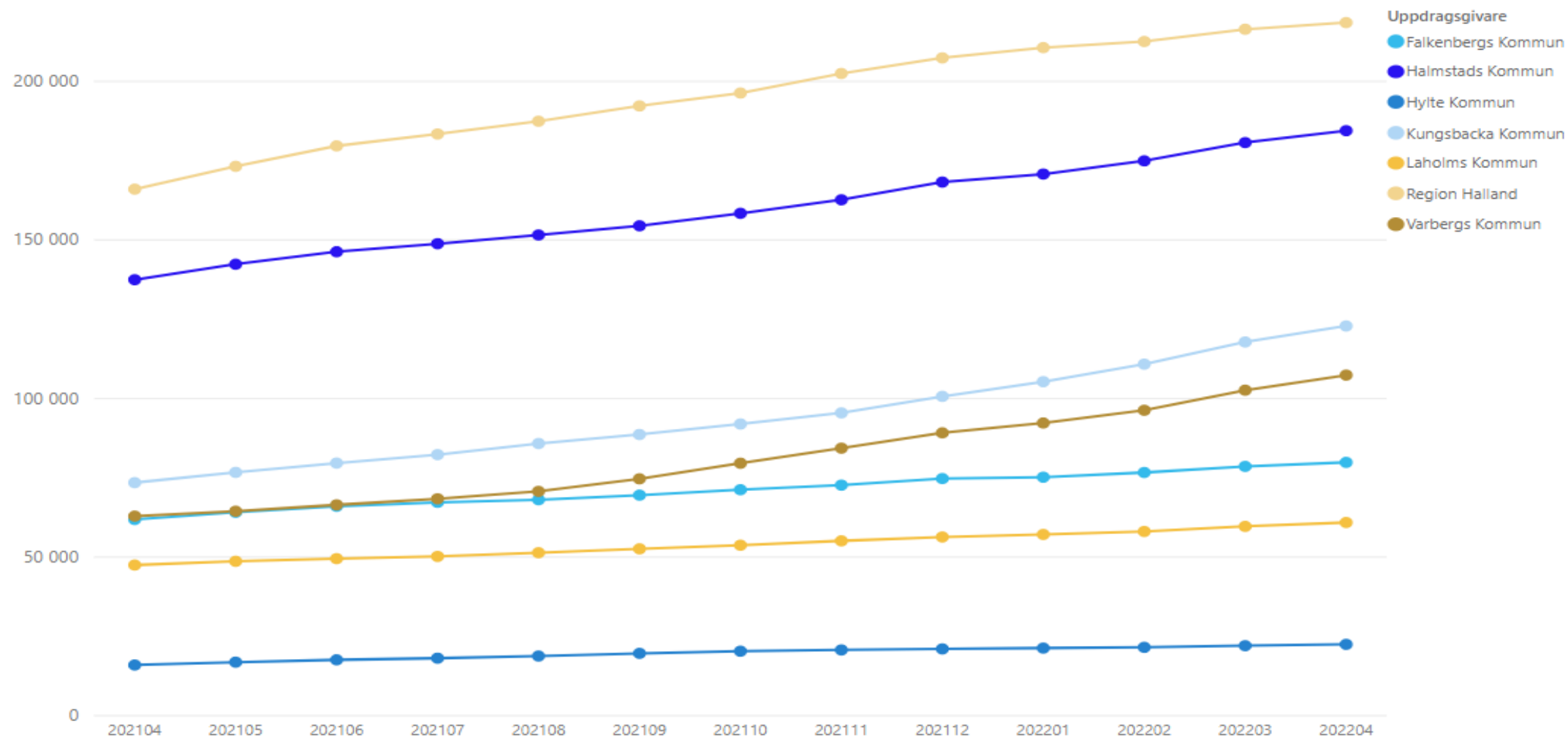


Punktlighet Öresundståg Hallandstrafiken



Punktlighet Kungsbackapendeln



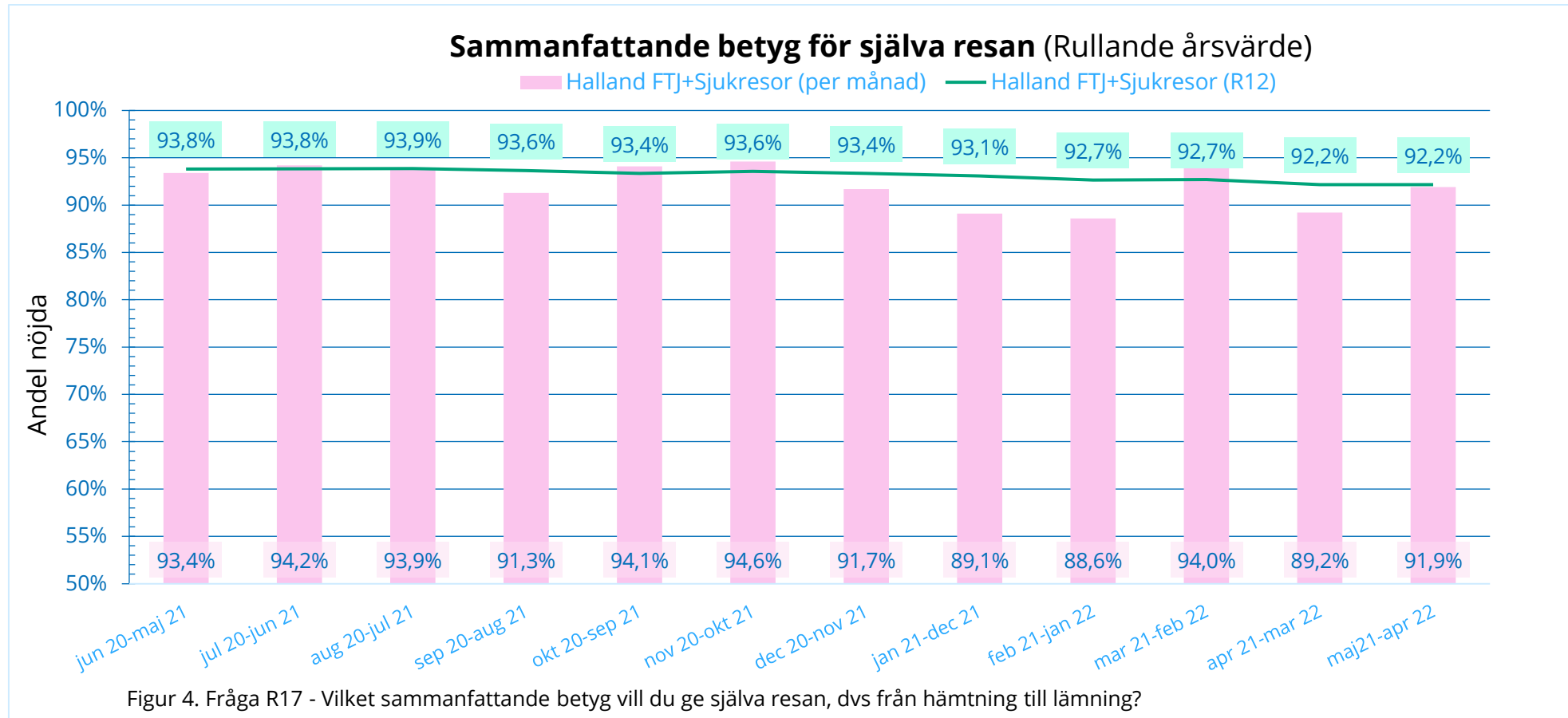


Kommentar:

Det rullande årsvärdet till och med april månad ökar då resande fortfarande återhämtar sig efter pandemin. Detta förväntas plana ut inom kort då resandet närmar sig liknande nivåer som före pandemin. Hallandstrafiken utförde cirka 14% fler Serviceresor under mars 2022 jämfört med mars 2019.

