

# Uppföljningsrapport 1

## januari - april

Driftnämnd Kollektivtrafik  
April 2024



# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Sammanfattning</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Målstyrning</b> .....	<b>4</b>
2.1	Accelerera digital transformation.....	4
2.2	Attraktiva och hållbara livsmiljöer.....	7
2.3	Utbildning, kompetens och jämlik hälsa.....	9
2.4	Verksamhetens egna utvecklingsområden.....	11
<b>3</b>	<b>Kvalitetsstyrning</b> .....	<b>13</b>
3.1	Allmän kollektivtrafik.....	13
3.2	Särskild kollektivtrafik.....	15
3.3	Uppföljning av arbetsmiljöplanen.....	17
<b>4</b>	<b>Medarbetare</b> .....	<b>19</b>
4.1	Personalomsättning.....	19
4.2	Sjukfrånvaro.....	19
4.3	Inhyrd personal.....	19
<b>5</b>	<b>Ekonomi</b> .....	<b>20</b>
5.1	Ackumulerad budgetavvikelse.....	20
5.2	Prognos budgetavvikelse.....	22
5.3	Investeringar.....	24

# 1 Sammanfattning

Region Hallands fokusområden är områden vilka bedöms ha betydande påverkan för att på kort och medellång sikt bidra till att uppnå övergripande, långsiktiga strategier. Förvaltningen bidrar till målen inom de tre fokusområdena genom deluppdrag tillsammans med tillhörande aktiviteter vilket redovisas i kapitel 2 Målstyrning.

Den ekonomiska prognosen för helår 2024 visar ett underskott på -19 mnkr. Det är kostnadsökningar som förklarar avvikelserna medan biljettintäkterna däremot går starkt och till och med april ligger 11,2 mnkr över budget.

Under perioden januari-april har biljettintäkterna varit högre varje månad jämfört med samma månad året före. Försäljningen ligger på 96 procent (rullande 12) av målet för helår 2024.

Hallandstrafikens app stod i april för 85 procent av biljettförsäljningen (rullande 12). Antalet biljetter som säljs i appen ökar svagt trendmässigt varje månad.

Marknadsandelen, andelen resor i förhållande till resor med bil, uppgick till 15,2 procent och har minskat i jämförelse med samma period 2023. Antal resor inom den allmänna kollektivtrafiken har nått 18,8 miljoner resor under de senaste 12 månaderna. Under april 2024 visar resultaten att 61,2 procent av kunderna är nöjda med Hallandstrafiken. Punktligheten nådde 90,8 procent vilket är 0,2 procent högre än samma period 2023 på 90,6 procent.

Information vid försening har en nedåtgående trend sedan januari. Det har under perioden varit flertalet både planerade och icke planerade avbrott på bland annat Väst kustbanan, vilket med största sannolikhet påverkar resultatet. Det pågår arbeten, både på kort och lång sikt, för att förbättra både informationen och hanteringen vid förseningar.

Personalomsättningen har sjunkit och befinner sig nu på en nivå som kan anses normal. Gällande sjukfrånvaron saknas korrekt rapportering då nytt tidrapporteringssystem har problem i överföring av data. Problemet väntas vara åtgärdat till UR2.

## 2 Målstyrning

Region Hallands fokusområden 2024 - 2028 är områden som bedöms ha betydande påverkan för att på kort och medellång sikt bidra till att uppnå övergripande, långsiktiga strategier. Driftnämnd Kollektivtrafik bidrar till den övergripande måluppfyllelsen genom de fokusområden och mål som faller inom verksamhetens grunduppdrag och reglemente. Nämnden har genom Mål och Budget 2024 tilldelats att bidra till målen inom följande fokusområden:

- Fokusområde - Accelerera digital transformation
- Fokusområde - Attraktiva och hållbara livsmiljöer
- Fokusområde - Utbildning, kompetens och jämlik hälsa

### 2.1 Accelerera digital transformation

#### 2.1.1 Smartare och enklare digital vardag

##### *2.1.1.1 Nämnden ska utveckla digitala lösningar som möter kundernas behov av förenklad och förbättrad information både före, under och efter resan.*

Genom att nyttja de möjligheter digitalisering ger kan resandet med kollektivtrafiken öka. Ett prioriterat område är förstärkt störningsinformation till resenären vid förseningar och inställda turer. Inom färdtjänst, sjukresor och skolresor med taxi planeras fortsatt utveckling av appen.

Inom förvaltningen pågår det tre större initiativ inom området förstärkt störningsinformation (förstudie avseende trafik- och störningsinformation, genomlysning av informationsflödet av störningsinformation, översyn resenärernas behov av information vid hållplatser/bytespunkter).

I mars skickade förvaltningen ut sitt första digitala nyhetsbrev vilket innebär en möjlighet att nå befintliga kunder med aktuella nyheter, trafikförändringar, störningar och kampanjer. Verktöget ger även möjlighet att skicka sms till de resenärer vilka givit sitt samtycke att få information via nämnda kanal.

Hallandstrafiken ser kontinuerligt över placeringen av de olika försäljningskanalerna i syfte att koncentrera resurserna till där de ger bäst kundnytta samt för att främja ökad digitalisering. Under första delen av 2024 har förvaltningen avslutat samarbetet med samtliga återförsäljare vid Göteborg Central förutom Västtrafiks butik vid Nils Ericson terminalen. I Laholm har Hallandstrafikens butik stängts och ett samarbete med turistbyrån i Laholm har inletts.

Inom den särskilda kollektivtrafiken sker utveckling av appen tillsammans med andra län. Tester pågår av så kallade "verksamhetskonton" vilket ska förenkla för en verksamhet att få en översyn av samtliga resor, till exempel till och från skolor, gruppboenden och daglig verksamhet. Förvaltningen planerar att testa funktionaliteten under andra tertialet med inriktning att införa nämnda funktion under hösten 2024. Inom sjukresor pågår en utbildningsinsats riktad mot vårdpersonal i hur de själva kan använda webbportalen för att boka sjukresor till och från vårdinrättningar. Utbildningsinsatsen har haft avsedd effekt i form av ökat antal sjukresor som bokas av vårdpersonal. Förutom fysiska utbildningstillfällen har

utbildningsmaterial för vårdpersonal publicerats på Region Hallands intranät och ska inom kort kompletteras med en utbildningsfilm som ett led i att öka kunskapen inom området.

### **2.1.1.2 Nämnden ska verka för bättre uppkoppling på resan**

Förvaltningen ska verka för god uppkoppling i form av wifi och mobiltäckning på våra resor.

Ombord på samtliga region- och stadsbussar i Hallandstrafikens regi erbjuds wifi och strömladdning. Hallandstrafiken har en löpande avtalsuppföljning med anlitade trafikbolag för att säkerställa att utrustning ombord uppfyller avtalad prestanda.

Samtliga 111 Öresundståg är äntligen upprustade in och utvändigt, en upprustning vilken bland annat inkluderat utökad möjlighet för resenären att finna ett ledigt och fungerande strömuttag ombord. Arbetet med förbättrad uppkoppling ombord sker brett där Trafikverket har ett ansvar genom GSM-R (järnvägens egna radiosystem) tillsammans med tågens installerade utrustning vilken tillhandahålls av fordonsägarna.

## **2.1.2 Stärkt innovationskraft och digital samverkan med externa aktörer**

### **2.1.2.1 Nämnden ska utveckla befintligt biljett- och betalsystem tillsammans med samverkande regioner**

Sydtaxan tillämpas för länsöverskridande resor i södra Sverige och Danmark, vilket utgör grund för ett enhetligt regelverk gentemot resenären. Nytt samverkansavtal mellan berörda regioner inom befintligt biljett- och betalsystem arbetas fram under året.

