Hallandstrafikens ÅRSREDOVISNING 2017

ÅRSREDOVISNING FÖR RÄKENSKAPSÅRET 2017

INNEHÅLL

VD-kommentar	3
En del av vad vi gjort 2017	4–5
Styrelse & Ledning	6
Hållbarhetsrapport	7–19
Förvaltningsberättelse	20–23
Resultaträkning	24
Balansräkning	25–26
Förändringar i eget kapital	27
Kassaflödesanalys	28
Noter	29–34
Revisionsberättelse	36–37
Granskningsrapport	38

DETTA ÄR HALLANDSTRAFIKEN

- Huvudkontor i Falkenberg
- ***1,1 miljard*** kronor i omsättning
- ***75*** anställda
- ***106*** busslinjer
- ***6*** tåglinjer
- ***3 400*** hållplatslägen
- ***4 100*** följare på Facebook
- ***550*** följare på Instagram
- ***145*** följare på Linkedin

HALLANDSTRAFIKEN UNDER EN DAG

- ***50 900*** resor med tåg och buss i hela Halland.
- ***2 800*** resor med anropsstyrd trafik.
- Våra bussar och tåg kör ca ***5 800*** mil
- ***5 000*** besökare på hemsidan
- ***1 600*** samtal till kundservice
- Mobilappen används ca ***1500*** gånger

2017

För andra året i rad överträffar resandeutvecklingen i Halland det satta målet på 5 %. Känns väldigt positivt och det visar att de satsningar som vi gjort i trafiken, bl.a. på Västkustbanan, var efterfrågade bland våra resenärer. Samtidigt konstaterar jag att kundnöjdheten och vår marknadsandel under 2017 i stort är oförändrad, under kommande år måste vi ta rejäla kliv på det här området om vi ska nå våra högt satta mål.

Trots den positiva resandeutvecklingen kännetecknas 2017 av störningar i trafiken, där tågurspårningen i Varberg var den mest omfattande. Under en dryg vecka var tågtrafiken kraftigt begränsad på Västkustbanan och fick ersättas med bussar. För våra resenärer var det riktigt stökigt. Urspårningen fick också relativt stora ekonomiska konsekvenser. Kostnader för ersättningstrafik, uteblivna intäkter och förseningsersättning till våra kunder var inte något som vi hade budgeterat med i den omfattningen.

Under året har vi påbörjat arbetet med vårt nya betalsystem. Den bärande delen i det nya systemet kommer att vara en mobilapplikation som vi hoppas kunna lansera under våren 2019. Men vi har också gjort justeringar i vårt nuvarande biljettsortiment för att förenkla för våra resenärer. Bland annat har nattaxan avskaffats, swish lanserats som betalsätt och vi har justerat upp rabatten vid köp av biljetter i vår nuvarande mobilapplikation.

I december lanserades etapp 2 av Halmstad Resecentrum. Som en följd av det genomförde vi en större trafikomläggning och började trafikera de nya stadbusshållplatserna på Laholmsvägen. De första månaderna visar på en positiv resandeutveckling, men vi kommer givetvis att utvärdera och finjustera den här omläggningen under det kommande året.

Mycket förberedande arbete har lagts ner på den stora bussupphandling som vi går ut med under hösten 2018. Trafikstart är visserligen inte förrän sommaren 2020, men det är ett omfattande arbete att upphandla all busstrafik vid ett och samma tillfälle.

För första gången har vi under 2017 sammanfattat vårt hållbarhetsarbete i en Hållbarhetsrapport, något som vi är mycket stolta över. Kollektivtrafik är verkligen ett hållbart sätt att resa.

Det är viktigt att göra bokslut, stanna upp och utvärdera de satsningar och aktiviteter som vi har genomfört. Men också helt avgörande att inte fastna med blicken för länge i backspegeln. Vi ska framåt. Målsättningen är att ha högst kundnöjdhet i branschen 2020.

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken

En del av vad vi gjort 2017

JANUARI
I januari utsågs vinnarna av Årets Nyhetsrum 2016 av MyNewsdesk och vi på Hallandstrafiken vann guld inom branschkategorin Transport. Priset delas ut till de företag som bäst nyttjat sina nyhetsrum, där man bland annat tittat närmare på frekvens, multimedia, användandet av relaterat material och taggar, samt vilka som lyckats bäst med att nå ut till pressen.

FEBRUARI
Lördagen den 18 februari invigde Hallandstrafiken kundservicebutiken på Vingesgatan 1 i Laholm. Vår tidigare återförsäljare Gertsson Trading AB övergick då till att bli en fullskalig kundservicebutik. Butiken erbjuder sedan dess exakt samma service och sortiment som våra andra kundservicebutiker.

MARS
I samband med Bussförarens dag, lördagen den 18 mars, hade Hallandstrafiken, tillsammans med våra operatörer, öppet hus på depåerna i Varberg och Halmstad. Alla som var nyfikna på yrket som bussförare, eller allmänt intresserade av bussar och kollektivtrafik var varmt välkomna. Vi hade även flera aktiviteter för barn under dagen.

APRIL
I april gick Hallandstrafiken ut och annonserade om sannolikt sommarens roligaste jobb. Vi sökte två videobloggare som under en månads tid – antingen juni eller juli – skulle resa runt i Halland och skapa filmberättelser och i och med det lyfta möjligheterna att resa i Halland med Sommarkortet under sommaren. Filmerna publicerades sedan i våra sociala medier under sommaren.

MAJ
Från och med den 1 maj tog Hallandstrafiken bort natttaxan. Istället gäller sedan dess ordinarie taxa och biljetter även efter midnatt. På så vis skapades en enhetlighet i taxa och biljettsortiment över hela trafikdygnet, vilket gör det både enklare och mer attraktivt för våra resenärer att resa med oss.

JUNI
Under The Tall Ships Races i Halmstad utökade Hallandstrafiken busstrafiken och satte in fler bussturer både i stadstrafiken och i regionbusstrafiken. Vi tog även fram en eventbiljett i vår mobilapp, för att man snabbt och enkelt skulle kunna köpa en biljett för att ta sig till och från Halmstad eller resa inom Halmstad.

JULI
För sjunde året i rad erbjöd Hallandstrafiken Sommarkortet. Med Sommarkortet kan man resa hur mycket man vill i Halland under perioden 15 juni till 15 augusti, för endast 650 kr. Redan i början av juli slog Sommarkortet alla tidigare rekord och passerade hela 12 800 sålda Sommarkort.

AUGUSTI
För att tillgodose Kulturskolan i Halmstads resebehov anpassade Hallandstrafiken linje 62 med fler turer, från och med skolans start. Linje 62 körde tidigare fram till klockan 19, men från augusti kör den fram till cirka klockan 21 på vardagar. Dessutom utökades frekvensen så att bussarna kör varje halvtimme mellan klockan 19.30-21.

SEPTEMBER
Under hösten, med start i slutet av september, byttes 23 busskurer ut i centrala Varberg och Falkenberg. Utbytet av busskurerna var ett led i Hallandstrafikens satsning på upprustning av hållplatser i länet och arbetet pågår kontinuerligt framöver.

OKTOBER
I oktober togs beslutet om att höja rabatten i Hallandstrafikens app till 15 procent från och med den 10 december. Rabatten likställdes då med rabatten på reskassa som sänktes till 15 procent. Att rabatten höjdes i appen är ett steg mot att på sikt förenkla övergången till ett nytt biljett- och betalsystem. I det nya systemet ser vi att appen kommer vara central både som försäljnings- och kommunikationskanal. Med ett nytt biljett- och betalsystem får vi möjligheten att förbättra för våra kunder och utveckla tjänster som gör det enklare att resa med oss.