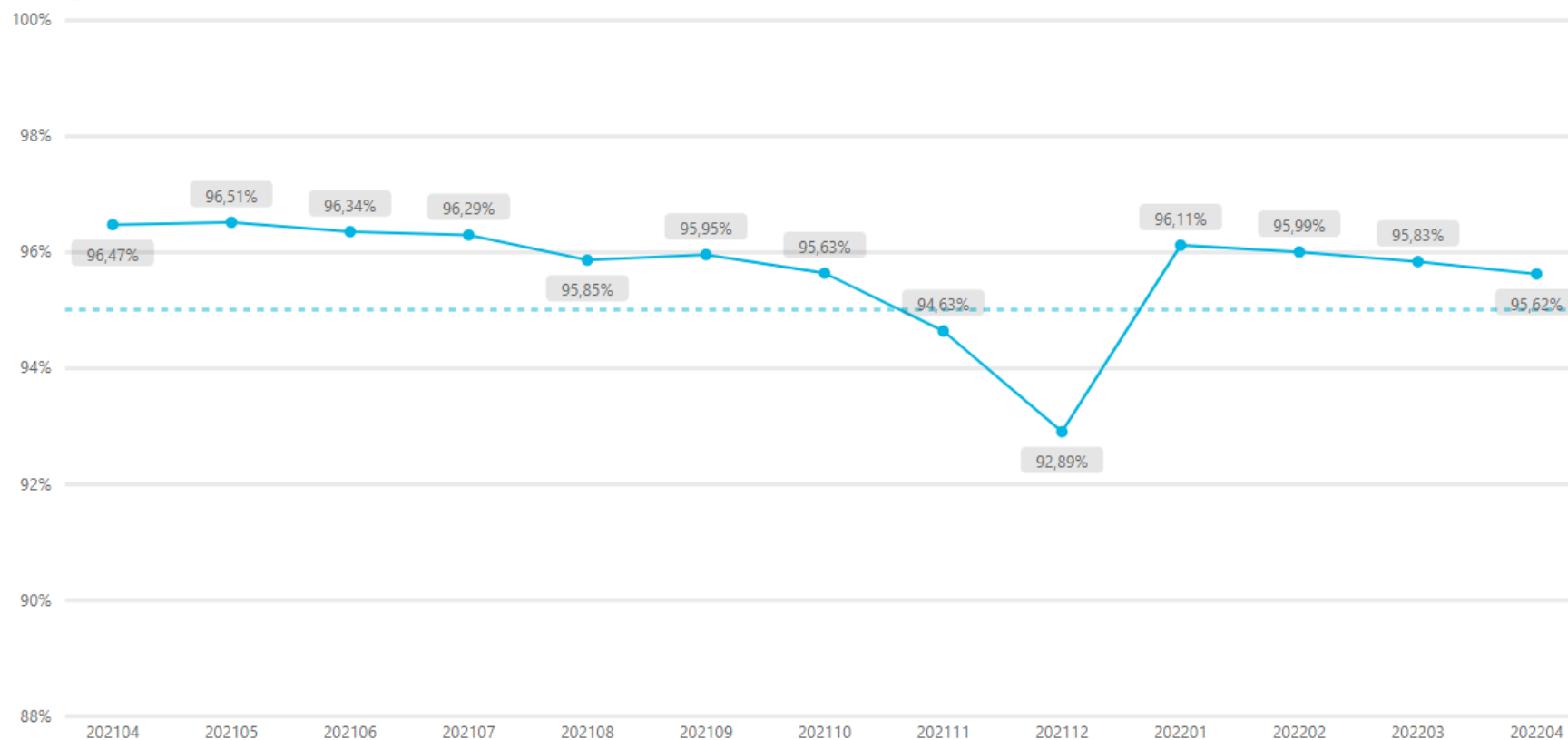
Kundnöjdhet Serviceresor

Sammanfattande betyg för själva resan



Det sammanfattande betyget för färdtjänst -och sjukresan under april månad har återhämtat sig något från föregående månad och det rullande årsvärdet är oförändrat.

Punktlighet per månad



Kommentar:

Punktligheten under april har sjunkit något jämfört med föregående månader. Den ligger dock fortfarande över Hallandstrafikens ambition på minst 95%.



Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

EKONOMISK MÅNADSRAPPORT JAN-APRIL 2022

Belopp i tkr	Utfall Period	Periodbudget	Utfall-budget diff	Årsprognos	Årsbudget 2022
Biljettintäkter	116 367	122 977	-6 609	389 034	390 644
Intäkt anropsstyrd trafik	66 312	66 653	-341	275 210	262 850
Intäkter skoltrafik	40 578	40 578		121 684	121 733
Övriga rörelseintäkter	18 909	18 736	172	35 540	35 387
SUMMA INTÄKTER	242 165	248 943	-6 778	821 468	810 614
Trafikkostn Buss/Regiontåg	173 654	171 606	2 048	546 608	514 818
Trafik/Underhållskostn Ö-tåg	105 175	102 731	2 444	309 710	308 194
Övriga kostnader	23 654	26 958	-3 305	78 723	80 875
Anropsstyrd trafik	59 885	60 367	-482	255 000	243 000
Skoltrafik	39 667	39 667		119 000	119 000
Personalkostnader	19 969	21 362	-1 393	64 277	64 086
SUMMA KOSTNADER	422 003	422 692	-688	1 373 318	1 329 973
Avskrivningar plan	7 499	7 499	0	22 496	22 496
Finansnetto	723	669	54	2 062	2 008
RESULTAT 1	-188 060	-181 916	-6 143	-576 407	-543 863
Driftbidrag	173 921	173 921	0	521 763	521 763
RESULTAT 2	-14 139	-7 995	-6 143	-54 644	-22 100

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 2021-06-18 § 78	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.

DOKUMENTHANTERINGSPLAN FÖR HALLANDSTRAFIKEN AB

Antagen av Hallandstrafikens styrelse 2021-06-18

Dokument upprättades: 2021, juni	Dokument reviderades:	Dokument beslutades: 2021-06-18 §79	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	11
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	19
2.2 IT	19
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.....	24
2.3.6 PA.....	25
2.4 Ekonomi.....	27
2.4.1 Redovisning (enligt KL 8 kap 14 § KL)	27
2.5 Upphandla	30
2.5.1 Upphandla	30
2.9 Kommunikation & Marknad	31
2.9.1 Kommunikation & Marknad	31
3. KÄRNVERKSAMHET.....	33
3.10 Trafik.....	33
3.10.1 Trafik.....	33
3.11. Försäljning	34
3.11.1 Försäljning	34

3.12 BC - Beställningscentralen	36
3.12.1 BC.....	36

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.

Diariet

Diariet är en form av registrering av allmänna handlingar. I kolumnen Diariet eller systematisk förvaring anges om en handlingstyp ska diarieras.

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 diarieras 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	Diariet för 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)	Diariet för	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Halland - bästa livsplatsen 2035 (Dnr: 45593)
1.0.0.0	Tillväxtstrategi	Diariet för	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Hallands strategi för hållbar tillväxt 2021–2028 (Dnr. 45657)
1.0.0.0	Energieffektiviseringsstrategi	Diariet för	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Omfattar 2014 – 2020
1.0.0.0	Handlingsplan för grön tillväxt	Diariet för	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Omfattar 2018 – 2020
1.0.0.0	Regionalt Trafikförsörjningsprogram	Diariet för	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Omfattar 2021 – 2025
1.0.0.0	Klimat- och miljöpolicy	Diariet för	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Omfattar 2017 – 2020

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diariet för 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	Diariet för	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Omfattar 2005 – 2020
1.0.0.0	Riktlinjer för särskild kollektivtrafik - riksfärdtjänst	Diariet för	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Omfattar 2018 - 2020
1.0.0.0	Riktlinjer för särskild kollektivtrafik – färdtjänst: Halmstad	Diariet för	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	Diariet för	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	Diariet för	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	Diarieförs eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)	
	Process Handlingstyp						
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	Mötes- och resepolicy för Region Halland	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.		Papper	Dokument beslutades i: Region Halland, Regionfullmäktige 2022-05-03§5. Omprövning av dokumentet sker årligen i styrelsen (i junimötet)
1.1.1.0	Riktlinje för möten och tjänsteresor	Diarieförs	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.		Papper	Dokument beslutades i: Region Halland, Regionfullmäktige 2022-05-03§5. 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.

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diariet för eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
1.1.1.0	Kollektivtrafikplan	Diariet för	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Beslutas årligen i styrelsen.
1.1.1.0	Registreringsbevis från Bolagsverket	Diariet för	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån. Ekonomiavd. Pär Bolagsverket	Papper	
1.1.1.0	Avtal	Diariet för	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån. Multinet, Pär, alfabetisk ordning, Arkiv 3:e vån.	Digitalt Papper	
1.1.1.0	Tillägg/uppdateringar av avtal	Diariet för	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån. Multinet Pär, alfabetisk ordning, Arkiv 3:e vån.	Digitalt Papper	
1.1.1.0	Revision Internt och Externt	Diariet för	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	
1.1.1.1	<i>Hantera bolagsledningsprocess</i>					
1.1.1.1	Bolagshandlingar	Systematisk förvaring	Bevaras	Ekonomiavd.	Papper	Bl.a. aktiebok, bolagsregistreringshandlingar, elektroniska aktiebrev
1.1.1.1	Fullmakter	Diariet för	7 år efter inaktualitet	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Person slutar, eller avslutar uppdrag
1.1.1.1	Försäkringsbrev	Diariet för	2 år efter inaktualitet	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån. Multinet (avtalssystem) Arkiv vån. 3	Digitalt Papper	Sakförsäkringar, reseförsäkringar personal/styrelse Person slutar

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

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

1.1.2 Bolagsstyrelse - Hallandstrafiken

(Sju till åtta styrelsemöten genomförs under året samt lika många beredande möten. Årsmötet genomförs i slutet på mars varje år.)