Förvaltningen har fortsatt arbetet med utvecklingen av befintligt biljett- och betalsystem. Hallandstrafiken samarbetar inom Lynx tillsammans med Kalmar Länstrafik, Jönköpings Länstrafik och Länstrafiken Kronoberg. Fokus inom samarbetet har under det senaste året varit att uppnå en ökad driftsstabilitet i systemet. Hallandstrafiken har tagit över support och testledarfunktionen enligt nytt samverkansavtal, samt att förarbetet inför ny kundapp har inletts.

Utöver Lynx-samarbetet har arbetet fortsatt med att samordna biljett- och betalsystemen i Sydsverige (Sydtaxan). Målet inom arbetet med Sydtaxan är att förenkla resor över länsgränser vilket inkluderar ett enhetligare regelverk gentemot resenären. Utgångspunkten för detta arbete är den branschgemensamma standarden BoB (Biljettdistribution och Biljettvisering) vilken förvaltas av Samtrafiken. Under året planerar Skånetrafiken att tillämpa BoB-standarderna fullt ut vilket kommer att förenkla resor mellan Halland och Skåne.

Hallandstrafiken medverkar tillsammans med Skånetrafiken och RISE i ett projekt, där en första version av AI-stöd för prissättning och utveckling av sortiment tagits fram. Arbetet kommer att fortsätta under 2024, där fler regionala kollektivtrafikmyndigheter förväntas medverka.

## 2.1.3 Informationsdrivna verksamheter

### ***2.1.3.1 Nämnden ska utveckla former för hur data och information kan användas för att förstärka verksamhetens analysförmåga och förståelse för kundernas behov***

Genom att arbeta strukturerat med den data kollektivtrafiken genererar, kombinerat med exempelvis utveckling inom AI (artificiell intelligens), kan kunskapen om resenärernas behov öka.

Förvaltningen arbetar med flertalet strategier i syfte att förbättra kundupplevelsen samt attrahera nya kunder. Genom att lyssna av kundernas behov samt analysera kundernas köp- och resmönster är inriktningen att Hallandstrafiken ska erbjuda bättre tjänster. En viktig pusselbit i ökad kundförståelse är genomförandet av olika typer av kundundersökningar, både kvalitativa och kvantitativa. Under inledningen av 2024 har förvaltningen använt sig av Panelista, tillsammans med en stor resvaneundersökning med frågor till över tusen hallänningar, om deras resvanor samt åsikter om kollektivtrafiken. Dessa undersökningar ökar Hallandstrafikens kundförståelse och används för att segmentera ut olika kundgrupper i syfte att skapa ett erbjudande som bättre attraherar olika målgrupper. Förvaltningen har även inlett ett arbete gällande analys av inkommande kundärenden med stöd av AI. Ett antal tester har genomförts med Parlometrics AI-stöd med ett positivt utfall. Förvaltningen väntar för närvarande på att Regionens dataskydd ska frigöra tid för att bistå verksamheten inom det fortsatta arbetet.

Dörrbaserat kundräkningssystem (KRS) för kollektivtrafik är utformad för att exakt och automatiskt räkna passagerare ombord på fordon. Genom att integrera sensorer och övervakningsenheter vid dörrarna möjliggör KRS datainsamling av passagerarnas ombord- och avstigning i realtid. Arbetet med kundräkningssystemet har fortsatt och installation har skett i samtliga bussar vilka trafikerar inom kollektivtrafikens utpekade stråk (enligt Regionalt Trafikförsörjningsprogram). Förvaltningens arbete har fokuserat på att säkra data där manuella räkningar genomförts för att säkerställa kundräkningssystemets funktionalitet inkluderat precision.

Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som har genomförts sedan 2001 och som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. Genom att använda Kollektivtrafikbarometern som verktyg får upphandlande bolag och kollektivtrafikmyndigheter ett mätbart, objektiva resultat för kundupplevd kvalitet på sin trafik, både lokalt och regionalt. Undersökningen görs löpande över hela året via webb och post. De som intervjuas i undersökningen utgör ett representativt urval av svenska befolkningen mellan 15–85 år. Under året har enkätundersökningar genomförts med tydligare regler kring omfattning och geografisk fördelning i Halland, med syftet att öka precisionen och kvaliteten av den data som förvaltningen samlar in. De inledande månaderna av året har haft bra utfall där modellen kunnat efterföljas gällande både respondentmängd och geografisk fördelning.

## **2.2 Attraktiva och hållbara livsmiljöer**

### **2.2.1 Bidra till god tillgänglighet till arbete, studier och samhällsservice, digitalt såväl som fysiskt**

#### ***2.2.1.1 Nämnden ska bidra till en ökad tillgång till kollektivtrafik genom fortsatta satsningar på en utbyggd tåg- och busstrafik. Detta sker inom ramen av fastställd Kollektivtrafikplan 2024 samt inom framtagande av Kollektivtrafikplan 2025.***

Kollektivtrafikplanens syfte är att, utifrån strategiska val och prioriteringar, beskriva hur förvaltningen omsätter målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Planen beskriver det operativa genomförandet, exempelvis linjeförändringar och turutbud för det kommande året med utblick ytterligare två år framåt. För att människor ska välja ett kollektivt färdssätt i stället för bilen krävs god tillgång till kollektivtrafiken. Med god tillgång till kollektivtrafik avses både fysisk närhet till station/hållplats och avgångar som svarar mot resbehoven.

Driftnämnd Kollektivtrafik beslutade 28 mars att tillsända de halländska kommunerna remissversionen av Kollektivtrafikplan 2025 med utblick 2026 - 2027. För 2025 föreslås justeringar i utbudet till en nettokostnad om drygt fem miljoner kronor. För åren 2026 – 2027 beskrivs trafikförslagen mer övergripande, men där dessa tydligt kopplas till färdigställd järnvägsinfrastruktur (dubbelspår Varberg Hamra och Västlänken etapp 1). När kollektivtrafikplanen skickas ut på remiss är de ekonomiska förutsättningarna för 2025 ännu inte fastställda. Starka indikationer finns på att de ekonomiska förutsättningarna för 2025 kommer att vara mycket ansträngda. Med utgångspunkt i detta kommer sannolikt nämnden att få hantera Kollektivtrafikplan 2025 med utblick 2026 – 2027 med varsamhet, så att de förändringar som genomförs är strategiskt långsiktiga och hållbara och ryms inom den ram regionfullmäktige beslutar. Förslagen till förändringar i remissutgåvan speglar en önskvärd utveckling men innebär inte ett löfte om genomförande 2025. Budget avseende verksamhetsåret 2025 beslutas av Regionfullmäktige i juni. Utifrån tilldelad budgetram, tillsammans med omhändertagande av kommunernas synpunkter, fastställs därefter Kollektivtrafikplanen av Driftnämnd Kollektivtrafik i september.

### **2.2.2 Bidra till god tillgång till boende, kollektivtrafik, kultur och service**

#### ***2.2.2.1 Nämnden ska i samverkan med Region Hallands kollektivtrafikmyndighet arbeta med kollektivtrafikens strategiska och långsiktiga utveckling i Halland***

Halland växer vilket ställer krav på samplanering där samhällsbyggandet är väl integrerat med utvecklingen av kollektivtrafiken. Nämndens verksamhetsområde utgör en viktig roll i arbetet med upprättande av Regional fysisk plan i Halland samt i framtagandet av Trafikförsörjningsprogram för perioden 2026 – 2029.