NOVEMBER
Hallandstrafiken tog fram en ny reklamfilm som visades på TV och i våra egna digitala kanaler, såsom Youtube och Facebook. I filmen lyfte vi våra förare och deras vardag. Tanken med kampanjen var att lyfta det viktiga arbete som våra bussförare gör varje dag. Vi ville visa människan bakom ratten, som vi så många gånger tar för givet. Förarna finns där för våra resenärer och ser till att de kommer fram i tid. De håller koll i trafiken medan vi som resenärer kan koppla av.

DECEMBER
De 9 december invigdes resecentrum i Halmstad och från och med den 10 december genomfördes i och med detta en del förändringar i trafiken. Under lång tid har Halmstad haft regionbussterminal, järnvägsstation och stadsbussterminal på olika ställen. Från december, när de nya hållplatserna längs Laholmvägen började trafikeras av stadsbussarna, samlades all kollektivtrafik på samma plats.

Styrelse

Från vänster

Helene Bäck, Arbetstagarrepresentant
Ingemar Johansson (C)
Cecilia Häägg, Arbetstagarrepresentant
Catharina Berghorn (S)
Per Stané Persson (S), Vice ordförande
Tove Bergman (MP)
Tommy Rydfeldt (FP)
Gösta Bergenheim (M), Ordförande
Tore Johansson (SD)

Frånvarande
Magnus Ackerot (M)
Mikael Delin (S)

Ledning

Från vänster

Andreas Almquist, VD
Yasmine Möllerström Henstam, Kommunikationschef
Daniel Modiggård, Trafikchef
Karin Bernhardt Engström, Ekonomichef
Åsa Karlsson, Kundcenterchef
Jarl arne Leek, IT-chef

HÅLLBARHETSRAPPORT
2017

ETT HÅLLBART HALLAND

Att resa tillsammans är ett hållbart sätt att förflytta sig, men det krävs mer utav oss på Hallandstrafiken för att bidra till en hållbar tillväxt i Halland.

Att resa tillsammans är ett hållbart sätt att förflytta sig, men det krävs mer utav oss på Hallandstrafiken för att bidra till en hållbar tillväxt i Halland. Vårt hållbarhetsarbete vilar därför på tre områden, ekonomi, miljö och social hållbarhet. Dessa områden är ömsesidigt beroende av varandra och finns med som en röd tråd i den tillväxtstrategi som bl.a. styr vår verksamhet.

Den ekonomiska dimensionen av hållbarhet innebär för oss att vi måste möta efterfrågan med ett lämpligt trafikutbud samtidigt som kollektivtrafiken ska bidra till en arbetsmarknadsförstoring i regionen.

Den miljömässiga dimensionen av hållbarhet innebär att vi jobbar aktivt för att minska användningen av fossila bränslen och ökad energieffektivitet. Men också genom att locka över bilister med hjälp av marknadsföring för att få dem att börja åka kollektivt. Den mest betydande miljöpåverkan av bussar i allmänhet är förbrukningen av fossila bränslen, partikelutsläpp samt utsläpp av kväveoxider.

Den sociala hållbarheten innebär att människor har en godtagbar levnadsstandard och att fördelningen av samhällets resurser är rättvis. Kollektivtrafiken har även en social dimension och bidrar till att skapa tillgänglighet för alla. I Halland bidrar kollektivtrafiken genom att möjliggöra resor även för dem som inte har något alternativt färdsätt. Dessutom är det viktigt att våra resenärer upplever att man kan känna sig trygg när man reser med oss.

Att resandet (arbets- och studiependling) ökar i Halland är ett kvitto på att vi erbjuder en attraktiv tjänst, men också att vi har lyckats fånga upp de områden som hållbarhetsarbetet vilar på. En framgångsfaktor är god samverkan med berörda kommuner vilket möjliggör för kollektivtrafiken att bli en naturlig och självklar del i samhällsutvecklingen.

Ur ett lite mer internt perspektiv så eftersträvar vi också att vara en attraktiv arbetsgivare där likabehandling, friskvård och tydliga riktlinjer för att förebygga och hantera risker för korruption har en tydlig plats på agendan.

Hallandstrafiken stödjer och respekterar mänskliga rättigheter, men det är inte ett utav fokusområdena i vår hållbarhetsrapport. Ur ett hållbarhetsperspektiv ser vi att det finns andra områden som Hallandstrafiken har större möjlighet att påverka.

Den här hållbarhetsredovisningen sammanfattar Hallandstrafikens hållbarhetsarbete för 2017, något som vi är mycket stolta över.

Andreas Almquist, VD

VERKSAMHETEN

Hallandstrafiken AB är ett helägt bolag inom Region Halland. Verksamheten bedrivs genom trafik som upphandlas från fristående trafikföretag i konkurrens.

Hallandstrafikens utbud omfattar busstrafik i tätorter och på landsbygden, Närtrafik med taxi på landsbygden respektive tågtrafik på regionala järnvägar och Västkustbanan. Trafikutbudet möjliggör resor inom länet men också till/från Västra Götaland, Småland och Skåne. Linjenät och turutbud är i första hand uppbyggt för att tillgodose arbets- och utbildningspendling men finns också till för att täcka behov av service- och fritidsresor.

Via Uppdragsavtal har Hallandstrafiken också fått ansvaret 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 skolskjutsar.

Huvudkontoret ligger i Falkenberg och bolaget hade 75 tillsvidareanställda vid utgången av 2017. Totalt gjordes 18,6 miljoner resor med tåg och buss i hela Halland under 2017.

SAMVERKAN

I trafikförsörjningsprogrammet för Halland betonas vikten av att kollektivtrafiken planeras tillsammans med andra samhällsutvecklande områden. Kollektivtrafik är inte bara en transportfunktion utan också ett av många verktyg för samhällsutvecklingen. Genom en ökad integrering av kollektivtrafiken i övrig samhällsutveckling kan den hjälpa till att bygga hållbara och attraktiva livsplatser.

Hallandstrafiken är delaktig i ett antal forum tillsammans med andra samhällsaktörer. Stor samverkan sker med de halländska kommunerna inte minst gällande kollektivtrafikens infrastruktur såsom hållplatser och framkomlighetsåtgärder i gaturummet. Återkommande träffar sker med samtliga kommuner i samverkansgruppen Kollinfra med fokus på frågor kring kollektivtrafik och infrastruktur. Utöver detta sker årlig kommundialog med respektive kommun inom ramen för Kollektivtrafikplan. Därtill finns ett ständigt utbyte i en rad frågor mellan kommun och Hallandstrafiken i ett flertal mindre konstellationer.

Hallandstrafiken har även ett tätt samarbete med Trafikverket mycket kopplat till järnvägens infrastruktur. Ett stort projekt som Trafikverket håller i och där Hallandstrafiken deltar är byggnationen av Varbergstunneln där syftet är att bygga ut till två spår på den idag enkelspåriga sträckan genom Varberg. Trafikverket är också en viktig aktör när det gäller regionbusstrafiken då man äger ansvaret för det regionala statliga vägnätet.