1.1.2.0	<i>Leda, styra och organisera</i>						
1.1.2.0	Bolagsordning	Diariet för	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	Diariet för	Bevaras	Ekonomiavdelningen, Pärm Lokal server M:HLT/HR		Papper	Omprövning av dokumentet sker årligen i styrelsen (i junimötet)
1.1.2.0	Sammanträdestider för styrelsen	Diariet för	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb		Papper	Sammanträdestider inför kommande år fattas av styrelsen på decembermötet.
1.1.2.1	<i>Hantera bolagsstämmoprocess</i>						
1.1.2.1	Inbjudan Årsmöte	Systematisk förvaring	Bevaras	TeamEngine (Styrelseportal) Arkiv våning 3	Digitalt	Papper	Publiceras i styrelseportalen Team Engine
1.1.2.1	Kallelse Årsmöte	Systematisk förvaring	Bevaras	TeamEngine (Styrelseportal) Arkiv våning 3	Digitalt	Papper	Publiceras i styrelseportalen Team Engine
1.1.2.1	Handlingar Årsmöte	Systematisk förvaring	Bevaras	TeamEngine (Styrelseportal) Arkiv våning 3	Digitalt	Papper	Publiceras i styrelseportalen Team Engine
1.1.2.1	Protokoll Årsmöte	Systematisk förvaring	Bevaras	TeamEngine (Styrelseportal) Arkiv våning 3	Digitalt	Papper	Publiceras i styrelseportalen Team Engine
1.1.2.2	<i>Hantera bolagsstyrelseprocess</i>						

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteck- ning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp	Diarieförs eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil		Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
	Process Handlingstyp						
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) Arkiv våning 3	Digitalt	Papper	Publiceras i styrelseportalen Team Engine
1.1.2.2	Protokoll Styrelsemöte	Systematisk förvaring	Bevaras	TeamEngine (Styrelseportal) Arkiv våning 3	Digitalt	Papper	Publiceras i styrelseportalen Team Engine
1.1.2.3	Hantera särskilda beredningar						
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	Leda, styra och organisera						
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		

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	<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 HR, Pärm kronologisk ordning	Digitalt	Papper
1.1.4.1	Protokoll krisledningsgrupp	Systematisk förvaring	Bevaras	https://kollplatsen.hlt.se/arkiv/nyhetsarkiv/nyheter/2020-06-18-nyheter-om-coronapandemin.html	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen
1.1.4.2	<i>Planera och följa upp verksamhet</i>					
1.1.4.2	Planeringsanalys	Diarietäcks	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.		Papper
1.1.4.7	<i>Hantera säkerhets- och krishanteringsfrågor</i>					
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
1.1.5 Redovisning till myndighet (Statistik från företaget skickas till SCB)						

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

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

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarietörs eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
1.2.3.0	Organisationsöversikt	Systematisk förvaring	Bevaras	https://kollplatsen.hlt.se/sidor/om-oss/var-organisation/avdelningar-och-avdelningarnas-uppdrag.html	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen
1.2.3.0	Vision	Systematisk förvaring	Bevaras	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	Diarietörs	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 diarietörda 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 diarietärm

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	Tillhandahålla och lämna ut allmänna handlingar					
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	

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

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

1.4.1.3	Hantera personuppgifter					
1.4.1.3	Hallandstrafikens Integritetspolicy	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/GDPR	Papper	Publicerad på Hallandstrafikens webbsida
1.4.1.3	Hallandstrafikens Integritetspolicy för anställda	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/GDPR https://kollplatsen.hlt.se/sidor/din-anstallning/din-anstallning/gdpr.html	Papper	Intranätet: Kollplatsen
1.4.1.3	Begäran om registerutdrag	Diariet för?	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	Diariet för?	Bevaras?	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	Ställningstagande pågår hos Regionen, är under utredning
1.4.1.3	Rutin för hantering "Tredje man"	Systematisk förvaring	Bevaras	https://kollplatsen.hlt.se/sidor/stod-i-		Intranätet: Kollplatsen

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)
1.4.1.3	Formulär "Underlag för begäran om personuppgifter från "Tredje man"	Diariet	Bevaras	arbetet/rutiner/gdpr.html \\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.		Intranätet: Kollplatsen
1.4.1.3	Anmälan av dataskyddsbud till Datainspektionen	Diariet	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån.	Papper	
1.4.1.3	Personuppgiftsbiträdesavtal, avtal med externa parter	Diariet	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv 2:a vån. Multinet Arkiv våning 3, Pärm, tillsammans med huvudavtalet	Digitalt Papper	
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 rutinartad 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?

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)
------------------------------	--	---	---------------------	--------------------------------------	---	---

1.4.2.1	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

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.

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

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

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.
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	Lokal server M:HLT/HR	Papper	Protokollet till löneförhandlingarna ska bevaras, se

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 (5 år)	HR, Pärm personnr. ordning		Förhandlingsprotokoll/MBL-protokoll med fackliga parter.
2.3.1.1	Twisteförhandling, protokoll	Systematisk förvaring	Bevaras	HR, Pärm alfabetisk ordning	Papper	
2.3.1.2	Hantera LAS					
2.3.1.2	LAS, handlingar	Systematisk förvaring	Bevaras i de fall de leder till ett avslut. I övrigt gallras efter 2 år om det inte leder till avslut.	Kontek Lönesystem Lokal server M:HLT/HR	Digitalt	Anmälan om företrädesrätt, besked till arbetstagare, erbjudande om ny anställning, svar från arbetstagare
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	Hantera Lönerrevision					
2.3.1.3	Lönervisionsprocessen	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-	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)
2.1.1.3	Lönekartläggning	Systematisk förvaring	Bevaras	formaner/lonesamtal.html Lokal server M:HLT/HR	Digitalt	
2.3.1.4	<i>Hantera Personalsamtal</i>					
2.3.1.4	Utvecklings-, löne- och uppföljningssamtal: 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.
2.3.1.5	<i>Hantera övrig personalsamverkan</i>					
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	<i>Rekrytera</i>					
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
2.3.2.1	Ansökningar, som tas emot av rekryteringsföretag	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/HR HR	Digitalt	Papper
2.3.2.1	Ansökningar, spontana	Systematisk förvaring	Se anmärkning	Outlook	Digitalt	Papper

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

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

							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 inaktualitet	Ekonomiavd. Pärm alfabetisk ordning		Papper	

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	Skyddsord	Systematisk förvaring	Bevaras	Lokal server M:HLT/HR	Digitalt		

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)
------------------------------	--	---	---------------------	--------------------------------------	---	---

2.3.5 Personalhälsa

2.3.5.1	<i>Bedriva friskvård</i>						
2.3.5.1	Friskvård/Företagshälsövårds-handlingar	Systematisk förvaring	Bevaras	Previa, databas	Digitalt		
2.3.5.2	<i>Hantera arbetsskada</i>						
2.3.5.2	Arbetsskada: Anmälan, arbetsskada/tillbud	Systematisk förvaring	Bevaras	Personalakt Lokal server M:HLT/HR Avd. HR	Digitalt	Papper	Inkluderar utredningsdokumentation
2.3.5.2	Arbetsskada: Beslut arbetsskada	Systematisk förvaring	Bevaras	Personalakt		Papper	
2.3.5.2	Arbetsskada: Läkarintyg	Systematisk förvaring	Bevaras	Personalakt		Papper	Avser kopia. Originalen hos Försäkringskassan.
2.3.5.3	<i>Rehabilitera</i>						
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	Sjurersättning, beslut	Systematisk förvaring	Bevaras	Personalakt		Papper	Originalen hos den anställda och/eller Försäkringskassan.

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

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

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- förmåner	Digitalt	Papper	
2.3.6.1	Redovisning Resekort	Systematisk förvaring	7 år	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	Systematisk förvaring	Bevaras	https://www.forsakringskassa		Papper	Bekräftelse på lämnade uppgifter läggs i personalakt.

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diarietörs eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
	Försäkringskassan			n.se/login#/ Personalakt		
2.3.6.1	Arbetsgivarintyg	Systematisk förvaring	Gallras 2 år	Personalakt	Digitalt	Papper
2.3.9.1	<i>Hantera egen uppsägning</i>					
2.3.9.1	Uppsägning, egen avgång	Diarietörs	Bevaras	\\\\HLT1\\access\\db1.mdb Arkiv 2:a vån. Personalakt		Papper
2.3.9.2	<i>Hantera uppsägning från arbetsgivaren</i>					
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
2.3.9.4	<i>Hantera Pension</i>					
2.3.9.4	Pension, Tjänstepension	Systematisk förvaring	Bevaras	Fil från Kontek Lön rapporteras in till pensionsvalet, Pärm, kronologisk ordning		Papper
2.3.9.4	Löneväxling, avtal	Systematisk förvaring	Bevaras	Personalakt		Papper
2.3.9.4	Underlag till Säkra	Systematisk förvaring	Bevaras	Personalakt		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)
------------------------------	--	--	---------------------	--------------------------------------	---	---

2.3.9.7	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)						
2.4.1.1	Hantera kundfakturor					
2.4.1.1	Kundbetalningar och underlag kundfakturor	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	

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

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

2.4.1.2	Hantera leverantörsfakturer						
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
2.4.1.2	Leverantörsreskontra	Systematisk förvaring	7 år	M:HLT/EKONOMI/ BOKSLUT/ År/Leverantörsskulder 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 skattedeklarationer						
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						