Arbetet med framtagandet av en Regional fysisk plan fortgår enligt plan. Processens nuläge omfattar produktion av kunskapsunderlag och utformning av utkast till samrådshandling. Som en del i framtagandeprocessen skickas en förremiss ut till de aktörer som är direkt involverade i arbetet: de halländska kommunerna, internt på Region Halland och Länsstyrelsen i Halland. Efter remissperioden, vilken avslutas i juni, kommer inkomna remissvar att sammanställas och

en samrådsredogörelse att tas fram.

Region Hallands Trafikförsörjningsprogram 2021-2025 antogs i regionfullmäktige i december 2020. Trafikförsörjningsprogrammet aktualiseras för revidering vart fjärde år i samband med ny mandatperiod. Regionkontoret har tagit fram ett förslag på revideringsprocess som sträcker sig fram till och med våren 2026. Bakgrunden är att revideringsprocessen ska kunna följa framtagandeprocessen för Regional fysisk plan och revideringsprocessen för Regional infrastrukturplan vars antaganden planeras till juni 2026. Med anledning av detta beslutade Regionfullmäktige 24 april 2024 att giltighetstiden för Trafikförsörjningsprogrammet förlängs till och med år 2026. Revideringsarbetet påbörjades under våren 2023 där förvaltningen medverkar. Under 2024 fokuserar förvaltningen på revidering av kapitel 6 Trafikeringsbehov tåg samt kapitel 8 Särskild kollektivtrafik.

### 2.2.3 Bidra till en hållbar resursanvändning

#### ***2.2.3.1 Nämnden ska verka för en utvecklad form av Närtrafik vilket inkluderar utökad samverkan och samplanering mellan den allmänna- och särskilda kollektivtrafiken***

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 grundläggande resmöjligheter i hela länet. Närtrafiken är ett komplement till den ordinarie busstrafiken i områden där det sällan eller aldrig går någon buss. Syftet med Närtrafiken är att kunna resa till närmaste samhälle för att kunna utträta ärenden, ta del av samhällsservice eller resa vidare med den ordinarie kollektivtrafiken. En utvecklad Närtrafik/On demand-lösning behöver vara tydlig och uppfattas som enkel. Den behöver även ta hänsyn till det ekonomiska hållbarhetsperspektivet.

Förvaltningen har inom Kollektivtrafikplan 2025 med utblick 2026-2027 beskrivit förslag på förändringar inom Närtrafiken. En förändring omfattar tydligare gränsdragningar kopplat till av kommunerna utpekade Serviceorter där samplanering behöver ske tillsammans med utvecklingen av kollektivtrafiken. Kollektivtrafikplanen har skickats på remiss till de halländska kommunerna. Utifrån tilldelad budgetram, tillsammans med omhändertagande av kommunernas synpunkter, fastställs därefter Kollektivtrafikplanen av Driftnämnd Kollektivtrafik i september.

### 2.2.4 Bidra till en minskad klimatpåverkan

#### ***2.2.4.1 Nämnden ska bidra till minskad klimatpåverkan och grön omställning genom att skapa förutsättningar för fler att välja kollektivtrafiken vid val av färdmedel***

Nämnden ska bidra till att resandet med kollektivtrafiken ökar och uppfattas som attraktiv. När fler väljer kollektivtrafiken framför bilen och marknadsandelen ökar, minskar klimatutsläppen. Målet om en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken har direkta kopplingar till de tre hållbarhetsdimensionerna: ekonomisk-, social- och ekologisk hållbarhet.

Utifrån målet om en ökad marknadsandel satsar förvaltningen på nyrekrytering av kunder



samt att befintliga resenärer använder kollektivtrafiken för fler resor. Under inledningen av 2024 har flera insatser genomförts med mål att öka det hållbara resandet. Nya biljetter har implementerats, resevillkoren har förtydligats, uppdateringar och förenklingar i appen har genomförts, förenkling av resandet över länsgräns, prova-på kampanj i Halmstad. Därutöver har arbetet fortsatt med intäktssäkring i syfte att möjliggöra att resurser kan läggas där de gör som bäst nytta. Förvaltningen har genomfört företagsbesök, med mål att tjänsteresor samt resor till och från arbetet sker med kollektivtrafiken. Ett förbättrat köpflöde för företagen sker genom utveckling av en ny Företagsportal.

## **2.3 Utbildning, kompetens och jämlik hälsa**

### **2.3.1 Bidra till en god kompetensförsörjning i regionen**

#### ***2.3.1.1 Nämnden ska, tillsammans med parterna inom Öresundstågssamarbetet, medverka i projekteringen kring framtagandet av beslutsunderlag inför kommande ställningstagande om nästa generations Öresundståg.***

En fortsatt utbyggd tågtrafik utmed kuststråket leder till att befolkningen får tillgång till fler och större arbetsmarknader. Detta skapar fler valmöjligheter för invånarna samtidigt som företagen får möjlighet att rekrytera medarbetare med rätt kompetens. De storregionala Öresundstågen knyter samman Halland med sin omvärld. Nya kapacitetsstarka tåg i högre hastighet, tillsammans med satsningar i järnvägens infrastruktur skapar förutsättningar för kortare restider och ett hållbart resande.

Dagens Öresundstågsfordon togs i drift 2000 - 2012. Inom mindre än tio år har en stor andel av fordonen uppnått sin bedömda tekniska livslängd. Region Halland äger idag 14 tågsätt av totalt 111 stycken inom Öresundstågstrafiken. I en preliminär tidplan är beräknad tidpunkt för införande av nya tågfordon på räls någon gång under 2030. Projekt NGÖ (nästa generation Öresundståg) fortgår och håller sig till beslutad tidplan. Representanter från projektet medverkar på driftnämndens möte den 3 juni 2024.

#### ***2.3.1.2 Nämnden ska bidra till en god kompetensförsörjning inom kollektivtrafikbranschen***

Bristen på personal inom tåg, buss och taxinäringen är stor och förväntas öka. Trafikföretagens förutsättningar att rekrytera personal är avgörande för kollektivtrafikens fortsatta utveckling. Nämnden ska verka för ett utökat samarbete inom olika branschråd tillsammans med berörda aktörer inom utbildningssektorn.

Gällande den generella förarbristen har förvaltningen följt utvecklingen inom ramen för de olika nätverk som vår branschorganisation Svensk kollektivtrafik tillhandahåller. Detta har resulterat i att kompetensförsörjningen fortsatt är på agendan och att förslag från branschen rörande förändrad lagstiftning är aktuella. Därutöver har frågan bevakats inom de tågsamverkansforum där förvaltningen medverkar (Västtågen, Öresundståg, Krösatåg, Pågatåg). Förvaltningen har även fortsatt engagerat sig regionalt gällande kompetensförsörjningen av bussförare. Möten har hållits enligt mötesplan och fyra möten kommer att genomföras under 2024. Dialog har även skett med bland annat utbildare av yrkesförare samt att initiativ har tagits rörande att förbättra kommunikationen om hur man går

till väga för att få en anställning som bussförare. Inom Serviceresor har andra frågor behövts prioriteras men där det planeras ett möte direkt efter sommaren för dialog runt behovet av ett regionalt forum för rekrytering av Serviceförare.

## 2.3.2 Främja en mer inkluderande och jämställd arbetsmarknad

### ***2.3.2.1 Nämnden ska bidra till att transportsystemets utformning, funktion och användning är jämställt och tillgängligt för alla***

Kollektivtrafiken är en möjliggörare för att alla ska kunna bidra till arbetsmarknaden och samhällsutvecklingen utifrån sina egna förutsättningar. Detta oavsett kön, könsidentitet, sexuell läggning, ålder, funktionsvariation, etnicitet, trosuppfattning, socioekonomi och utbildningsnivå. En tillgänglighetsanpassad kollektivtrafik främjar förutsättningarna för hela befolkningen, att ta del av dess utbud. I arbetet ska ett ”hela resan-perspektiv” beaktas, där gång- och cykelvägar till och från bytespunkter behöver inkluderas i planeringen. Perspektivet utgår från att planera från dörr till dörr i stället för att enbart titta på den enskilda resan med buss, tåg eller annat färdmedel.