MARKNADSANDEL

Marknadsandelen, dvs andelen resor med kollektivtrafik av totalt antal motoriserade resor, har en fortsatt positiv trend. För 2017 nås en marknadsandel på 13,6% vilket innebär att målet för 2017 på 14 procent inte nås. Att resandet ökar är positivt men så länge marknadsandelen ligger kvar oförändrat betyder det att biltrafiken också ökar. En av de största utmaningarna i Halland är därför att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Marknadsandelen visar tydligt vilken stor potential det finns att få fler att välja bussen eller tåget framför bilen.

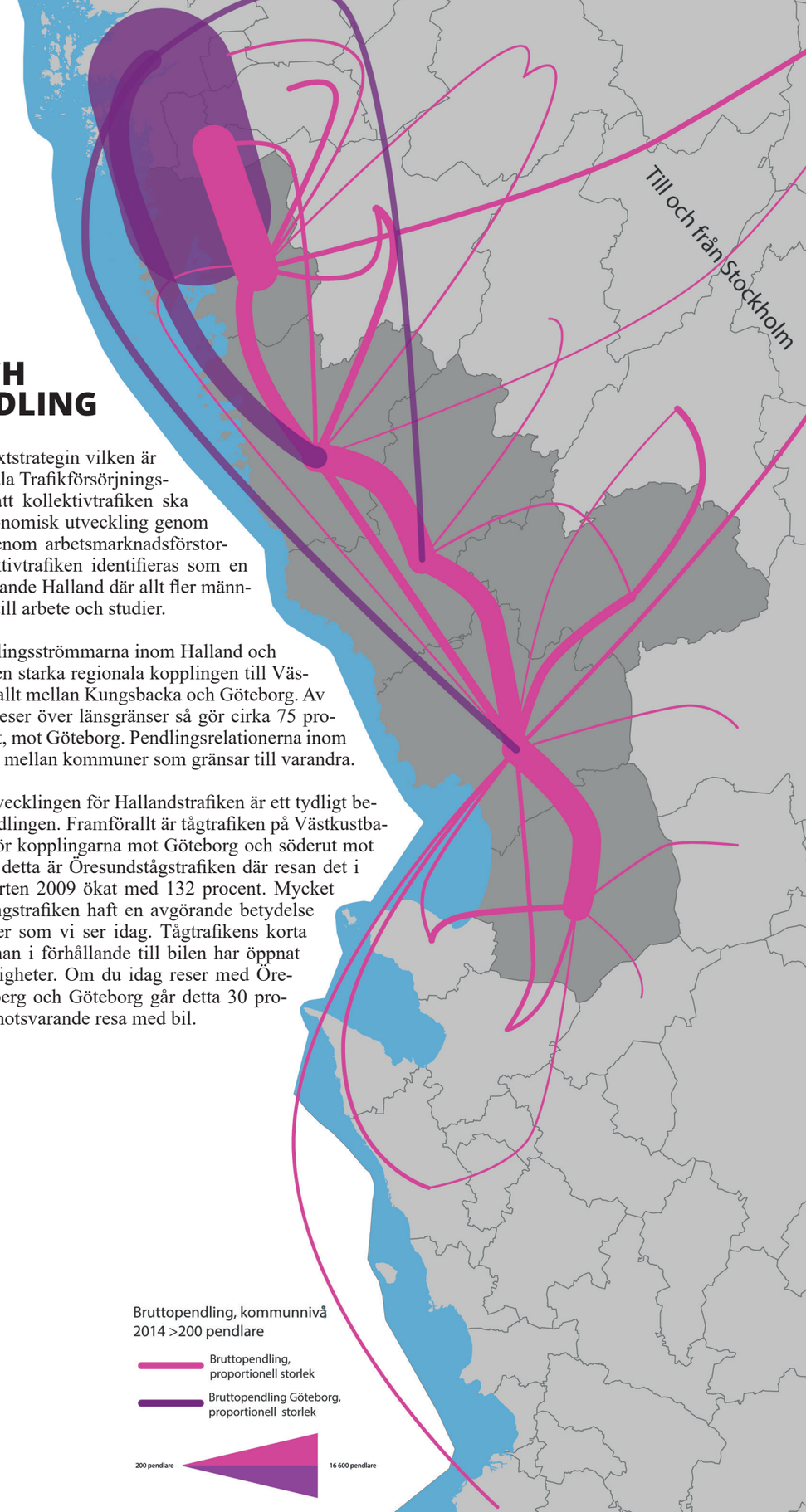
För att få fler till att ställa bilen och börja åka kollektivt arbetar vi bland annat med kampanjen ”Fria resor” där vi i områden med stor potential erbjuder gratis resande i 14 dagar och därmed ger möjligheten att prova på att ställa bilen och resa kollektivt. Under 2017 har dessa erbjudanden gått ut till boende i Bua, Glommen, Sofieberg, Unnaryd, Brogård, Slätten/Falkagård, Vallås, Fyllinge/Göingegården, Skrea/Ringsegård. Andra kampanjer för att öka resandet har varit mot studenter samt vår duobiljett.

ARBETS- OCH STUDIEPENDLING

I den halländska Tillväxtstrategin vilken är styrande för det regionala Trafikförsörjningsprogrammet beskrivs att kollektivtrafiken ska bidra till en positiv ekonomisk utveckling genom att bidra till tillväxt genom arbetsmarknadsförstorning. Kort sagt, kollektivtrafiken identifieras som en nyckelfaktor för ett växande Halland där allt fler människor dagligen pendlar till arbete och studier.

Nedan karta visar pendlingsströmmarna inom Halland och till angränsande län. Den starka regionala kopplingen till Västra Götaland är framförallt mellan Kungsbacka och Göteborg. Av alla hallänningar som reser över länsgränser så gör cirka 75 procent av dem detta norrut, mot Göteborg. Pendlingsrelationerna inom Halland är som starkast mellan kommuner som gränsar till varandra.

Den positiva resandeutvecklingen för Hallandstrafiken är ett tydligt bevis på den växande pendlingen. Framförallt är tågtrafiken på Västkustbanan av stor betydelse för kopplingarna mot Göteborg och söderut mot Skåne. Ett exempel på detta är Öresundstågstrafiken där resan det i Halland sedan trafikstarten 2009 ökat med 132 procent. Mycket tyder på att Öresundstågstrafiken haft en avgörande betydelse för de pendlingsmönster som vi ser idag. Tågtrafikens korta restider på Västkustbanan i förhållande till bilen har öppnat upp nya pendlingsmöjligheter. Om du idag reser med Öresundståget mellan Varberg och Göteborg går detta 30 procent snabbare jämfört motsvarande resa med bil.



> *Totalt gjordes 18,6 miljoner resor med tåg och buss i hela Halland.*

ÖKAT RESANDE

Hallandstrafiken hade som mål för 2017 enligt Kollektivtrafikplan att resandet skulle öka med fem procent jämfört föregående år. Detta mål uppfylldes då resandet ökade med 5,1 procent. Totalt gjordes 18,6 miljoner resor med tåg och buss i hela Halland. Störst var ökningen i tåg- och stadsbusstrafiken.

Omkring 7,3 miljoner resor gjordes i tågtrafiken under 2017. Resandet med Öresundståg på Västkustbanan utgör större delen av dessa resor och jämfört med föregående år ökade resandet med 1,6 procent. Sedan trafikstarten 2009 har resandet med Öresundståg ökat med 132 procent. Det är en tydlig trend att allt fler väljer tåget till arbete, studier och fritidsaktiviteter.