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteck- ning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp	Diariet för eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)	
	Process Handlingstyp						
2.4.1.4	Verifikationer, bokföringsunderlag, bokföringsorder	Systematisk förvaring	7 år	Ekonomiavd. Pärm, verif. Nr. ordning Arkiv vån. 3+2	Papper		Kvitton, Loomis ingår
2.4.1.4	Verifikationer kunder	Systematisk förvaring	7 år	Visma Ekonomiavd. Pärm, faktura Nr. ordning Arkiv vån. 3+2	Digitalt	papper	Underlag papper, fakturakopia finns att skriva ut från visma
2.4.1.4	Länsöverskridande avräkningar intäkter till andra län	Systematisk förvaring	7 år	M:HLT/EKONOMI/ Intäktsavräkningar Ekonomiavd. Pärm Arkiv vån. 3+2	Digitalt	papper	
2.4.1.4	Kontoutdrag Nordea	Systematisk förvaring	7 år	M:HLT/EKONOMI/ BOKSLUT/ Månadsbokslut	Digitalt		Bankkonto, huvudkonto, koncernkonto
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	Signerade original förvaras i kassaskåpet, arkiv vån. 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 vån. 3+2	Digitalt	papper	Detta är en styrelsehandling
2.4.1.5	Månadsrapporter	Systematisk förvaring	7 år	M:HLT/EKONOMI/ Månadsrapport Ekonomiavd. Pärm kronologisk ordning	Digitalt	papper	

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

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

2.5 Upphandla

2.5.1 Upphandla

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

2.5.1.1	<i>Upphandla</i>						
2.5.1.1	Förfrågningsunderlag: - anbudsinfordran - anbudsbegäran - anbudsförfrågan - anbudsinbjudan - branschvillkor/- bestämmelser - kravspecifikationer - avtalsvillkor	Diarietörs	Bevara	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv vån. 2		Papper	
2.5.1.1	Anbudsprövning och utvärdering - Förfrågningar från anbudsgivare, antagna	Diarietörs	Bevara	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv vån. 2		Papper	
2.5.1.1	Anbudsprövning och utvärdering- Anbudsöppningsprotokoll	Diarietörs	Bevara	\\HLT1\access\db1.mdb https://tendsign.com/		Papper	
2.5.1.1	Anbud/Offertter, antagna	Systematisk förvaring	Bevara	https://tendsign.com/	Digitalt		
2.5.1.1	Anbud/Offertter, ej antagna	Systematisk förvaring	2 år från den	https://tendsign.com/	Digitalt		Obs! Inga anbud från anbudsgivare, som begärt

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)
------------------------------	--	--	---------------------	--------------------------------------	---	---

			dag då avtal om upphandling slöts			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

2.9 Kommunikation & Marknad

2.9.1 Kommunikation & Marknad

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

2.9.1.1	Kommunikation & Marknad					
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	Digitalt	

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)	
				M:HLT/Kommunikation			
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	
2.9.1.3	<i>Filmproduktioner</i>						
2.9.1.3	Filmproduktioner	Systematisk förvaring	Bevara	Premier Lokal server M:HLT/Kommunikation	Digitalt		
2.9.1.4	<i>Informationsenheten</i>						
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	Systematisk förvaring		Lokal server M:HLT/INFO	Digitalt		

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

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

	radering av personuppgifter						
3. KÄRNVERKSAMHET							
3.10 Trafik							
3.10.1 Trafik (Gärna text som förklarar övergripande vad som sker i processen)							
3.10.1.1	Trafik						
3.10.1.1	Detaljplaner	Diariet för	Bevaras	\\HLT1\access\db1.mdb Arkiv vän. 2		Papper	Hallandstrafiken svarar på kommunernas detaljplaner
3.10.1.1	Remissvar	Diariet för	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	Diariet för	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

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

Process - beteckning/ Kod	Verksamhetsområde Processgrupp Process Handlingstyp	Diariet för eller systematisk förvaring	Bevaras/ Gallras	Förvaringsplats/ System Tjänst	Slutgiltigt arkivmedium Digitalt/Papper fet stil	Anmärkning (Hantering, lagrum, personuppgifter, m m)
3.10.1.1	Vitesunderlag	Systematisk förvaring	5 år? Juridiskt ärendet?	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, förändras 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						
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	Gallras vid inaktualitet	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	Gallras vid	Lokal server	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	M:HLT/FÖRSÄLJNING https://kollplatsen.hlt.se/sidor/stod-i-arbetet/manualer/systemmanualer.html		
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 M:HLT/FÖRSÄLJNING	Digitalt	
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 –	Systematisk förvaring	Bevaras enl.	Respons	Digitalt	

Dokumenthanteringsplan – Hallandstrafiken AB

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

	Förseningsersättningar, Reklamation, Överklagan kontrollavgift		lagstiftning			
--	--	--	--------------	--	--	--

3.12 BC - Beställningscentralen

3.12.1 BC

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

3.12.1.1	<i>Manualer</i>					
3.12.1.1	Sjukresor	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	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	https://kollplatsen.hlt.se/sidor/stod-i-arbetet/manualer/sarskild-kollektivtrafik.html	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	Covid-19	Systematisk förvaring	Bevaras	https://kollplatsen.hlt.se/sidor/stod-i-arbetet/manualer/sarskild-kollektivtrafik.html	Digitalt	Intranätet: Kollplatsen Ska bevaras ur forskningssynpunkt.

Hallandstrafiken ABKerstin Andersson,
Registrator/Löneadministratör

Genomgång av dokumenthanteringsplanen

Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna den årliga uppföljningen av dokumenthanteringsplanen och dess mindre revideringar som gjorts under året

Beskrivning av ärendet

En dokumenthanteringsplan är en förteckning över de handlingstyper som finns i företaget och som beskriver hur de ska hanteras. I dokumenthanteringsplanen ges 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, vilken beslutades i Regionstyrelsen 2017-08-30 § 113. En dokumenthanteringsplan behöver kontinuerligt revideras.

Dokumenthanteringsplanen för Hallandstrafiken AB antogs vid styrelsemötet 2021-06-18 där det beslutades att en årlig genomgång sker vid styrelsemötet i juni. De justeringar som gjorts under året är följande:

- **1.0 Styrdokument**
 - 1.0.0.0 - Halland bästa livsplatsen 2035
 - 1.0.0.0 – Hallands strategi för hållbar tillväxt 2021–2028
- **1.1 Ledning**
 - 1.1.1.0 – Mötes- och resepolicy för Region Halland
 - 1.1.1.0 – Riktlinje för möten och tjänsteresor
- **1.4 Demokrati och insyn**
 - 1.4.1.3 – Rutin hantering "Tredje man"
 - 1.4.1.3 – Formulär "Underlag för begäran om personuppgifter från "Tredje man"

Hallandstrafiken AB

Kerstin Andersson,
Registrator/Löneadministratör

- **2.3 HR/Personal**
2.3.1.4 – Uppföljningssamtal
- **2.4 Ekonomi**
2.4.1.5 Årsredovisningar (förvaring)

Underlag för beslut, bilaga

- Dokumenthanteringsplan för Hallandstrafiken AB

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken AB

Kerstin Andersson
Registrator/Löneadministratör

Regionfullmäktige

§26

Valärende: Entledigande och val av ny ledamot i Hallandstrafiken

AB

RS180443

Beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta att

- entlediga Lars Björk (-) från uppdrag som ledamot i styrelsen för Hallandstrafiken AB.
- fyllnadsval förrättas vid nästkommande fullmäktigesammanträde.

Ärendet

Carita Boulwén (SD) har inkommit med en begäran om entledigande av ledamot i Hallandstrafiken AB samt fyllnadsval av ledamot i Hallandstrafiken AB med anledning av att Lars Björk inte längre representerar Sverigedemokraterna.

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta att

- entlediga Lars Björk (-) från uppdrag som ledamot i styrelsen för Hallandstrafiken AB
- utse NAMN till ny ledamot i styrelsen för Hallandstrafiken AB för perioden till och med bolagsstämma 2023.

Beslutsunderlag

- §138 RS AU Valärende: Entledigande och val av ny ledamot i Hallandstrafiken AB (Beredning inför RS 2022-04-06)
- Valärende: Entledigande och val av ny ledamot i Hallandstrafiken AB
- Förslag om entledigande av ledamot i Hallandstrafiken ABs styrelsen, Lars Björk

Expedieras till

Hallandstrafiken AB

Lars Björk (-)

Paragrafen är justerad

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande



Hollandstrafiken

Falkenberg

2022-05-17

Laholms kommun
220518 45883

Miljö- och byggnadsnämnden

318 20 Laholm

SYNPUNKTER PÅ SAMRÅDSHANDLING. SKUMMESLÖV 29:1, HAGA ETAPP 1

Detaljplanens syfte är att komplettera Skottorps befolkningsunderlag och stimulera tillväxt i kommunen med effektiv markanvändning genom att möjliggöra för ett nytt bostadsområde med höga boendekvaliteter, olika typer av boendeformer samt lokaler för verksamheter, äldreboende och en skola. Området ska ha en hållbarhetsprofil som säkerställer miljösmart byggande och hållbarhet vid planering, utbyggnad och framtida användning. Detaljplanen ska också skapa gröna stråk och ta hänsyn till vattenskyddsområdet.