I syfte att förbättra kundupplevelsen samt tillgängliggöra kollektivtrafiken för så många som möjligt ses ständigt placeringen av Hallandstrafikens försäljningskanaler över. Som exempel har Hallandstrafikens egna butik i Laholm stängt till förmån för Laholms Turistbyrå som har bättre öppettider än vad butiken hade. Vidare har biljettautomater omplacerats till Stora Torg och Laholms bussterminal för att tillgodose fler kunders behov. Utöver detta har biljettsortimentet utvecklats i syfte att passa fler kunder bättre. I februari 2024 lanserades två nya biljetter; 90-dagarsbiljetten och 5x24-biljetten.

Hallandstrafiken har som mål att 2025 ha tillgänglighetsanpassat samtliga hållplatser som tillhör starka stråk i städer och hållplatser med minst 20 påstigande per dag. Under 2024 har takten ökat hos kommunerna och på Trafikverket när det gäller hållplatsombyggnader och tillgänglighetsanpassning. Trots denna ökade takt kommer trafikförsörjningsprogrammets mål om tillgänglighet till 2025 sannolikt inte att nås.

### ***2.3.2.2 Nämnden ska bidra till att arbetsgivaren är inkluderande och jämställd genom ett utökat arbete med friskfaktorer***

För att säkerställa att Region Halland verkar för en god och jämlik sysselsättning, motverkar diskriminering av sårbara grupper på arbetsmarknaden och tar sitt ansvar som stor offentlig arbetsgivare i Halland behöver särskilda åtgärder vidtas (beslut i RS 2021-11-24 §150). Förvaltningen har därför aktivt arbetat med olika friskfaktorer som främjar samtliga medarbetare oavsett förmåga. På så sätt kopplar friskfaktorerna ihop en god arbetsmiljö med att verksamheten når målen, och blir en attraktiv arbetsplats.

Hallandstrafiken har valt att fokusera på en god organisationskultur, ett utvecklande ledarskap och en tydlig målstyrning. Samtliga chefer har haft fortlöpande och återkommande månatliga utbildningstillfällen inom ledarskap. Samtliga tillfällen är kopplade till målstyrning och leverans mot kund. Här inkluderas även organisationskulturens betydelse för att upprätthålla samt förbättra kvaliteten på levererade tjänster.

Vidare prioriteras kompetensutveckling inom kundfokus genom att skaffa en bredare förmåga

kring kundcentrerad utveckling och problemlösning. Två delprojekt är klara och det tredje startas upp under kvartal 2. Därefter planeras metoden användas inom alla avdelningar och verksamheter.

För att förbättra känslan av delaktighet har förvaltningen påbörjat planerade interna informationsinsatser. Ett exempel på dessa genomförs vid en fredagsfrukost en gång per månad där aktuella händelser/projekt/aktiviteter med mera förmedlas av representanter från samtliga verksamheter. De som inte har möjlighet att delta kan i efterhand se den filmatiserade informationen på intranätet. Detta skapar en förståelse mellan de olika verksamheterna gällande de utmaningar och utvecklingsprojekt som pågår men ger även möjlighet att gemensamt fira framgångar.

## **2.4 Verksamhetens egna utvecklingsområden**

### **2.4.1 Nämnden ska fortsätta arbetet med övergång från bolagsform (Hallandstrafiken AB) till nämndsform (Driftnämnd Kollektivtrafik)**

Förvaltningen har haft utmaningar i den genomförda verksamhetsövergången. I en utvärdering av risker i samband med övergången har följande områden särskilt lyfts fram för att åtgärdas under 2024:

- IT-miljön. Förvaltningen har en stor utmaning i att arbeta i två plattformar/domäner innehållande två mail, två kalendrar, två intranät, två teams, m.m.

Status april 2024: Förvaltningen väntar för närvarande på att centrala IT-avdelningen, ITD, ska bistå verksamheten. En översyn är nyligen genomförd och analys av denna kommer att klargöra åtgärder.

- Behov av översyn av personella resurser har identifierats. Representation av Hallandstrafiken i Region Hallands olika nätverk/grupper ska ses över.

Status april 2024: Behov av nämndsekreterare har identifierats och rekrytering pågår. Arbeta pågår med att fastställa ansvaret för olika centrala administrativa processer inom den befintliga bemanningen samt hur förvaltningen kan optimera representationen i de olika forumen/nätverken/arbetsgrupperna inom Region Halland.

- Slutgiltigt avslut av verksamhetsövergången behöver ske under året.

### **2.4.2 Nämnden ska bidra till att de övergripande målen gällande säkerhetsarbete uppfylls. Under 2024 kommer områdena kontinuitetsplan och brandsäkerhet att prioriteras.**

Det övergripande säkerhetsarbetet inom Region Halland leds av Regionkontoret. Respektive nämnd har som uppgift att se över och inventera sin verksamhet samt prioritera de områden som primärt behöver åtgärdas det kommande året. Som ny nämnd och förvaltning är kontinuitetsplan och brandsäkerhet prioriterat för att senare utveckla ytterligare områden.

Samtliga verksamheter ska kunna finna stöd i en kontinuitetsplan om en extraordinär händelse inträffar. Hallandstrafikens kontinuitetsplan beräknas vara klar under kvartal 2. Under kvartal 1 har två personer i chefsgruppen genomgått utbildning i stabsmetodik. Nästa steg är att utse förvaltningens representanter i krishanteringsgruppen som ska genomgå den planerade

utbildningen under hösten.

Arbete pågår med att anpassa det systematiska brandskyddsarbetet till Region Hallands rutiner och riktlinjer. Utbildningar är delvis genomförda eller planerade och årshjul för brandskyddsarbetet är framarbetat.






## 3 Kvalitetsstyrning

### 3.1 Allmän kollektivtrafik

Hallandstrafiken har identifierat tre, för kunden, viktiga områden; ”Köpa”, ”Resa” och ”Veta mer”. Dessa tre områden utgör grunden för mål- och nyckeltalsuppföljningar.

- ”Köpa” handlar om hela området kopplat till kundens köp och användande av biljetter, så som ett sortiment som passar det individuella resandet, upplevd prisvärdhet, enkelhet i genomförande av köp osv.
- ”Resa” handlar i sin tur om det primära behovet kunden har av att förflytta sig och de kvalitetsattribut som är viktiga för området, så som pålitlighet, punktlighet och komfort.
- ”Veta mer” spänner över de båda ovanstående områdena och kopplar till allt från information som ger kunden en bild av utbud, trafikläget, resevillkor, biljettpriiset, kampanjer osv. Men också om förståelse kring hur kollektivtrafiken fungerar övergripande.

#### 3.1.1 Köpa

Indikator	Utfall	Målvärde	Kommentar
 Total försäljning (exkl. avräkningar och kommunala tillköp)	459 262 843kr	480 000 000kr	Rullande 12
 Kundförståelse	1st	2st	Antalet undersökningar för ökad kundförståelse
 Antal företagsköp	 Ja		Antalet biljetter som säljs via förmån samt tjänsteresor till företag ökar
 Andel biljetter i appen	85%	90%	Rullande 12

Intäkterna från biljettförsäljning har gått starkt de senaste månaderna. Under perioden januari-april har intäkterna varit högre varje månad jämfört med samma månad året före. Försäljningen ligger på 96 procent (rullande 12) av målet för helår 2024.