Även i busstrafiken fortsätter den positiva utvecklingen. Mest ökade resandet i stadsbusstrafiken där en ökning skedde med 5,7 procent jämfört föregående år. I regionbusstrafiken var resandeökningen inte lika stor, jämfört med 2016 ökade resandet med 0,5 procent. I regionbusstrafiken sker den största delen av resorna på de större linjerna som trafikerar i kollektivtrafikstråken. Resandet minskar något på de mindre linjerna som trafikerar på utanför stråken på landsbygden.

I Halmstad stadsbusstrafik gjordes närmare 4,3 miljoner resor under 2017, en ökning med 4 procent jämfört föregående år. I slutet av året färdigställdes de nya stadsbusshållplatserna på Laholmsvägen vilket underlättar byten mellan stadsbuss, regionbuss och tåg. I Varberg, där linjenätet gjordes om i december 2015, fortsätter den positiva utvecklingen med en ökning på 16,9 procent jämfört föregående år vilket innebar ca 660 000 resor. Även stadsbusstrafiken i Kungsbacka fortsätter att öka efter den linjeomläggning som genomfördes sommaren 2015, jämfört med 2016 ökade resandet med 15,7 procent.

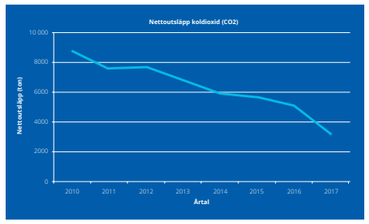
MILJÖ

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

En stor del av resandet i Halland sker med eldrivna tåg vilket är ett koldioxidneutralt färdmedel då all el i det svenska järnvägsnätet kommer från vattenkraft. I busstrafiken har andelen körda kilometer med förnyelsebara drivmedel ökat under 2017. Inom Hallandstrafikens verksamhet används tre typer av förnyelsebara drivmedel; RME (Rapsmetylester), HVO (Hydrerad vegetabilisk olja) och biogas. En succesiv ökning av bussar med Euro 6-standard sker också vilket resulterar i lägre utsläpp av partiklar och kväveoxider jämfört tidigare generationer av Euroklasser.

Totalt har 96 procent av Hallandstrafikens busstrafik utförts med förnyelsebara drivmedel under 2017, en uppgång med ca 17 procentenheter jämfört 2016. Inom stadsbusstrafiken har 95 procent av trafiken utförts med förnyelsebara drivmedel, en ökning med ca 19 procentenheter jämfört föregående år. Regionbusstrafiken utfördes till 96 procent med förnyelsebara drivmedel, en ökning med ca 15 procentenheter jämfört 2016.
Vid jämförelse 2017 med 2010 har nettoutsläppet av koldioxid inom busstrafiken minskat med 64 procent vilket nedan diagram visar. Under 2017 har koldioxidutsläppen minskat med 37 procent ställt mot föregående år.

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



TRYGGHET

Enligt Kollektivtrafikbarometern* känner sig hela 7 av 10 att de är trygga med att resa med oss. Vi arbetar aktivt med att öka tryggheten på hela resan. Som exempel på åtgärder har vi bland annat satt upp nya väderskydd, reflexsnurror på hållplatser med lite eller obefintligt ljus och ett utökat team för att få ut information till våra resenärer. Drygt 8 av 10 känner sig nöjda med sin senaste resa i Hallandstrafikens regi. Under 2017 har det i interna kontroller eller den externa revisionen inte påvisats att korruption förekommit i någon form. Den framtagna Antikorruptionspolicyn med tillhörande riktlinjer kommer att sätta Antikorruption på agendan vilket i sig bidrar till att medvetandegöra medarbetarna och därmed minska riskerna för korruption.

**Kollektivtrafikbarometern*
Kollektivtrafikbarometern är en undersökning som genomförs av branchorganisationen Svensk Kollektivtrafik. Den baseras på intervjuer med drygt 50 000 kollektivtrafikresenärer över hela landet. Med frågor rörande resvanor, nöjdhet och attityder kan vi mäta vad våra resenärer tycker om oss och agera därefter. Dessa uppföljningar är mycket viktiga för oss i vårt arbete med att kunna fokusera på rätt projekt samt bibehålla nöjda kunder.

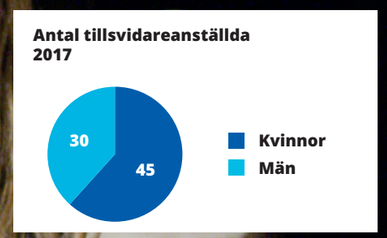
MEDARBETARE

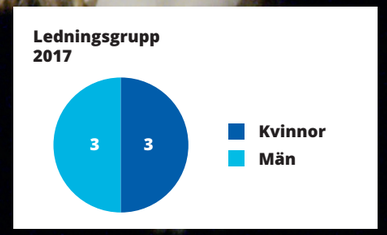
Hallandstrafiken strävar efter att vara en attraktiv arbetsgivare. Vi är en organisation med bred kompetens, vi är flexibla, kan snabbt anpassa oss till omvärldens förändringar och vi trivs på vårt jobb! Det främsta mätverktyget som bekräftar detta är vår medarbetarundersökning som visar på goda värden inom hela bolaget. På en 100-gradig skala, där 70 ses som ”Godkänd”, kan konstateras att Hallandstrafiken har många styrkor såsom ett tydligt målarbete (88), goda uppföljningsrutiner (87) och medarbetarna har ett gott förtroende för ansvariga chefer (85). Ett resultat som bolaget är särskilt stolt över är att våra medarbetare i stor omfattning är stolta över att arbeta hos oss samt kan rekommendera andra att göra detsamma (85–86) vilket är den viktigaste faktorn för att kunna visa oss som en attraktiv arbetsgivare på marknaden. För att bli ännu bättre inom ledarskap, som är en avgörande faktor för att öka nöjd-medarbetar-index, har vi under året arbetat fram ledarkriterier som visar på de egenskaper vi tror gör att vi lyckas i verksamheten. Dessa, tillsammans med utbildning och återkommande individuell coachning inom ledarskap, kommer att bidra till att uppfylla vårt mål om att bibehålla men också utveckla vår attraktivitet som arbetsgivare.

Det råder hård konkurrens på arbetsmarknaden om rätt kompetens för arbetsgivaren. Det är, och kommer fortsatt att vara, en utmaning för bolaget att bibehålla och samtidigt utveckla den höga kompetens som finns i organisationen. Det är därför av stor vikt att anställningen hos oss är så attraktiv att kompetent personal kan rekryteras så att den verksamhet vi vill bedriva fungerar och genomförs med den kvalitet vi önskar.

Arbetsmiljö och hälsoarbete är viktigt och det främjar vi, inte bara genom att ge bland annat friskvårdsbidrag, utan även genom gemensamma aktiviteter över året som skapar en god sammanhållning. Det kan vara att springa ett lopp tillsammans eller att äta en god middag i glada kollegors gemenskap. Allt vi gör gemensamt stärker vår vi-känsla vilket i sin tur gynnar en god organisationskultur i vardagen.

Företaget uppdaterar och antar varje år en likabehandlingsplan i bolagsstyrelsen. Dessa värderingar genomsyrar våra tjänster och dess utföranden. Kunders lika värde är viktigt för oss men även att vi behandlar och bemöter dem unikt, utifrån den enskildes behov. Självklart gäller detta även på arbetsplatsen där vi strävar efter ett öppet klimat och ett gott bemötande kollegor emellan.
Utöver de konkreta mätningarna finns även den outtalade, upplevda känslan av en god organisationskultur. Den värnar företaget starkt om! Några av medarbetarna har här gett sina reflektioner kring sin anställning på Hallandstrafiken.