Hollandstrafiken ser positivt på en utökning av Skottorps befolkningsunderlag som ger bättre förutsättningar för kollektivtrafiken.

Skottorp trafikeras av Hollandstrafikens linje 226 mellan busstationen i Laholm och busstationen i Båstad via Båstads järnvägsstation med 11 avgångar om dagen per riktning. Varav fem av avgångarna måste förbeställas. Det går inga bussar på helgerna. Det innebär att det finns inga bra kollektivförbindelser mellan stationen i Båstad och Haga. Hållplatser finns på Rosenlundsgatan sydväst om planområdet och vid busstationen i Skottorp. Planförslaget innebär att underlaget för kollektivtrafiken i Skottorp kommer öka drastiskt. Med en fördubbling av antal invånare ger Haga underlag för utökad kollektivtrafik, detta bör återspegla sig i de framtida turtiderna.

Linje 226 trafikerar Skottorp med 6 turer per vardag och riktning varav 1 tur per vardag och riktning måste förbeställas. Utöver linje 226 trafikerar linje 225 skottorp med 1 tur mot Laholm och linje 826 med 10 turer till och från Hasslöv varav 8 turer måste förbeställas. Hollandstrafiken instämmer med att en fördubbling av antalet invånare förbättrar underlaget för kollektivtrafiken. Området ligger dock inte i anslutning till ett, enligt regionens trafikförsörjningsprogram utpekat starkt kollektivtrafikstråk där grundförutsättningar för ett gott utbud finns.

Antalet påstigande på hållplats Skottorp är i snitt 3,5 per vardag och på hållplats Rosenlundsvägen är antalet påstigande i snitt 2,5 per vardag. Antalet kollektivtrafikresenärer från orten är därmed idag ca 6 st. Utifrån dagens befolkningsunderlag har Skottorp ett kollektivtrafikutbud som motsvarar ortens storlek och förhållande till stråk och noder. En fördubbling av invånarantalet till omkring 800 invånare i Skottorp ger ett bättre underlag för kollektivtrafiken på längre sikt. Detta kan innebära en viss justering av turutbudet motsvarande liknande orter som ligger utanför de utpekade stråken dock med beaktning till resandepotentialen.



För att uppnå en god kollektivtrafikservice som kan konkurrera med bilen bör det inte vara längre än 400 meter till närmaste hållplats. Den sydvästra delen av planområdet ligger inom 400 meters gångavstånd till hållplatsen på Rosenlundsvägen vilket kan betraktas som kollektivtrafknära men den låga turtätheten innebär att busstrafiken inte kan ses som ett attraktivt alternativ till bilen. Områdets huvudlokalgata görs i detaljplan tillräckligt bred, 10 meter, för att kunna möjliggöra linjedragning av busstrafik genom området i framtiden.

Kollektivtrafiken har några uttalade faktorer för att upplevas som konkurrenskraftig. En av dessa är närhet till hållplatsen i form av hela resan perspektivet en annan är att restiden ska vara så kort som möjlig när man väl är ombord. Hallandstrafiken ser därför positivt på att detaljplanen tar hänsyn till kollektivtrafiken i gatuutrymmet dock behöver en vidare dialog föras mellan Hallandstrafiken och Laholms kommun kring linjedragning och hållplatslägen för att värdera olika konkurrensfördelar ur ett helhetsperspektiv.

Skottorp och planområdet ligger ca 5,5 km från Båstads station och kollektivtrafiken kan därmed ses som ett relativt attraktivt alternativ i kombination med antingen cykel eller bil och dessa möjligheter bör tas tillvara i det vidare arbetet.

Från planområdet till Båstad station är det ca 5,5 km och 15-17 minuter restid med cykel. Under delar av året är det ett rimligt att anta att cykel kommer vara ett attraktivt alternativ för vidare pendling med tåg vilket även kan återspegla sig i resandepotentialen. Området har därför ett svårplanerat geografiskt läge i förhållande till tågstationen i Båstad och utgör därmed även en faktor för turutbudet.

Busshållplats Rosenlundsgatan

Hallandstrafiken uppfattar både nuvarande placering och förslaget på ny placering av hållplatsen som utanför detaljplanområdet. Vi ser dock positivt på en fortsatt dialog kring framtida placering av hållplatsen.



Transportsystemet i Haga ska ge alla människor samma möjlighet att ta sig fram oavsett ålder, ekonomiska förutsättningar eller funktionsnedsättning. En lokal livsmiljö är lika viktig som en hög framkomlighet. Haga ska utformas med en hög servicenivå på gång och cykel, möjlighet för kollektivtrafiklösningar ska tas fram och kopplas samman med omgivande målpunkter. De boende ska kunna välja transportslag flexibelt utifrån de behov som finns för stunden. Med hjälp av hållbarhetsprogrammet kommer de delar som kommunen inte kan styra över i detaljplaneprocessen följas upp senare i processen vid kommunal projektering och privat exploatering.

Hallandstrafiken invänder mot formuleringen om möjligheter för kollektivtrafiklösningar som i planen beskriver att detta "ska" tas fram. Det är oklart i beskrivningen om dessa kollektivtrafiklösningar är av spatial natur inom planområdet eller om utbud och linjedragning avses. Hallandstrafiken önskar att det förtydligas om vad som menas med denna beskrivning i planen och vill belysa att kommunen inte äger frågan om utbud och linjedragning.

Hallandstrafiken har inga övriga synpunkter på planförslaget.

Daniel Bernhardt
Trafikchef

Martin Fjärdhammar
Trafikutvecklare

Plats och tid	Bolmen kl. 08:30-11:30
Beslutande ledamöter	Ronny Löfquist (S) (ordförande), Anna Roos (C) (2:e vice ordförande), Stina Isaksson (SD), Tommy Edenholm (KV) (1:e vice ordförande), Krister Mattsson (S), Bo-Gunnar Åkesson (M), Bengt-Åke Torhall (L), Lisa Mogren (V), Håkan Bengtsson (C), Hanna Kjellin (S), Johnny Winther (SD)
Ej tjänstgörande ersättare	Lirim Mazreku (KV) Kerstin Alexén (SD) Bo Wahlén (V) Ewa Gunnarsson (SD) Victoria Strand (S)
Övriga närvarande	Emma Gröndahl (kommunchef) Lars Tingsmark (ekonomichef) Jenny Hagesjö (kanslichef) Linda Backsten (kommunsekreterare)
Utses att justera	Anna Roos (C) Tommy Edenholm (KV)
Justeringens plats och tid	
Protokollet omfattar	§110

Underskrifter	Sekreterare	
	Linda Backsten	
	Ordförande	
	Ronny Löfquist (S)	
	Justerande	
	Anna Roos (C)	Tommy Edenholm (KV)

ANSLAG/BEVIS Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ Kommunstyrelsen
Sammanträdesdatum 2022-05-10

**Datum för anslags
uppsättande**
**Förvaringsplats för
protokollet** Kommunkontoret
Underskrift

**Datum för anslags
nedtagande**

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

§110

Yttrande Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024-2025

(2022 KS0182)

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att anta förslaget till yttrande och överlämna det till Hallandstrafiken.

Beskrivning av ärendet

Hallandstrafiken har remitterat Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024–2025 till de halländska kommunerna för yttrande. Hallandstrafiken tar årligen fram en kollektivtrafikplan. Kollektivtrafikplanen utgår från ramarna, för hur kollektivtrafiken i Halland ska utvecklas, som fastställts i Regionala utvecklingsstrategin 2035, Hallands strategi för hållbar tillväxt 2021–2028 samt Regionala Trafikförsörjningsprogrammet 2021–2025. Utifrån de strategiska val och prioriteringar som finns i Regionala Trafikförsörjningsprogrammet 2021–2025 beskriver Hallandstrafiken i Kollektivtrafikplanen det operativa genomförandet.

I Hallandstrafikens förslag till omfördelning av busslinjer i Hylte kommun föreslår de att linje 410 mellan Halmstad och Hyltebruk kortas ned till att endast trafikera Torup – Kinnared – Hyltebruk. Det finns idag i stort sett inget resande på hela sträckan Hyltebruk-Halmstad med linje 410 då resenärer till och från Hyltebruk väljer de snabbare linjerna 400 och 401. Arbetspendling till Kinnared från Halmstad sker till största del av byte från linje 400 eller 401 till 410 i Hyltebruk (utöver HNJ). Utbudet föreslås istället utökas från 4,5 till 10 dubbelturer per vardag på den nya tänkta linjesträckningen (410). Turerna ska i första hand prioriteras efter byten i Torup för fortsatt resa med kollektivtrafiken. För att kompensera för de turer som försvinner till och från främst Torup från linje 410, föreslår Hallandstrafiken att linje 401 utökas med 1,5 dubbelturer per vardag under högtrafik för att komplettera resmöjligheter. Turerna ska ha bra passningar i Torup för vidare resa till och från Kinnared. Turerna ska i den mån det är möjligt även anpassas efter skolornas öppettider i Hyltebruk för en ökad möjlighet till samordning med skolskjutstrafiken. Förändringarna är tänkta att ske vid tidtabellsskiftet den 11 december 2022.