Hallandstrafikens app stod i april för 85 procent av biljettförsäljningen. Antalet biljetter som säljs i appen ökar svagt trendmässigt varje månad. Ökningen sker både för period- och enkelbiljetter.

Antalet biljetter som säljs till företagen fortsätter öka. Det beror både på ett generellt ökat resande med kollektivtrafik men också på att Hallandstrafiken jobbar aktivt med att förmedla Hallandstrafikens erbjudanden samt att öka företagens resande med kollektivtrafik.

En viktig pusselbit i ökad kundförståelse är att lyssna av kunderna genom olika typer av kundundersökningar. Under perioden januari-april genomfördes en kundundersökning om Vett & Etikett inom kollektivtrafiken. Anledningen till att målet om två genomförda kundundersökningar inte nåddes var att en större undersökning om hallänningarnas resvanor blev förskjutet i tid och för närvarande är pågående. Resultatet beräknas vara klart i maj 2024.

### 3.1.2 Resa

Indikator	Utfall	Målvärde	Kommentar
◆ Antal resor med kollektivtrafik i Halland	18 762 318	20 000 000	Rullande 12
◆ Marknadsandel	15,2%	>18,1%	Rullande 12
◆ Punktlighet	90,8%	95%	Rullande 12
◆ Nöjd kund - resenärer	61,2%	62,7%	Rullande 12

Marknadsandelen nådde i april 15,2 procent vilket är lägre än samma period 2023 på 16,0 procent. Detta tyder på att utvecklingen planat ut och minskar. Möjliga påverkande faktorer inkluderar ökad konkurrens från andra transportalternativ, förändrade resbehov, behovet av ytterligare investeringar i takt med ökad befolkning i regionen samt eventuella förändringar i resenärernas preferenser.

Resandet nådde i april 2024 ett totalt resande på 18,8 miljoner resor, 1,3 procent lägre än samma period 2023. Trots minskat resande så återfinns positiva effekter av omfördelningsobjekt på busstrafik tillsammans med förändringar i utbud samtidigt som tågtrafiken ökar trots perioder med banarbeten.

Resandet fördelas enligt följande; buss 58,5 procent, tåg 41,4 procent och beställningstrafik 0,1 procent. Detta påvisar en marginell förflyttning med ökning av buss och minskning av tåg jämfört med april 2023 där banarbete är en bidragande faktor i utfallet.

Punktligheten nådde 90,8 procent i april 2024 vilket är 0,2 procent högre än samma period 2023 på 90,6 procent. Under 2024 har leveransen varit god men faktorer som påverkat utfallet under de senaste 12 månaderna är flertalet banarbeten så som Göteborg – Mölndal, färdigställande av dubbelspåret Ängelholm – Maria och arbetet mellan Halmstad och Göteborg.

För en framgångsrik och hållbar verksamhet är kundnöjdhet inom kollektivtrafiken av avgörande betydelse. Hallandstrafiken strävar kontinuerligt efter att förbättra resenärernas upplevelse genom att tillhandahålla pålitliga och effektiva tjänster. Under april 2024 visar resultatet att 61,2 procent av kunderna är nöjda med Hallandstrafiken.

### 3.1.3 Veta mer

Indikator	Utfall	Målvärde	Kommentar
◆ Information vid försening	40,2%	50%	Rullande 12
◆ Information inför resan	78,7%	80%	Rullande 12
◆ Kunskap om resan	66%	70%	Rullande 12

Information vid försening har en nedåtgående trend sedan januari. Det har under perioden varit flertalet både planerade och icke planerade avbrott på bland annat Västkustbanan, vilket med största sannolikhet påverkar resultatet. Under mars månad inträffade exempelvis det

längsta tågstoppet på Västkustbanan sedan urspårningen 2017, vilket innebar ett 10 timmar långt stopp med endast enstaka bussar tillgängliga. Detta i kombination med fortsatta utmaningar kopplade till kommunikationen med den centrala trafikledningen på bussidan. Det pågår arbeten, både på kort och lång sikt, för att förbättra både informationen och hanteringen vid förseningar.

Måtalet för information inför resan ligger stabilt runt 80 procent och måtalet för kunskap om resan ligger stabilt strax under 70 procent. Kunskap om resan hade en topp på 74 procent i mars, men den var tillfällig då måtalet går ner till normal nivå i april igen. Med start i januari har en följdfråga lagts till i Kollektivtrafikbarometern runt kunskap om resan. Följdfrågan belyser att hur man svarar inte enbart handlar om information, utan även om avgångstider och närhet till hållplats. Arbetet fortsätter dock med att förbättra informationen i befintliga kanaler, samt att hitta nya sätt att nå kunder och allmänhet. Sedan mars finns exempelvis en teknisk lösning för att nå kunderna via nyhetsbrev och sms.

## 3.2 Särskild kollektivtrafik

Hallandstrafiken har för den särskilda kollektivtrafiken identifierat tre, för resenären, viktiga områden; ”Handlägga”, ”Beställa” och ”Resa”. Dessa tre områden utgör grunden för mål- och nyckeltalsuppföljningar.

- "Handlägga" handlar om ansökningsprocessen gällande färdtjänst. Viktiga faktorer är tillgänglighet, rättssäkerhet och korrekt bemötande.
- "Beställa" handlar i sin tur om att på ett enkelt sätt kunna beställa sin resa och få ett professionellt bemötande.
- "Resa" berör det primära behovet resenären har av att förflytta sig och de kvalitetsattribut som är viktiga för området, så som pålitlighet, trygghet och bemötande.

### 3.2.1 Handlägga

Indikator	Utfall	Målvärde	Kommentar
● Antal färdtjänstansökningar	3 312		Prognos 2024, 3 200
● Handläggningstid - Serviceresor	84%	75%	Rullande 12
● Kundnöjdhet Serviceresor (Handläggning)	89%	85%	Rullande 12
● Andel digitala ansökningar - Serviceresor	40%	35%	Rullande 12






Inkomna färdtjänstansökningar sett till rullande 12 årsvärde överstiger under första tertialet 2024 prognosen för helåret. I takt med åldrande befolkning kommer sannolikt antal färdtjänstberättigade att fortsätta öka.

Produktiviteten/effektiviteten vid handläggning är fortsatt hög och måtalet uppnås varje månad under första tertialet 2024, likt föregående år.

Trots något lägre nöjdhet vid handläggning av färdtillstånd januari-april 2024 jämfört med 2023 ges ett högt betyg och rullande tolv visar att målvärdet uppnås.

Andel digitala ansökningar är högre under perioden januari-april 2024 jämfört med samma period förra året vilket sannolikt beror på den digitala omställningen som sker i samhället.

### 3.2.2 Beställa






Indikator	Utfall	Målvärde	Kommentar
 Antal samtal Serviceresor	519 293		Prognos 2024, 540 000
 Kundnöjdhet Serviceresor (Beställning)	89,8%	90%	Rullande 12
 Svarstider Beställningscentral Serviceresor	86,7%	75%	Månadsvärde
 Samtalslängd Beställningscentral Serviceresor	117 sekunder	150 sekunder	Månadsvärde
 Andel digitala beställningar Serviceresor	9,8%	20%	Rullande 12

Antal samtal sett till rullande 12 sjunker under perioden januari-april 2024, vilket kan härledas till att det under mars 2023 var ovanligt många samtal på grund av tekniska problem.

Nöjdheten med beställning av senaste resan är fortsatt hög, samtliga månader under perioden januari-april nås målet om 90 procent nöjdhet.