MUKI HABIBI

Ålder:
35 år

Arbetsuppgift:
Butikssäljare

Arbetsplats:
Halmstad, kundbutiken

År i företaget:
7 år

”Jag trivs väldigt bra hos Hallandstrafiken”

Muki Habibi har jobbat för Hallandstrafiken i sju år. Sedan två år som butikssäljare i Resebutiken på Hantverksgatan i Halmstad. Den fasta tjänsten blev hans efter ett år som vikarie i bland annat butikerna i Varberg och Falkenberg.

–Hallandstrafiken är min bästa arbetsgivare någonsin, och jag har haft några tidigare. Cheferna bryr sig om personalen och lyssnar på oss anställda och ger oss mycket ansvar.

–Det är faktiskt alltid kul att gå till jobbet och lite känns det som om kollegorna är min familj. Jag trivs väldigt bra hos Hallandstrafiken.

IDA L. JOHANSSON

Ålder:
30 år

Arbetsuppgift:
Enhetschef Information

Arbetsplats:
Falkenberg, huvudkontoret

År i företaget:
7 år

”Hur man än ramlar så finns det alltid någon som stöttar”

Ida L. Johansson är inne på åttonde året med Hallandstrafiken. Hon började som beställnings-mottagare på Callcentret. Blev sedan handläggare för förseningsersättning och därefter ansvarig informatör på Informationsenheten. Sedan årsskiftet är hon enhetschef för Informationsenheten.

–Det är väldigt trevligt att jobba på Hallandstrafiken. Alla blir sedda och känner sig behövda. Goda kollegor är förstås en stor del och det har jag. Vi jobbar nära varandra och stöttar varandra på ett bra sätt.

–Hallandstrafiken är en trygg och tydlig arbetsgivare som ger bra förutsättningar för att göra ett bra arbete. Ingen medarbetare behöver tvivla på åt vilket håll vi strävar. Det finns dessutom goda möjligheter till utveckling.

JOHANNA JOHANSSON

Ålder:
26 år

Arbetsuppgift:
Medarbetare på Kundcenter och Trafikledare

Arbetsplats:
Falkenberg, Kundcenter på huvudkontoret

År i företaget:
6 år

”Vi trivs väldigt bra tillsammans på jobbet och umgås även privat en del”

Sedan 2015 är Johanna fast anställd på Hallandstrafiken, innan det var hon sommarvikarie och timanställd. Hon arbetar på Kundcenter som en av Trafikledarna, två dagar i veckan. Övriga dagar svarar hon på inkommande samtal om bl.a färdtjänst, sjukresor och allmänna frågor om Hallandstrafiken.

-Jag har alltid trivts bra på Hallandstrafiken. Vi är ett väl sammansvetsat gott gäng på KC som jag trivs med.

-När tankvagnarna välte i Varberg (2017) och orsakade stora störningar under lång tid, kändes det att alla i hela huset, kom samman och stöttade och peppade varandra. Då kändes det på allvar att det är en bra arbetsplats, även när det är riktigt mycket att göra.

BJÖRN STENBÄCK

Ålder:
28 år

Arbetsuppgift:
Trafikutredare

Arbetsplats:
Falkenberg, huvudkontoret

År i företaget:
3 år

”Det är en nära arbetsplats med få hierarkier”

Hallandstrafiken är Björn Stenbäcks första arbetsplats efter avslutad utbildning och det finns förstås skäl till att han stortrivs på jobbet och gärna arbetspendlar med Öresundståget från Göteborg.

–Jag trivs väldigt bra med både arbetsuppgifterna och med arbetsgivaren, säger Björn som gärna lyfter fram en platt organisation och god stämning.

–Det är en kompakt organisation och inte så långt avstånd mellan avdelningarna, det gillar jag. Dessutom är arbetsuppgifterna både många och varierande vilket ju också skapar trivsel på sitt sätt, säger Björn.

Under de tre år som Björn varit anställd hos Hallandstrafiken, har ökning varit en gemensam nämnare. Ökat resande har inneburit mer kollektivtra-fik vilket också har inneburit en rad nyanställningar.

–Jag jobbar i ett bolag som siktar framåt och driver på utvecklingen, både internt med både fler och nya tjänster och externt med trafiken, avslutar Björn Stenbäck.

ANTIKORRUPTION

Medarbetare på Hallandstrafiken verkar på medborgarnas uppdrag och i deras intresse och har därför ett särskilt ansvar för att bekämpa alla former av korruption och upprätthålla kraven på saklighet och opartiskhet.

Vi har också ansvar för att förebygga och hantera risker för korruption. Att medborgarna har ett högt förtroende för Hallandstrafiken och våra medarbetare är mycket viktigt för oss!

Under 2017 har det hållits ett antal workshops i Region Hallands regi där förvaltningar och bolag, inklusive Hallandstrafiken, har deltagit och som bland annat resulterat i:

- En övergripande målbild för det förebyggande arbetet
- En initial och översiktlig kartläggning av var risker för mutor och korruption kan finnas samt förslag till övergripande åtgärdsområden
- Framtagande av en Antikorruptionspolicy inklusive riktlinjer
- Formulering av huvudsakliga krav att ställa på en rapporteringsfunktion (visselblåsarfunktion)
- Identifiering av behovet av en ordinarie organisation för att leda och samordna arbetet med att förebygga mutor och korruption

I förslaget till Antikorruptionspolicy 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 på Hallandstrafiken:

- 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.

Antikorruptionspolicyn kommer att läggas fram för antagande i Regionfullmäktige och därefter i Hallandstrafikens styrelse under våren 2018.

Under 2017 har det i interna kontroller eller den externa revisionen inte påvisats att korruption förekommit i någon form. Den framtagna Antikorruptionspolicyn med tillhörande riktlinjer kommer att sätta Antikorruption på agendan vilket i sig bidrar till att medvetandegöra medarbetarna och därmed minska riskerna för korruption.

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Hallandstrafiken AB (556225-2998) får härmed avge årsredovisning för verksamheten under kalenderåret 2017.

INFORMATION OM VERKSAMHETEN

Hallandstrafiken AB är ett helägt bolag inom Region Halland. Verksamheten bedrivs genom trafik som upphandlas från fristående trafikföretag i konkurrens.

Region Halland är myndighet för kollektivtrafiken i Hallands län. Det ankommer på Region Halland att ta fram ett Trafikförsörjningsprogram i enlighet med Kollektivtrafiklagen. Programmet tas fram och uppdaterats i nära samarbete mellan regionen och Hallandstrafiken.

Hallandstrafiken tar fram en Kollektivtrafikplan som beskriver hur verksamheten ska utvecklas de kommande tre åren. Planen innehåller bl.a. förslag till trafikförändringar för det kommande året samt en budget. Målsättningen för bolaget är att öka resandet och ta marknadsandelar från bilen. Enligt Trafikförsörjningsprogrammet ska trafiken gå ”snabbt, rakt och ofta” för att nå det uppsatta målet.

Hallandstrafikens utbud omfattar busstrafik i tätorter och på landsbygden, närtrafik med taxi på landsbygden respektive tågtrafik på regionala järnvägar och Västkustbanan. Trafikutbudet möjliggör resor inom länet men också till/från Västra Götaland, Småland och Skåne. Linjenät och turutbud är i första hand uppbyggt för att tillgodose arbets- och utbildningspendling men finns också till för att täcka behov av service- och fritidsresor.