Hylte kommun ställer sig positiv till förslaget då effekten av omfördelningen blir ett utökat utbud från Rydöbruk samt Hyltebruk. Eftersom det innebär dubbelt så många dubbelturer för Torup – Kinnared – Hyltebruk samt ytterligare 1,5 dubbelturer Torup – Rydöbruk – Hyltebruk.

Kommunstyrelsen

Hylte kommun ser positivt på att Hallandstrafiken inför 2024-2025 vill utveckla närtrafiken på landsbygden.

Hylte kommun vill även påvisa vårt behov av förbättrad tågtrafik mellan Hylte kommun och Halmstad.

Därtill vår önskan om att det inrättas busstrafik mellan kommunen och Falkenberg samt att kollektivtrafikförbindelserna med Gislaved utvecklas.

Handlingar i ärendet

- §32 TU Yttrande Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024–2025
- Tjänsteskrivelse - Yttrande Kollektivtrafikplan 2023
- Remiss - Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024-2025
- Yttrande - Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024-2025

Förslag till beslut

Tillväxtutskottet föreslår kommunstyrelsen att anta förslaget till yttrande och överlämna det till Hallandstrafiken.

Beslutet skickas till
Hallandstrafiken

Paragrafen är justerad

2022-04-21

Kommunledningskontoret

Hallandstrafiken AB

Yttrande - Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024–2025

Dnr. 2022 KS0182

Sammanfattning

Hylte kommun har beretts tillfälle att yttra sig över Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024–2025. Hylte kommun ställer sig positiv till Hallandstrafikens förslag gällande omfördelning av busslinjer i Hylte kommun då effekten av omfördelningen blir ett utökat utbud från Rydöbruk samt Hyltebruk. Hylte kommun vill även påvisa vårt behov av förbättrad tågtrafik till Halmstad och busstrafik till Falkenberg och Gislaved.

Ärendet

Hallandstrafiken har remitterat Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024–2025 till de halländska kommunerna för yttrande. Hallandstrafiken tar årligen fram en kollektivtrafikplan. Kollektivtrafikplanen utgår från ramarna, för hur kollektivtrafiken i Halland ska utvecklas, som fastställts i Regionala utvecklingsstrategin 2035, Hallands strategi för hållbar tillväxt 2021–2028 samt Regionala Trafikförsörjningsprogrammet 2021–2025. Utifrån de strategiska val och prioriteringar beskriver Hallandstrafiken i Kollektivtrafiksplanen det operativa genomförandet.

I Hallandstrafikens förslag till omfördelning av busslinjer i Hylte kommun föreslår de att linje 410 mellan Halmstad och Hyltebruk kortas ned till att endast trafikera Torup – Kinnared – Hyltebruk. Utbudet föreslås istället utökas från 4,5 till 10 dubbelturer per vardag på den nya tänkta linjesträckningen. För att kompensera för de turer som försvinner till och från främst Torup från linje 410, föreslår Hallandstrafiken att linje 401 utökas med 1,5 dubbelturer per vardag under högtrafik för att komplettera resmöjligheter.

Hylte kommun ställer sig positiv till förslaget då effekten av omfördelningen blir ett utökat utbud från Rydöbruk samt Hyltebruk. Eftersom det innebär dubbelt så många dubbelturer för Torup – Kinnared – Hyltebruk samt ytterligare 1,5 dubbelturer Torup – Rydöbruk – Hyltebruk.

Hylte kommun ser positivt på att Hallandstrafiken inför 2024–2025 vill utveckla närtrafiken på landsbygden.

Hylte kommun vill även påvisa vårt behov av förbättrad tågtrafik mellan Hylte kommun och Halmstad. Därtill vår önskan om att det inrättas busstrafik mellan kommunen och Falkenberg samt att kollektivtrafikförbindelserna med Gislaved utvecklas.

Sofia Nygren
Tillväxtstrateg

Emma Gröndahl
Kommunchef

22-05-23 45883

KS 2022/176
2022.2116
2022-05-19

§ 145

Svar på remiss - Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024–2025, KS 2022/176

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. Översända tjänsteskrivelsen som Falkenbergs kommuns svar på Hallandstrafikens remiss.
2. Tillägga i skrivelsen önskemål om att Hallandstrafiken startar en busslinje mellan Falkenberg och Hylte kommun för att gynna studie- och arbetspendling och skapa en koppling till HNJ-banan, samt utökar bussförbindelser från Falkenberg till Långasand mellan Hylte och Ullared.

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. Översända tjänsteskrivelsen som Falkenbergs kommuns svar på Hallandstrafikens remiss.

Beskrivning av ärendet

Falkenbergs kommun har fått ta del av rubricerade remisshandling, varvid hållbarhetsavdelningen beretts tillfälle att lämna ett yttrande. Kollektivtrafikplan 2023 har tagits fram av Hallandstrafiken på uppdrag av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Halland. Syftet med kollektivtrafikplanen är att redovisa hur Hallandstrafiken omsätter målen i trafikförsörjningsprogrammet. Planen beskriver utöver uppföljning av ett antal nyckeltal förslag på trafikförändringar för det kommande året, d.v.s. 2023 med utblick mot 2024–2025.

Hallandstrafikens grundläggande trafikutvecklingsprincip är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken med ett huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling. Under pandemin har kollektivtrafiken påverkats av ett minskat resande med tillhörande intäkter, i jämförelse med 2019 hade resandet år 2021 minskat med 44,2 %. Effekterna av pandemin förväntas kvarstå en tid framöver. Hallandstrafiken prognostiserar en resandeminskning om 10-15 % för 2022 jämfört med 2019, resandet förväntas vara tillbaka på samma nivå som 2019 inom 3-5 år. Utöver pandemins effekter har Hallandstrafikens verksamhet påverkats av ökade bränslepriser.

Hallandstrafikens målsättning om en fossilfri kollektivtrafik uppnåddes 2020. Den långsiktiga målsättningen om att kollektivtrafikens marknadsandel av det totala resandet ska vara minst 30 % år 2030 ligger kvar. Takten för att nå målsättningen har dock påverkats med anledning av pandemin.

I kollektivtrafikplan 2023 presenteras smärre trafikförändringar med utökningar i trafikutbudet vilka finansieras genom omfördelning av resurser. Trafikförändringar som berör Falkenberg innebär en ändrad resväg för väg 350 via Heberg istället för Boberg samt en förlängd resväg för linje 509 med ändhållplats i Efra.

Motivering av beslut

Falkenbergs kommuns yttrande är sammanställt i en tjänsteskrivelse daterad 2022-04-11 vilken föreslås översändas till Hallandstrafiken.

Ekonomi

Förslaget påverkar inte kommunens ekonomi

Underlag för beslut

Beslut KSAU 2022-05-10 § 129

Tjänsteskrivelse 2022-04-11, reviderad 2022-05-10

Beslutsförslag 2022-04-12

Remiss – Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024–2025

Yrkanden

Per Svensson (S) vill tillägga att Falkenbergs kommun vill att Hallandstrafiken startar en busslinje mellan Falkenberg och Hylte kommun för att gynna studie- och arbetspendling och skapa en koppling till HNJ-banan.

Lars Fagerström (L) yrkar bifall till Per Svenssons (S) tilläggsyrkande.

Ninni Gustavsson (M) yrkar bifall till liggande förslag och Per Svenssons (S) tilläggsyrkande och vill lägga till att Hallandstrafiken utökar busstrafiken mellan Falkenberg och Långasand.

Sara-Lena Bjälkö (SD) ställer sig bakom båda yrkanden.

Anneli Andelén (C) yrkar bifall till övriga tilläggsyrkanden och vill lägga till bussförbindelse till Ullared, från Hylte.

Propositionsordning

Ordförande finner att det föreligger liggande förslag samt tilläggsyrkanden från Per Svensson (S), Ninni Gustavsson (M) och Anneli Andelén (C).

Ordförande frågar om Kommunstyrelsen kan besluta enligt liggande förslag samt alla tilläggsyrkanden. Ordföranden finner att kommunstyrelsen godkänner detta.