Andel digitala beställningar ligger fortfarande lågt i förhållande till målet om 20 procent. Vid en jämförelse av perioden januari-april 2024 mot 2023 ligger vi något högre under 2024 men åtgärder kommer vidtas under 2024 för att öka andelen digitala beställningar.

### 3.2.3 Resa

Indikator	Utfall	Målvärde	Kommentar
 Antal resor Serviceresor	836 473		Prognos 2024, 835 000
 Punktlighet Serviceresor	93,1%	95%	Rullande 12
 Kundnöjdhet Serviceresor (Resan)	90,8%	90%	Rullande 12
 Serviceresor - Klagomål	0,14%	0,15%	Rullande 12
 Antal inspektioner Serviceresor	6	40	Ackumulerat 2024



Antal Serviceresor har ökat i större omfattning än beräknat. Utfallet för första tertialet 2024 visar att resandet redan överstiger prognosen för helår. Likt tidigare rapporter och analyser av resandeutvecklingen är det fortsatt Färdtjänst som driver ett ökat resande i Halland.

Punktligheten når inte riktigt upp till målvärdet på 95 procent, utfallet visar dock att punktligheten går upp under första tertialet 2024 och höstens negativa trend är bruten.

Kundnöjdheten är fortsatt hög, trots månadsutfall under mars och april som var lägre än målet ligger utfallet för rullande 12 strax över 90 procent under hela första tertialet 2024. Samtidigt minskar andel klagomål betydligt under januari-april 2024 jämfört med föregående tertial vilket sannolikt kan härledas till färre förseningar och bättre utförd service av förarna.

### 3.3 Uppföljning av arbetsmiljöplanen

Målet för arbetsmiljöarbetet i Region Halland, så även Driftnämnd Kollektivtrafik, är en säker och hälsofrämjande arbetsmiljö för alla medarbetare och andra som tillfälligt verkar i vår organisation. Målvärden och indikatorer följs upp systematiskt och regelbundet över tid. Syftet med uppföljningen är att skapa förutsättningar för ständiga förbättringar.

Följande områden är prioriterade för Driftnämnd Kollektivtrafik 2024. Uppföljning per april redovisas nedan:

- Som ny nämnd och förvaltning i Region Halland fortsätter implementeringen av aktuella policies, riktlinjer, rutiner samt att säkerställa uppfyllandet av kompetenskrav med mera avseende arbetsmiljöfrågor.  
Status april 2024: Arbetet fortskrider. I samband med arbetsmiljöromd har behovet av information kring rutiner och riktlinjer identifierats och arbetsplatsträffar är inplanerade där samtliga medarbetare tar del av informationen. Det systematiska brandskyddsarbetet har uppdaterats.
- Aktiviteter kopplade till utvärdering av riskanalys i samband med verksamhetsövergången.  
Status april 2024: Förvaltningen har haft utmaningar i den genomförda verksamhetsövergången. I en utvärdering av risker i samband med övergången har områden såsom IT-miljön och personella resurser särskilt lyfts fram för att åtgärdas under 2024. Gällande IT-miljön, har förvaltningen en stor utmaning i att arbeta i två plattformar/domäner innehållande två mail, två kalendrar, två intranät, två teams, m.m. Förvaltningen väntar för närvarande på att centrala IT-avdelningen, ITD, ska bistå verksamheten. En översyn är nyligen genomförd och analys av denna kommer att klargöra åtgärder. Beträffande personella resurser har behovet av nämndsekreterare identifierats och rekrytering pågår. Arbeta pågår med att fastställa ansvaret för olika centrala administrativa processer inom den befintliga bemanningen samt hur förvaltningen kan optimera representationen i de olika forumen/nätverken/arbetsgrupperna inom Region Halland.
- Aktiviteter kopplade till arbetsmiljöromd 2023 prioriteras vilket primärt innebär uppföljning och kvalitetssäkring av arbetsplatsträffar (APT) samt HLR-utbildning för samtlig personal.  
Status april 2024: HLR-utbildning för samtlig personal är genomförd. Struktur avseende APT inom förvaltningen har arbetats fram och implementerats.

- Aktiviteter kopplade till resultatet av medarbetaundersökning 2023.  
Status april 2024: Det utfall i undersökningen som hela förvaltningen behövt prioritera på grund av lågt värde gäller information om hot- och våldssituationer. Denna rutin har flertalet avdelningar lyft på APT. Exempel på andra aktiviteter som genomförts är information om arbetsmiljöpolicy, inspirationsföreläsning om självledarskap, ergonomigenomgång, pausgympa med mera.

## 4 Medarbetare

### 4.1 Personalomsättning

Indikator	Utfall	Målvärde
 Personalomsättning	5,66%	11%

#### Personalomsättning

Personalomsättningen har fortsatt att sjunka och förvaltningen ligger med god marginal under målvärdet. Den omsättning som råder kan anses ligga inom ramen för en normal och sund personalomsättning.

### 4.2 Sjukfrånvaro

Indikator	Utfall	Målvärde
 Sjukfrånvaro		5,2%

#### Sjukfrånvaro

Som tidigare rapporterats finns problem med sjukfrånvarostatistiken för arbetsplatser som gått in i det nya tidrapporteringsystemet Tessa. Problematiken gäller överföringen av statistik mellan personalsystemen.

Korrekt rapportering kan inte ske förrän denna problematik är åtgärdad, vilket beräknas vara klart till UR2.

### 4.3 Inhyrd personal

Biljettkontroller görs i syfte att intäktssäkra. Detta uppdrag bemannas genom inhyrd personal då verksamheten i dagsläget behöver bemannas med personer på deltid för att kunna genomföra kontroller på flertalet trafikerade sträckor samtidigt och med bibehållen budget. Under 2024 har biljettkontroller genomförts under 1630 timmar.

## 5 Ekonomi

### 5.1 Ackumulerad budgetavvikelse

Indikator	Ack resultat	Ack budget	Ack avvikelse
Ackumulerad budgetavvikelse	-190 913 tkr	-199 803 tkr	8 890 tkr

Hallandstrafiken redovisar en positiv budgetavvikelse under årets första tertial motsvarande +9 mnkr. Biljettintäkterna avviker positivt med 11 mnkr. Mer utförlig beskrivning av avvikelser och en analys återfinns i kapitel 5.1.2 och 5.1.3.

#### 5.1.1 Resultaträkning

Belopp i tkr	Utfall Period	Periodbudget	Utfall- budget diff	Årsprognos 2024	Årsbudget 2024
Biljettintäkter	165 482	154 265	11 216	527 000	516 000
Intäkt serviceresor	97 661	111 440	-13 778	296 319	334 319
Intäkter skoltrafik	47 653	47 653	0	142 958	142 958
Övriga intäkter	21 655	21 373	282	43 253	43 253
<b>SUMMA INTÄKTER</b>	<b>332 451</b>	<b>334 730</b>	<b>-2 279</b>	<b>1 009 530</b>	<b>1 036 530</b>
Justeringspost budget		-11 594	11 594	219	-34 781
Trafikkostn Buss/Regiontåg	209 014	207 338	1 676	626 014	622 014
Trafik/Underhållskostn Ö-tåg	112 691	119 482	-6 791	355 431	358 431
Övriga kostnader	26 425	28 493	-2 068	81 494	85 494
Serviceresor	85 761	100 480	-14 719	261 440	301 440
Skoltrafik	46 667	46 667	0	140 000	140 000
Personalkostnader	23 628	24 968	-1 341	69 838	69 838
<b>SUMMA KOSTNADER</b>	<b>504 186</b>	<b>515 834</b>	<b>-11 649</b>	<b>1 534 436</b>	<b>1 542 436</b>
Avskrivningar och internränta	18 952	18 583	370	55 748	55 748
Finansnetto	226	117	109	350	350
<b>RESULTAT</b>	<b>-190 913</b>	<b>-199 803</b>	<b>8 890</b>	<b>-581 004</b>	<b>-562 004</b>