Trafiken i och till/från Kungsbacka kommun bedrivs operativt av Västtrafik AB, genom ett särskilt upprättat Samverkansavtal mellan Hallandstrafiken AB och Västtrafik AB. Avtalet reglerar huvudmannafrågorna beträffande trafiken i och mellan Kungsbacka och Västra Götaland. Västtrafik upphandlar, på uppdrag av Hallandstrafiken, trafiken från fristående trafikföretag i konkurrens.

Hallandstrafiken är tillsammans med huvudmännen i Västra Götaland, Skåne, Kronoberg, Kalmar och Blekinge huvudmän för den svenska delen av Öresundstågstrafiken. En länsöverskridande taxa tillämpas för hela systemet, den s.k. Sydtaxan, och som utöver att biljett och periodkort kan köpas för valfri relation i Öresundstågssystemet även möjliggör fria resor inom zon 1, stadszonen, på start- och målorten. Trafiken utförs av Transdev Sverige AB sedan december 2014 och DSB Öresund A/S utför fordonsunderhållet. Avtalet med Transdev löper till december 2019 med möjlig förlängning till dec 2021.

Via Uppdragsavtal har Hallandstrafiken fått 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 skolskjutsar.

VÄSENTLIGA HÄNDELSER UNDER RÄKENSKAPSÅRET

En stor och verksamhetspåverkande händelse under 2017 var tågurspårningen i Varberg i slutet av april. Ett godståg med farligt gods spårade ur strax norr om Getteröbron och gjorde att tågtrafiken på sträckan var helt inställd eller kraftigt reducerad under en dryg veckas tid. Den trafik som trots allt kunde passera gick med stora förseningar som följd.

Urspårningen resulterade i stora mängder kundklagomål samt krav på förseningsersättning. Dessutom drabbades Hallandstrafiken av ökade kostnader på grund av att den planerade tågtrafiken fick ersättas med bussar på den aktuella sträckan. När konsekvenserna av urspårningen summerades landade kostnaden på ca 6 miljoner kronor, varav 1 miljon var kopplat till ersättningskrav från resenärer, 2 miljoner var förlorade intäkter och 3 miljoner var kostnader för den ersättningstrafik som fick sättas in. Dessutom skadades Hallandstrafikens anseende och varumärke av tågurspårningen.

Under 2017 satsades ca 8 miljoner kronor på utökningar i trafiken. Fler turer med Öresundståg, nya avgångar mellan Varberg och Göteborg, ökat turutbud på linje 145 och förstärkningstrafik till flera asylboenden var några utav satsningarna. Dessutom gjordes en större justering av linjenätet i Halmstad med anledning av invigningen av Halmstad Resecentrum etapp 2 i december 2017.

Hallandstrafiken har för första gången 2017 upprättat en Hållbarhetsredovisning. Rapporten ingår som en separat del i den tryckta Årsredovisningen, som förutom att tryckas även kommer att finnas tillgänglig på Hallandstrafikens hemsida.

FÖRVÄNTAD FRAMTIDA UTVECKLING, VÄSENTLIGA RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER SAMT ANNAN ICKE-FINANSIELL INFORMATION

Västtågen
Samverkan inom Västtågen sker med Västtrafik och Jönköpings länstrafik och omfattar för Hallands del Viskadalsbanan samt Kungsbackapendeln. Operatör för Västtågen är SJ AB. Avtalet löper från december 2015 till december 2024 med option ytterligare högst tre år. Avtalsslut kommer att sammanfalla med det planerade öppnandet av Västlänken.

Krösatågen
För Krösatågssystemet, en samverkan mellan Halland, Jönköping, Kronoberg och Kalmar är Transdev kontrakterade att utföra trafiken till och med december 2018. En upphandling är genomförd och avslutad, men är just nu föremål för överprövning. Hallandstrafikens del i detta system utgörs av delsträckan Halmstad - Nässjö, den så kallade HNJ-banan.

Betalsystem
Kalmar Länstrafik, Jönköpings Länstrafik, Hallandstrafiken samt Länstrafiken Kronoberg driver ett gemensamt projekt gällande ”Framtida betallösningar” med Samtrafikens arbete som bas. Överordnat allt annat, är att det skall vara kompatibelt med Skånetrafiken, Blekingetrafiken, Västtrafik och Östgötatrafiken, med syftet att förbättra för våra kunder som reser över länsgränserna. Projektet går under arbetsnamnet Lynx.

Mobila enheter kommer vara den viktigaste komponenten i vårt nya betalsystem. Både som försäljnings- och kommunikationskanal. Våra kunder ska snabbt och enkelt få relevant och korrekt trafikinformation som berör kunden och hens resvägar. Kunden ska via sin mobila enhet kunna hantera hela sin resa - från sök/köp resa, information under resans gång och till eventuella ärenden efter resan.

Under 2017 har en gemensam upphandling genomförts av parterna i projektet. Syftet med upphandlingen var att kontraktera en leverantör som ska utveckla den nya mobilapplikationen. Upphandlingen har dock blivit föremål för överprövning varför tidplanen just nu är osäker.

Eftersom alla kunder inte köper biljett via mobil enhet kommer kompletterande försäljningskanaler och biljetter att utvecklas där kunden enkelt hittar och köper sin resa. Under året har ett antal olika initiativ utvärderats för att matcha det här behovet och huvudspåret just nu är så kallat ID-baserat resande.

Resandeutveckling
Hallandstrafiken hade som mål för 2017 att resandet skulle öka med 5 % jämfört föregående år. Detta mål uppfylldes då resandet ökade med 5,1 %. Totalt gjordes 18,6 miljoner resor med tåg och buss i hela Halland. Störst var ökningen i tåg- och stadsbusstrafiken.

Omkring 7,3 miljoner resor gjordes i tågtrafiken under 2017. Resandet med Öresundståg (inkl. Pågatågen och Västtågen Varberg-Göteborg) på Västkustbanan utgör större delen av dessa resor och jämfört med föregående år ökade resandet med 2,7 %. Sedan 2010 har resandet med Öresundståg ökat med 69 %. Det är en tydlig trend att allt fler väljer tåget till arbete, studier och fritidsaktiviteter.

Även i busstrafiken fortsätter den positiva utvecklingen. Mest ökade resandet i stadsbusstrafiken där en ökning skedde med 5,7 % jämfört föregående år. I regionbusstrafiken var resandeökningen inte lika stor, jämfört med 2016 ökade resandet med 0,5 %. I regionbusstrafiken sker den största delen av resorna på de större linjerna som trafikerar i kollektivtrafikstråken.

I Halmstad stadsbusstrafik gjordes närmare 4,3 miljoner resor under 2017, en ökning med 4 % jämfört föregående år. I slutet av året färdigställdes de nya stadsbusshållplatserna på Laholmsvägen vilket underlättar byten mellan stadsbuss, regionbuss och tåg. I Varberg, där linjenätet gjordes om i december 2015, fortsätter den positiva utvecklingen med en ökning på 16,9 % jämfört föregående år vilket innebar ca 660 000 resor. Även stadsbusstrafiken i Kungsbacka fortsätter att öka efter den linjeomläggning som genomfördes sommaren 2015, jämfört med 2016 ökade resandet med 15,7 %.