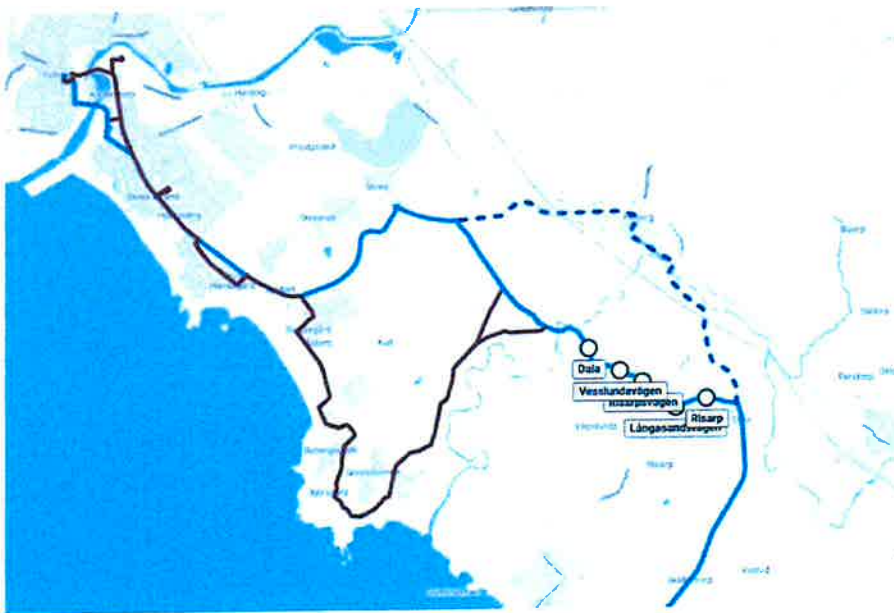


Tjänsteskrivelse, Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024-2025 (KS) - Reviderad 2022-05-10

Bakgrund

I kollektivtrafikplan 2023 presenteras smärre trafikförändringar innefattande utökningar i trafikutbudet vilka finansieras genom omfördelning av resurser. Kollektivtrafikens trafikutvecklingsprincip innebär att resurser ska koncentreras till stråk där förutsättningarna för ett ökat resande är goda. Linjer med lågfrekvent resande ska vara mål för översyn.

Linje 350 som trafikerar mellan Halmstad och Falkenberg är viktig för arbets- och studiependling (i stor utsträckning gymnasieelever) men även fritidsresor. Linjen erbjuder timmestrafik på vardagar. Med ambitionen om att åstadkomma en attraktiv restidskvot föreslås i kollektivtrafikplanen att linje 350 får en ny resväg via Heberg istället för Boberg. Trafikförändringen innebär att resande på linjen får en kortare restid och att trafikeringen sker på vägar med högre standard och framkomlighet. Med en ändrad resväg påverkas fem hållplatser mellan Boberg och Eftra vilka idag sammanlagt har ett resande med 4 snitt per vardag (2019). Hållplatserna som är följande; Dala, Vesslundavägen, Risarpsvägen, Långasandsvägen och Risarp föreslås trafikeras av linje 509. Linje 509 får därmed en förlängd resväg med en ny ändhållplats i Eftra. Linjen erbjuder fyra turer från Boberg och tre turer från Falkenberg på vardagar och beställningstrafik mellan kl. 10-17 på helgen.



Falkenbergs kommuns yttrande

Heberg är i kommunens översiktsplan utpekad nod vilket innebär att orten ska ha goda kommunikationer. Att kollektivtrafiken utvecklas med utökad turtäthet till och från Heberg är därmed i linje med kommunens översiktliga planer.

Utmed Långasandsvägen finns två planuppdrag där detaljplanearbete påbörjats under första kvartalet 2022, ett för fastigheten Efra 3:3 där syftet är att pröva förutsättningarna för bostäder och service samt ett för Risarp 1:42 med syftet att pröva förutsättningarna för bostäder. Kommunen vill uppmärksamma Hallandstrafiken på att nämnda planuppdrag på sikt kan komma att påverka behovet av kollektivtrafik i området.

I övrigt har inte kommunen någonting att påpeka gällande omfördelningen av trafiken. Kartan som illustrerar trafikförändringen bör dock förtydligas så det framkommer vilken busslinje som tillhör vilken färg samt att det framkommer av kartan att 509 får en förlängd resväg.

Övriga inspel

Falkenbergs kommun ser ett behov av en översyn av kollektivtrafiken med syftet att fler busslinjer ska trafikera via järnvägsstationen, alternativt med stationen som start- och slutdestination. I en sådan översyn bör kollektivtrafiken till kommunens befintliga och framtida verksamhetsområden säkerställas och ges en koppling till järnvägsstationen. Kommunen ser även ett behov av trafikering till Skrea strand och Strandbadet och att områdena likaså ges en koppling till järnvägsstationen. Linje 12 med slutdestination Falkenberg Kattegattcenter kan förslagsvis förlängas till områdena.

Kommunen vill även påpeka att kollektivtrafiken till Ullared från Fegen/Ätran och Svenljunga behöver förstärkas för att underlätta arbetsresor kvällstid och helger. Här kan tilläggas att bussbytet vid hållplats Älvsered för linje 360 och 560 bör förbättras.

Slutligen vill kommunen framhålla till kommande planering att dagens antal stopp på Västkustbanan ska bibehållas för att prioritera korta restider.

Kommunstyrelseförvaltningen
Falkenbergs kommun



**VARBERGS
KOMMUN**

Samhällsutvecklingskontoret

Max Wehlin,

Yttrande

2022-05-02 22-06-01 45937

1 (3)

Dnr: KS 2022/0189-12

Hallandstrafiken AB

Yttrande - Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024 - 2025

Varbergs kommun har fått förslag till Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024 – 2025 på remiss och önskar lämna följande yttrande.

Trafik

Varbergs kommun välkomnar satsningarna på kollektivtrafik i de nordöstra delarna av kommunen med utökad trafik till Kungsäter som ett positivt första steg. Den fortsatt låga turtätheten kommer dock med största sannolikhet inte få fler att välja kollektivtrafiken framför bilen utan åtgärden kommer främst gynna dem som inte har tillgång till bil och endast är hänvisade till kollektivtrafiken. Varbergs kommun vill därför ha en fortsatt dialog kring hur kollektivtrafiken till denna del av kommunen kan fortsätta utvecklas.

Varbergs kommun efterlyser även att satsningar som togs bort på grund av pandemin och dess effekter åter aktualiseras. För Varberg handlar det främst om utökad tågtrafik på Västkustbanan genom satsningen på utökad helgtrafik med Västtåg Varberg-Göteborg samt fler och längre tåg generellt. Önskvärt vore även fler avgångar kvällstid för att fler ska kunna utnyttja utbudet i norra Halland och Göteborg.

Kommunen ser även positivt att ett behov av att utveckla närtrafiken har identifierats. Utöver detta har det innan pandemin aviserades om ett större översynsarbete av hela regionbusstrafiken utöver närtrafiken. Kommunen vill att även detta arbete återupptas. Varbergs kommun deltar gärna i arbetet med utvecklingen av såväl närtrafiken som regionbusstrafiken i stort. Ett exempel på behov som Varbergs kommun ser är utökad trafik till Veddige via Trönninge-Lindberg-Tofta

POSTADRESS	BESÖKSADRESS	TELEFON	ORGANISATIONSNUMMER	E-POSTADRESS
Varbergs kommun	Engelbrektsgratan 15, Östra Vallgatan 12 (hiss)	0340-880 00	212000-1249	ks@varberg.se
432 80 Varberg	432 80 Varberg	TELEFAX		WEBBPLATS www.varberg.se

Inom utblicken har två trafikeringsförändringar i Varberg identifierats, ändrad trafikering i Träslövsläge och utökad stadstrafik i Trönninge. Kommunen ser mycket positivt på dessa då förändringarna kommer att ge bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken i Trönninge och bättre restidskvot mellan kollektivtrafik och bil i Träslövsläge.

Nytt för årets kollektivtrafikplan är att Hallandstrafiken redogör för en långsiktig plan för tidtabellsskiften. För Varbergs kommun har datum för övergång vid vårterminens läsårsslut inneburit att läsårsdagar sträckt sig in på sommarperioden. Detta har i sin tur inneburit merkostnader för skolskjutsen. Kommunen har förståelse och kan se fördelarna med förutsägbara övergångar till och från sommartidtabellen. Samtidigt som kommunen är beroende av skolskjuts med kollektivtrafik måste kommunen även när den beslutar om läsårstider förhålla sig till den regleringen om lärotider som framgår av skolförordningen (2011:185). Det är därför av största vikt att perioden för sommartidtabell inte utökas. Det är även önskvärt att Samtrafikägarnas referenskommitté i sitt arbete med kommande skiften tar hänsyn till hur helgdagar ligger under aktuellt år då detta påverkar kommunens möjlighet att lägga ut skoldagar och lov dagar under läsåret. Varbergs kommun har emellertid också förståelse för att tidtabellsskiften är mycket svåra att åtgärda då de sätts för det europeiska transportsystemet. Kommunen önskar därför en fortsatt och utvecklande dialog med Hallandstrafiken i frågan.

Infrastruktur

Det är positivt att det i samband med uppgraderingarna av hållplatser skett en större inventering av samtliga hållplatslägen, och att detta resulterat i en sammanställning av graden av tillgänglighetsanpassningar i länet. Vidare är det positivt att tillgänglighetsanpassning av hållplatser fortsätter och att det finns en avsikt att samordna detta om det planeras andra åtgärder vid en hållplats, så som byggnation av cykelvägar eller ombyggnad av korsningar.