## 5.1.2 Kostnadsutveckling

Ack utfall förra året	Ack utfall i år	Skilln. mot förra året	Ack budget årets	Diff. mot budget	Kostn. utv. mot föreg. år	Budg. kostn. utv.	Skilln. mot budget
-498 838 tkr	-523 364 tkr	-24 526 tkr	-534 534 tkr	11 170 tkr	4,9%	7,2%	2,2%

Den totala budgetavvikelsen på kostnadssidan för nämnden är positiv, det vill säga utfallet kostnader i perioden är lägre än budgeterat. Differensen +11,2 mnkr motsvarar drygt 2 procent av budgeterade kostnader. Kostnadsutvecklingen jämfört med föregående år på 2 procent är missvisande då kostnaden för serviceresor under hela 2023 släpade med en månad. Justeringsposten i budget på -35 mnkr redovisas på en egen rad i resultatrapporten. Bortser man från justeringsposten är avvikelsen för kostnaderna jämfört med budget +22,8 mnkr.

- Trafikkostnad Buss och Regiontåg har en negativ avvikelse på -1,7 mnkr. Kostnaden för trafiken i Kungsbacka som upphandlas av Västtrafik och netto redovisas till förvaltningen, har en negativ avvikelse enligt prognos från Västtrafik på -1,8 mkr främst relaterat till minskade intäkter på bussidan. För Krösatåg har kostnad för fordon och ny tågdepå tillkommit i perioden som inte budgeterats, 0,8 mnkr. Kostnaden för förstärkningstrafik till och med april ligger 0,9 mnkr under budget.
- Kostnaden för Öresundståg har en positiv avvikelse på 6,8 mkr, vilket förklaras av ett lägre utfall för drift, underhåll och banavgifter under perioden men även att uppbokade kostnader för 2023 fick ett lägre utfall än beräknat. Färre underhållsåtgärder är utförda under perioden, men bedöms kunna arbetas ikapp under året. Kostnaden för planerad ersättningstrafik har däremot ökat och ligger fram till och med april 4,5 mnkr över budget. Detta beror på avbrott för underhåll av järnvägen som inte var kända vid budgettillfället.
- Serviceresor visar en positiv budgetavvikelse på 14,7 mnkr vilket är en effekt av de nya avtal som trädde i kraft 1 juli 2023 samt ett nedåtgående index. De nya avtalen bygger på en annorlunda affärsmodell jämfört med tidigare med större andel fast ersättning till trafikföretagen vilket bidragit till en lägre snittkostnad per resa.
- Övriga kostnader ligger under perioden januari-april 2 mnkr under budget, vilket främst relateras till lägre kostnader för marknadsföring och konsulter, vilket även återspeglas i årsprognosen.

### 5.1.3 Intäktsutveckling

Ack utfall förra året	Ack utfall i år	Skilln. mot förra året	Ack budget årets	Diff. mot budget	Intäktsutv. mot föreg. år	Budg. intäktsutv.	Skilln. mot budget
308 085 tkr	332 451 tkr	24 366 tkr	334 730 tkr	-2 279 tkr	7,9%	8,6%	-0,7%

Totalt har intäkterna en positiv budgetavvikelse på +2,3 mnkr.

- Biljettintäkterna överträffar budget i perioden med 11,2 mnkr, motsvarande +7 procent. En bidragande orsak till de ökade intäkterna är att SJ ställt in mer än hälften av sina avgångar mellan Malmö och Göteborg under januari till mars månad, vilket bidragit till en tillfällig överflyttning till Öresundståg. Ett arbete med intäktssäkring har också bidragit till de ökade biljettintäkterna.
- Jämfört med budget ligger intäkterna för serviceresor på -13,8 mnkr men är inte resultatpåverkande då även kostnaderna är lägre. De lägre intäkterna beror på att effekterna av de nya avtalen från juli 2023 inte fullt ut var kända vid budgettillfället.

### 5.2 Prognos budgetavvikelse

Indikator	Årsprognos	Årsbudget	Avvikelse
Prognos budgetavvikelse	-581 004 tkr	-562 004 tkr	-19 000 tkr

Prognosen för helår 2024 är negativ och uppgår till -19 mnkr mot budget.

Underskottet i prognosen härleds till;

#### **Justeringspost budget -35 mnkr**

Justeringspost budget kvarstår och redovisas som en egen post i resultatrapporten, -35 mnkr. Avvikelsen förklaras av en hög kostnadsutveckling för trafiken på grund av kraftigt stigande index i trafikavtalen under 2022, ett ökat antal fordon i Öresundstågstrafiken, samt en intäktsutveckling som inte nått upp till förväntad nivå under 2023.

#### **Biljettintäkter +11 mnkr**

Biljettintäkterna har visat på en stark utveckling under våren med ett utfall över budget. En bidragande orsak är att SJ kört reducerad trafik på Västkustbanan fram till påsk. Från maj månad och framåt bedöms intäkterna åter följa budgeterad nivå, vilket ger en prognosavvikelse på totalt +11 mnkr för året.

#### **Intäkter serviceresor -54 mnkr, kostnader +56 mnkr**

Prognosen justeras ned i enlighet med lämnad prognos till kommunerna (färdtjänst och skolresor med personbil) och Ambulans, diagnostik och hälsa (sjukresor), -56 mnkr avser trafik kostnader och +2 mnkr avser en ökad intäkt för beställningscentral och systemkostnader.

#### **Trafikkostnader buss och tåg -1 mnkr**

- En ökning av kostnaden för trafiken i Kungsbacka, -4 mnkr, enligt prognos från

Västtrafik. Kostnadsökningen består till största delen på minskade biljettintäkter i stadsbusstrafiken.

- Minskning av kostnader i prognos för avtalad busstrafik, +2 mnkr. Sänkt prognos för förstärkningstrafik. Index i trafikavtalen bedöms på helåret hålla sig inom budget.
- Ökning av kostnaderna i prognos för Krösatåg, -2 mnkr, orsakat av dubbla hyror för tågdepåer under året och ökade fordonskostnader.
- Öresundståg, minskade kostnader i prognos totalt 3 mnkr. Bland annat högre kostnader för ersättningstrafik än budgeterat, men lägre fordonskostnader.

### **Övriga kostnader +4mkr**

Ett arbete med att se över posten "Övriga kostnader" har pågått i enlighet med nämndens åtgärdsplan i syfte att minska underskottet. Översynen har resulterat i en positiv prognos +4 mnkr för 2024 och omfattar justeringar och besparingar på en rad mindre poster, där minskade marknadsförings- och konsultkostnader kan nämnas som exempel.

### **5.2.1 Prognosförändring sedan föregående rapport**

Prognostiserat resultat har förändrats i positiv riktning med 2 mnkr sedan prognosen i månadsrapport februari. Förändringarna är:

- Biljettintäkter +1 mnkr
- Intäkter serviceresor (sjukresor, färdtjänst, skolresor med personbil) -54 mnkr
- Trafikkostnader Buss och Regiontåg -4 mnkr
- Kostnader för Öresundstågsdriften +3 mnkr
- Övriga kostnader +1 mnkr
- Kostnader serviceresor +56 mnkr

### **5.2.2 Åtgärdsplan**

I slutet av 2023 aviserade nämnden ett prognostiserat underskott 2024. Underskottet bedömdes då uppgå till -35 mnkr. Till största del kunde underskottet förklaras av en ökad kostnadsnivå i busstrafiken på grund av ett kraftigt ökat index, fler och äldre fordon i Öresundstågstrafiken och intäkter som inte utvecklats i den takt som förväntats under 2023.