Biljetter och priser
En prisjustering genomfördes i december 2017 med i genomsnitt 2 %. Rabatten som ges på enkelbiljettpriset vid betalning med reskassa sänktes från 20 % till 15 % och rabatten som ges vid köp av enkelbiljett i appen höjdes från 10 % till 15 %. Därutöver höjdes priset på enkel- och periodbiljetter med mellan 0,5-1,5 %. Prisjusteringen låg inom ramen för den generella prishöjning som regionen fastslagit. Justeringen beräknas ge ökade intäkter med 9 miljoner kronor under 2018. Prisjusteringen berörde främst resenärer som köper enkelbiljetter med reskassa eller mobilapp.

Försäljningen av Sommarkortet ökade även i år. Totalt såldes 13 407 kort under 2017, vilket är en ökning med 13 % i jämförelse med föregående år.

Företagsförsäljningen som till största del består av Företag Flex-kortet (enkelresor som faktureras i efterskott) samt årskort som ger den anställde möjligheten att via sin arbetsgivare göra nettolöneavdrag, fortsatte att öka även under 2017. I jämförelse med föregående år har företagsförsäljningen ökat med 20 %.

När det gäller försäljningsutvecklingen och mixen mellan våra olika biljetter och försäljningskanaler kan konstateras att appen tar en allt större andel av enkelbiljettförsäljningen. I jämförelse med 2016 har försäljningen i den kanalen ökat med 94 %. Försäljningen i appen stod 2017 för 4 % av de totala biljettintäkterna.

Under 2017 avskaffades den så kallade nattaxan, möjlighet att göra förköp i appen introducerades och giltigheten för Fritidskortet utökades. Dessutom lanserades Swish som betalsätt.

Färdtjänst och sjukresor
Resandet med färdtjänst och sjukresor har visserligen ökat under året. Men det som präglar 2017 är de leveransproblem som har drabbat våra kunder. Fordonbrist, inställda turer och leverantörer som inte lever upp till

avtalad nivå är något som har pågått under hela året. Trots utdelade viten, krav på handlingsplaner och skriftliga varningar har vi endast sett tillfälliga förbättringar i leveransen. För att komma tillrätta med den här problematiken har trafiken upphandlats på nytt och nya avtal börjar gälla sommaren 2018. Vår ambition och förhoppning är att vi då ska komma upp i den leveransnivå som våra kunder förtjänar.

Förseningsersättning och Kundnöjdhet
Under året har 18 434 ansökningar om förseningsersättning inkommit. Det är en ökning med 25% i jämförelse med föregående år. Ökningen förklaras till stor del av den nya lagstiftningen som gör det mer fördelaktigt för våra resenärer att ansöka om ersättning. Men också av det faktum att ett godståg spårade ur strax utanför Varberg i april 2017. Konsekvenserna för våra resenärer blev omfattande, med en mängd inställa tåg och förseningar som följd. Av det totala antalet förseningsersättningar under 2017 kan 30% kopplas till urspårningen i Varberg.

Kundnöjdheten mäts med hjälp av Kollektivtrafikbarometern, en branschgemensam undersökning bland invånare och kunder. Med kunder avses de som åker med Hallandstrafiken minst någon gång/några gånger i månaden. Målet för 2017 var att andelen nöjda kunder ska uppgå till minst 75% och att andelen nöjda invånare ska uppgå till minst 60%.

För 2017 uppvisas en nedgång i kundnöjdheten bland både kunder och allmänhet, 63,2% av kunderna är nöjda med Hallandstrafiken och 53,5% av allmänheten. En förklaring till det försämrade resultatet är urspårningen i Varberg som ledde till stort missnöje bland våra resenärer.

I undersökningen framgår också att drygt 87% av Hallänningarna är nöjda med sin senaste resa, ett resultat som har varit stabilt de senaste fem åren.

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

En stor del av resandet i Halland sker med eldrivna tåg vilket är ett koldioxidneutralt färdmedel då all el i det svenska järnvägsnätet kommer från vattenkraft. I busstrafiken har andelen körda kilometer med förnyelsebara drivmedel ökat under 2017. Inom Hallandstrafikens verksamhet används tre typer av förnyelsebara drivmedel; RME (Rapsmetylester), HVO (Hydrerad vegetabilisk olja) och biogas. En succesiv ökning av bussar med Euro 6-standard sker också vilket resulterar i lägre utsläpp av partiklar och kväveoxider jämfört tidigare generationer av Euro-klasser.

Totalt har 96 % av Hallandstrafikens busstrafik utförts med förnyelsebara drivmedel under 2017, en uppgång med ca 17 procentenheter jämfört 2016. Inom stadsbusstrafiken har 95 % av trafiken utförts med förnyelsebara drivmedel, en ökning med ca 19 procentenheter jämfört föregående år. Regionbusstrafiken utfördes till 96 % med förnyelsebara drivmedel, en ökning med ca 15 procentenheter jämfört 2016. Sedan 2010 har nettoutsläppet av koldioxid inom busstrafiken minskat med 64 %. Under 2017 har koldioxidutsläppen minskat med 37 procent ställt mot föregående år.

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

Personal
Den 31 december hade Hallandstrafiken 75 tillsvidareanställda 2017 fördelat på 45 kvinnor och 30 män. (2016: 76 tillsvidareanställda fördelat på 47 kvinnor och 29 män). Vidare har bolaget haft 16 visstidsanställda fördelat på 12 kvinnor och 4 män. (2016: 8 visstidsanställda fördelat på 4 kvinnor och 4 män). Ökningen av visstidsanställda beror på låg tillgänglighet hos vissa timvikarier, att de fått anställning hos annan arbetsgivare eller börjat studera vilket bidragit till att behov av ytterligare rekrytering av visstidsanställda har funnits. Sjukfrånvaron av total arbetstid hos våra tillsvidareanställda låg på 3,8% att jämföras med 2016 då den låg på 4,7%. Anledningen till sänkningen är att långtidssjukskrivna kommit tillbaka i arbete.

Hallandstrafiken strävar efter att vara en attraktiv arbetsgivare vilket kommer att vara en betydelsefull faktor i den kommande kampen om att rekrytera samt behålla rätt kompetens i vår verksamhet. Ett led i detta arbete är ledarskapsutvecklingen inom bolaget som har fortsatt under 2017. Nya ledarskapskriterier har arbetats fram och ska fortsättningsvis implementeras under 2018 för samtliga chefer.

Systematiskt arbetsmiljö- och hälsoarbete är viktigt och där samarbetar vi med vår företagshälsovård. De genomför återkommande hälsoundersökningar och förebyggande samt främjande hälsoarbete. Vi främjar också en god hälsa genom att ge bland annat friskvårdsbidrag. 52 medarbetare har under året använt sig av möjligheten. Vi har även haft gemensamma trivselaktiviteter vilket också stärker arbetsmiljön, hälsan och kulturen i organisationen.

Hållbarhetsrapport
I enlighet med ÅRL 6 kap. 11 § har Hallandstrafiken för första gången upprättat en Hållbarhetsrapport. Rapporten ingår som en separat del i den tryckta Årsredovisningen på sid 7–19, som förutom att tryckas även kommer att finnas tillgänglig på Hallandstrafikens hemsida, www.hallandstrafiken.se/om-hallandstrafiken.

Ekonomi
Totalt har intäkterna från biljettförsäljningen ökat med 13 mnkr (3,3%) jämfört med 2016. Resandeökning, nya trafiksatsningar och prisjustering i december 2016 har bidragit till de ökade intäkterna. Även företagsförsäljningen har fortsatt att öka. Trots detta nådde försäljningen inte upp till budgeterade intäkter och urspårningen i Varberg kan tänkas vara en bidragande orsak.