Målet om att stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025 är fortsatt gällande. Det hade varit önskvärt om en prognos för arbetet framåt hade presenterats. Varbergs kommun arbetar aktivt med att tillgänglighetsanpassa hållplatserna i staden och planerar de kommande åren att bygga om cirka 15 hållplatser. Det är dock tydligt att kommunen inte kommer hinna med att åtgärda alla identifierade hållplatser varför målet i Varberg inte kommer vara uppnått till 2025. Till detta kommer att de ovan beskrivna nysatsningarna i stadstrafiken i Träslövsläge och Trönninge också kommer att kräva utbyggd infrastruktur.

Kommunstyrelsen

Ann-Charlotte Stenkil
Kommunstyrelsens ordförande

Hallandstrafiken
registrator@hlt.se

Datum
2022-05-03

Kopia
daniel.modiggard@hlt.se

Diarienummer: -

Halmstads kommuns yttrande över Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024-2025

Halmstads kommun har tagit del av ovanstående ärende.

Förändringar i Halmstad

Halmstad berörs av en förändring under 2023, omfördelning av linje 330 mellan Harplinge-Halmstad. Det är positivt ur resandeperspektiv att slippa byte i Haverdalsbro med vissa avgångar och att bussen kör samma sträcka konsekvent. Detta gör kollektivtrafiken mer lättförståelig och pålitlig. En negativ effekt kan dock bli att arbetspendlare från Harplinge med arbetsplats på Flygstaden får det svårare att resa kollektivt, då linjen inte längre kommer köra denna väg. Längre restid gör kollektivtrafiken mindre attraktiv och kan leda till att fler väljer att ta bilen istället.

I övrigt ser Halmstads kommun det som viktigt att "justering till nytt normalläge" under utblick mot 2024-2025 inte innebär ett försämrat kollektivtrafikutbud för kommunens invånare, då Halmstad har ett tydligt mål att öka andelen kollektivtrafikresenärer framöver.

För Halmstads kommun



Jonas Bergman, kommunstyrelsens ordförande



Anna Wallefors, tf kommundirektör



Till
Hallandstrafiken AB

Datum
2022-05-09

Diarienummer
KS 2022-00329

Yttrande över Hallandstrafikens remiss av Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024–2025

Kommunens inställning

Kungsbacka kommun är positiva till de utökningar i trafikutbudet som föreslås i planen för 2023 som för Kungsbackas del innebär att bostadsområdet Tölö Ängar trafikeras. Kommunen ser också positivt på att ett första steg därmed tas mot en första etapp av kommande utveckling av stadsbusstrafiken när Hedeleden står klar och ny stadslinje kan ansluta till och från Hede station.

Kungsbacka kommun saknar i planen för 2023 trafikering till Kungsbacka badhus som kommunen har haft samtal med Hallandstrafiken om för att finna en lösning kring utan att en omfördelning behöver ske. En lösning för trafikering till Kungsbacka badhus behöver komma med i Kollektivtrafikplanen för 2023.

Kungsbacka kommun vill även återigen påtala behovet av ny busslinje i det västra pendlingstråket, Onsala, Vallda till västra Göteborg. Detta är ett stråk med hög andel biltrafik och få som väljer kollektivtrafik då resetidskvoten är orimligt hög. En ny busslinje här hade gett både miljövinster och minskat antalet bilar på den hårt belastade 158:an, vilket i sin tur möjliggör kollektivtrafikens framkomlighet. Vi ser att fler och fler väljer att resa kollektivt efter att pandemins restriktioner dragits tillbaka, vilket är mycket glädjande. För att möta ett ökat antal resande är det viktigt att ta höjd för en ökad kapacitet varför vi återigen vill påtala vikten av fler tågstopp på Åsa Station.

I utblicken för 2024–2025 saknar Kungsbacka kommun en beskrivning av hur utveckling av Kungsbackas kollektivtrafik kommer ske, både för stadsbusstrafiken och för regionbusstrafiken. Att Halland växer innebär ökat resbehov och för Kungsbacka kommun som har störst andel utpendling men också stor andel inpendling saknas helt en plan för 2024–2025.

Kungsbacka kommun vill även lyfta fram det pågående samverkansprojektet "Kollektivtrafikens framkomlighet i Kungsbacka Stad" som kommer att vara värdefullt för framtidens kollektivtrafik på lång sikt.

Kungsbacka kommun



Lisa Andersson
Kommunstyrelsens ordförande



Patrik Johansson
Kommunsekreterare

Till
Hallandstrafiken AB

YTTRANDE
Kommunstyrelsen

Datum
2022-05-09

Diarienummer
KS 2022-00329



Kungsbacka

Yttrande över Hallandstrafikens remiss av Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024–2025

Kommunens inställning

Kungsbacka kommun är positiva till de utökningar i trafikutbudet som föreslås i planen för 2023 som för Kungsbackas del innebär att bostadsområdet Tölö Ängar trafikeras. Kommunen ser också positivt på att ett första steg därmed tas mot en första etapp av kommande utveckling av stadsbusstrafiken när Hedeleden står klar och ny stadslinje kan ansluta till och från Hede station.

Kungsbacka kommun saknar i planen för 2023 trafikering till Kungsbacka badhus som kommunen har haft samtal med Hallandstrafiken om för att finna en lösning kring utan att en omfördelning behöver ske. En lösning för trafikering till Kungsbacka badhus behöver komma med i Kollektivtrafikplanen för 2023.

Kungsbacka kommun vill även återigen påtala behovet av ny busslinje i det västra pendlingstråket, Onsala, Vallda till västra Göteborg. Detta är ett stråk med hög andel biltrafik och få som väljer kollektivtrafik då resetidskvoten är orimligt hög. En ny busslinje här hade gett både miljövinster och minskat antalet bilar på den hårt belastade 158:an, vilket i sin tur möjliggör kollektivtrafikens framkomlighet. Vi ser att fler och fler väljer att resa kollektivt efter att pandemins restriktioner dragits tillbaka, vilket är mycket glädjande. För att möta ett ökat antal resande är det viktigt att ta höjd för en ökad kapacitet varför vi återigen vill påtala vikten av fler tågstopp på Åsa Station.

I utblicken för 2024–2025 saknar Kungsbacka kommun en beskrivning av hur utveckling av Kungsbackas kollektivtrafik kommer ske, både för stadsbusstrafiken och för regionbusstrafiken. Att Halland växer innebär ökat resbehov och för Kungsbacka kommun som har störst andel utpendling men också stor andel inpendling saknas helt en plan för 2024–2025.

Kungsbacka kommun vill även lyfta fram det pågående samverkansprojektet ”Kollektivtrafikens framkomlighet i Kungsbacka Stad” som kommer att vara värdefullt för framtidens kollektivtrafik på lång sikt.

Kungsbacka kommun

Datum
2022-05-31

§ 127

Dnr 2022-00329

**Svar på Hallandstrafikens remiss över Kollektivtrafikplan 2023 med
utblick 2024–2025**

Beslut

Kommunstyrelsen antar yttrande, daterat 2022-05-09, och översänder det som sitt svar till Hallandstrafiken med följande tillägg sist i andra stycket:

- Kungsbacka kommun vill även återigen påtala behovet av ny busslinje i det västra pendlingstråket, Onsala, Vallda till västra Göteborg. Detta är ett stråk med hög andel biltrafik och få som väljer kollektivtrafik då resetidskvoten är orimligt hög. En ny busslinje här hade gett både miljövinster och minskat antalet bilar på den hårt belastade 158:an, vilket i sin tur möjliggör kollektivtrafikens framkomlighet.

Vi ser att fler och fler väljer att resa kollektivt efter att pandemins restriktioner dragits tillbaka, vilket är mycket glädjande. För att möta ett ökat antal resande är det viktigt att ta höjd för en ökad kapacitet varför vi återigen vill påtala vikten av fler tågstopp på Åsa Station.

Sammanfattning av ärendet

Varje år utformar Hallandstrafiken en Kollektivtrafikplan som beskriver hur Hallandstrafiken ska omsätta målen i trafikförsörjningsprogrammet. I planen beskrivs det operativa genomförandet exempelvis linjeförändringar och turutbud för det kommande året med utblick ytterligare två år framåt.

Hallandstrafiken har översänt Kollektivtrafikplanen till samtliga Halländska kommuner för att ge kommunerna tillfälle att yttra sig över innehållet.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2022-05-24, § 201

Samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse, 2022-05-09

Yttrande, 2022-05-09

Hallandstrafikens Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024-2025, 2022-03-31

Beslutsgång

Ordförande Lisa Andersson (M) finner att det finns ett förslag till beslut, det vill säga kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag, och att kommunstyrelsen bifaller det.

Beslutet skickas till

Hallandstrafiken

Lisa Andersson
Kommunstyrelsens ordförande

Patrik Johansson
Kommunsekreterare