Efter årets första fyra månader kan konstateras att biljettintäkterna har gått starkt och överträffat budget med drygt 11 mnkr. Bedömningen är att helårsprognosen för biljettintäkterna är positiv i förhållande till budget.

Nämnden arbetar med följande åtgärder för att minska underskottet utan att minska trafikutbudet, åtgärder avsedda att både öka intäkterna och minska kostnaderna.

- Åtgärder kopplade till försäljning, tex intäktssäkring, genom utökad kontrollverksamhet och olika åtgärder tillsammans med trafikföretagen för att öka viseringsgraden, prova-på-kampanjer och nya biljetter
- Möjlig prisjustering i augusti (budgeterad)
- Nämnden har sett över och justerat prognos för "Övriga kostnader", tex marknadsföring (genom annonsering i billigare kanaler, egen produktion, färre DR utskick), städning i egen regi, minskning konsultkostnader.

## 5.3 Investeringar

### 5.3.1 Prognos investeringsbudgetavvikelse

Årsprognos	Årsbudget	Budgetavvikelse
46 000 tkr	52 000 tkr	6 000 tkr

#### Prognos Investeringsbudgetavvikelse

Genomförda investeringar under januari till april utgörs av väderskydd och komplettering av kundräkningssystem i bussar. Prognosen är sänkt i förhållande till budget med 6 mnkr och uppgår till 46 mnkr, 5 mnkr i investeringsbudget 2024 avser ej utnyttjat investeringsutrymme från 2023 för utbyte av monitorer på regionbussterminalen i Halmstad.

Investeringen i nytt passagerarinformationssystem (PIS) i tågen har skjutits fram till 2025.



**Driftnämnden Kollektivtrafik****§28****Uppföljningsrapport 1 2024, Driftnämnd Kollektivtrafik**  
DNKT240015**Beslut**

Driftnämnd Kollektivtrafik beslutar att

- Godkänna Uppföljningsrapport 1 för perioden januari-april 2024 för Driftnämnd Kollektivtrafik, samt
- Översända rapporten till regionstyrelsen för kännedom.

**Ärendet**

Med utgångspunkt i regionfullmäktiges beslutade Mål och budget 2024 med ekonomisk plan för 2025 - 2028 har Driftnämnd Kollektivtrafik fastställt nämndens verksamhetsplan med budget för 2024. Enligt Region Hallands uppföljningsprocess ska en uppföljningsrapport tas fram för första tertialet och överlämnas till regionstyrelsen. Rapporten ska omfatta avsnitt kring målstyrning, kvalitetsstyrning, medarbetare och ekonomi.

Av Uppföljningsrapport 1 framgår att Driftnämnd Kollektivtrafiks ekonomiska avvikelse till och med april 2024 är plus 9 mnkr. Prognosen för helåret 2024 visar ett underskott på minus 19 mnkr vilket är en förbättring med 3 mnkr från föregående prognos i februari.

**Förslag till beslut**

Driftnämnd Kollektivtrafik beslutar att

- Godkänna Uppföljningsrapport 1 för perioden januari-april 2024 för Driftnämnd Kollektivtrafik, samt
- Översända rapporten till regionstyrelsen för kännedom.

**Beslutsunderlag**

- Beslutsförslag Uppföljningsrapport 1, 2024 Driftnämnd Kollektivtrafik
- Uppföljningsrapport 1 januari-april 2024, Driftnämnd Kollektivtrafik

**Expedieras till**

Regionstyrelsen

**Paragrafen är justerad**

---

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

**Förvaltning Hallandstrafiken**  
**Verksamhetsområde Ekonomi**  
Karin Bernhardt-Engström  
Verksamhetschef

**Beslutsförslag**

<b>Datum</b>	<b>Diarienummer</b>
2024-05-16	DNKT240015

**Driftnämnden Kollektivtrafik****Beslutsförslag Uppföljningsrapport 1, 2024 Driftnämnd Kollektivtrafik****Förslag till beslut**

Driftnämnd Kollektivtrafik beslutar att

- Godkänna Uppföljningsrapport 1 för perioden januari-april 2024 för Driftnämnd Kollektivtrafik, samt
- Översända rapporten till regionstyrelsen för kännedom.

**Sammanfattning**

Med utgångspunkt i regionfullmäktiges beslutade Mål och budget 2024 med ekonomisk plan för 2025 - 2028 har Driftnämnd Kollektivtrafik fastställt nämndens verksamhetsplan med budget för 2024. Enligt Region Hallands uppföljningsprocess ska en uppföljningsrapport tas fram för första tertiet och överlämnas till regionstyrelsen. Rapporten ska omfatta avsnitt kring målstyrning, kvalitetsstyrning, medarbetare och ekonomi.

Av Uppföljningsrapport 1 framgår att Driftnämnd Kollektivtrafiks ekonomiska avvikelse till och med april 2024 är plus 9 mnkr. Prognosen för helåret 2024 visar ett underskott på minus 19 mnkr vilket är en förbättring med 3 mnkr från föregående prognos i februari.

**Bakgrund**

Med utgångspunkt i regionfullmäktiges beslutade Mål och budget 2024 med ekonomisk plan för 2025 - 2028 har Driftnämnd Kollektivtrafik fastställt

nämndens verksamhetsplan med budget för 2024. Från Driftnämnd Kollektivtrafik föreligger redovisning av uppföljningsrapporten för perioden januari-april 2024.

Region Hallands fokusområden är områden vilka bedöms ha betydande påverkan för att på kort och medellång sikt bidra till att uppnå övergripande, långsiktiga strategier. Driftnämnd Kollektivtrafik bidrar till målen inom tre fokusområden genom deluppdrag tillsammans med tillhörande aktiviteter vilket redovisas i kapitel 2 Målstyrning.

Av uppföljningsrapporten framgår att Driftnämnd Kollektivtrafiks ekonomiska avvikelse till och med april 2024 är plus 9 mnkr. Prognosen för helår 2024 visar ett underskott på minus 19 mnkr.

Personalomsättningen ligger för april på 5,66 procent. Rapportering av sjukfrånvarostatistik kommer att dröja till UR2 när problematiken med överföringen mellan personalsystemen är löst.

Antal resor i den allmänna kollektivtrafiken de senaste 12 månaderna (så kallat ”rullande 12”) är lägre än samma period föregående år och uppgår till drygt 18,8 miljoner resor. Marknadsandelen uppgår till 15,2% för de senaste tolv månaderna jämfört med 16% samma period föregående år.

Intäkterna från försäljning har gått starkt de senaste månaderna och ligger högre än samma period föregående år. Försäljningen ligger på 96 procent (rullande 12) av målet för helår 2024.

Resandet inom den särskilda kollektivtrafiken fortsätter att öka och det är färdtjänstresorna som främst driver det ökade resandet. Kundnöjdheten är hög och ligger runt 90% för handläggning av färdtjänstansökningar, beställning av resa samt nöjdheten med resan. Punktligheten på 93,1% har under första tertialet förbättrats men når inte riktigt upp till målvärdet på 95%.

## **Ekonomiska konsekvenser av beslutet**

Ackumulerad budgetavvikelse för april 2024 är plus 9 mnkr. Prognosavvikelse för helåret 2024 visar ett underskott om 19 mnkr.

## **Förvaltning**

Andreas Almquist  
Förvaltningschef

Karin Bernhardt Engström  
Ekonomichef

## **Bilaga:**

Uppföljningsrapport 1 januari-april 2024, Driftnämnd Kollektivtrafik

## **Styrelsens/nämndens beslut delges**

Regionstyrelsen