En ny beställningsportal för skolkort togs i bruk inför starten av höstterminen 2017. Det nya sättet att fakturera skolkort och redovisa delvis använda kort har gjort att periodiseringen av intäkterna blivit mer korrekt men får även till följd att intäkterna blev något lägre under 2017 med både det gamla och det nya redovisningssättet.

Trafikkostnaderna för busstrafiken har ökat mer än budgeterat. Ett högre index och ett ökat resande med en ökad utbetalning av resandeincitament som följd är en starkt bidragande faktor till kostnadsökningen.

Även på tågsidan har kostnaderna ökat mer än budgeterat. Det beror i huvudsak på att omfattningen av underhållet av tågen har ökat men även index och rörliga ersättningar har påverkat. Därtill kommer kostnader för ersättningstrafik pga urspårningen i Varberg.

Resultatet efter finansiella poster för 2017 uppgår till - 1,5 mnkr mot ett positivt resultat i budget på 9 mnkr. Driftbidraget från ägaren Region Halland uppgick till 438,4 mnkr.

Urspårningen utanför Varberg visar tydligt på hur sårbart tågsystemet är för yttre störningar som vi själva inte kan påverka och det är därmed en stor ekonomisk risk i vår verksamhet. En annan risk är om snabbtågstrafiken på Västkustbanan utvecklas mer från dagens nivå även om Hallandstrafiken välkomnar att snabbtågen kompletterar den regionala trafiken genom att ett större samlat utbud ger ett totalt större resandeunderlag som gynnar bägge parter.

Index används för att inom ramen för ingångna trafikavtal skapa affärsneutralitet och kompensera trafikföretaget för kostnadsutvecklingen. Inom Hallandstrafikens verksamhet utgör trafikföretagens personal och drivmedelkostnader stora kostnadsposter vilket innebär att även små förändringar i index kan ge stor påverkan på resultatet.

För verksamhetsåret 2017 redovisas ett negativt resultat på 1 504 378 kr.

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Bolagets ekonomiska utveckling i sammandrag.	2017	2016	2015	2014	2013
Rörelsens intäkter, tkr	1 136 404	1 076 470	976 618	937 679	938 100
Driftbidrag, tkr	438 400	402 000	342 900	342 690	310 000
Resultat efter finansiella poster, tkr	-1 504	24 747	-19 616	-35 279	-6 357
Balansomslutning, tkr	287 368	281 021	292 482	281 644	265 362
Antal anställda, st	78	70	65	64	63
Soliditet, %	38,8	40,2	30,1	38,3	34,1

Nyckeltalsdefinitioner framgår av not 1

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION (I KR)

Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel:

Balanserade vinstmedel	109 896 691
Årets förlust	-1 504 378
	108 392 313

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att i ny räkning överförs 108 392 313

108 392 313

Resultaträkning

	Not	2017	2016
Rörelsens intäkter			
Biljettintäkter		400 124	387 086
Övriga rörelseintäkter	2	296 968	287 384
Aktiverat arbete för egen räkning		912	-
Driftbidrag	3	438 400	402 000
Summa rörelsens intäkter		**1 136 404**	**1 076 470**
Rörelsens kostnader			
Trafikkostnader	4	-968 566	-899 398
Övriga externa kostnader	5, 6	-106 856	-93 467
Personalkostnader	7	-43 740	-40 287
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	8	-13 093	-13 103
Summa rörelsens kostnader		**-1 132 255**	**-1 046 255**
Rörelseresultat		**4 149**	**30 215**
Resultat från finansiella poster			
Ränteintäkter och likande resultatposter		3	6
Räntekostnader och liknande resultatposter	9	-5 656	-5 474
Summa resultat från finansiella poster		**-5 653**	**-5 468**
Resultat efter finansiella poster		**-1 504**	**24 747**
Årets resultat		**-1 504**	**24 747**

Balansräkning

	Not	2017-12-31	2016-12-31
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar			
Pågående nyanläggningar avseende immateriella anläggningstillgångar	10	2 952	-
Materiella anläggningstillgångar			
Maskiner, tåg och andra tekniska anläggningar	8	62 500	72 514
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	11	4 645	-
		67 145	72 514
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i intresseföretag	12	62	62
Fordringar hos Region Halland	13	92 700	92 700
		92 762	92 762
Summa anläggningstillgångar		**162 859**	**165 276**
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		41 023	30 929
Kundfordringar Region Halland		8 136	-
Aktuella skattefordringar		733	773
Övriga kortfristiga fordringar	14	9 317	9 141
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		58 481	73 174
		117 690	114 017
Kassa och bank			
Kassa och bank	15	6 819	1 728
Summa omsättningstillgångar		**124 509**	**115 745**
Summa tillgångar		**287 368**	**281 021**

Balansräkning

	Not	2017-12-31	2016-12-31
Eget kapital och skulder			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital	16	2 500	2 500
Reservfond		500	500
		3 000	3 000
Fritt eget kapital			
Balanserad vinst eller förlust		109 896	85 149
Årets resultat		-1 504	24 747
		108 392	109 896
Summa eget kapital		**111 392**	**112 896**
Kortfristiga skulder			
Skulder till Region Halland		-	8 415
Leverantörsskulder		98 777	101 556
Skulder till intresseföretag och gemensamt styrda företag		405	463
Övriga kortfristiga skulder		720	629
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	76 074	57 062
Summa kortfristiga skulder		**175 976**	**168 125**
Summa eget kapital och skulder		**287 368**	**281 021**

Förändringar i eget kapital

Förändringar i eget kapital	Aktie-kapital	Reserv-fond	Övrigt fritt eget kapital	Summa eget kapital
Eget kapital 2016-01-01	**2 500**	**500**	**85 149**	**88 149**
Årets resultat	-	-	24 747	24 747
Eget kapital 2016-12-31	**2 500**	**500**	**109 896**	**112 896**
Årets resultat	-	-	-1 504	-1 504
Eget kapital 2017-12-31	**2500**	**500**	**108 392**	**111 392**

Kassaflödesanalys

	Not	2017	2016
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat före finansiella poster		4 149	30 215
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet, mm			
- Avskrivningar		13 093	13 103
Erhållen ränta		2	6
Erlagd ränta		-5 656	-5 474
Kassaflöde före förändringar av rörelsekapital		**11 588**	**37 850**
Ökning/minskning kundfordringar		-11 326	13 061
Ökning/minskning övriga kortfristiga fordringar		14 518	-15 091
Ökning/minskning leverantörsskulder		-2 837	10 326
Ökning/minskning övriga kortfristiga rörelseskulder		19 141	-19 786
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**31 084**	**26 360**
Investeringsverksamheten			
Investeringar i immateriella anläggningstillgångar		-2 952	-
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-7 724	-4 083
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**-10 676**	**-4 083**
Årets kassaflöde		**20 408**	**22 277**
Likvida medel vid årets början		**-23 159**	**-45 436**
Likvida medel vid årets slut	15	**-2 751**	**-23 159**

NOTER

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Allmänna redovisningsprinciper
Årsredovisningnen är upprättad i enlighet med Årsredovisningslagen och BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3). Principerna är oförändrade jämfört med föregående år.

Intresseföretagsredovisning
Som intresseföretag betraktas de företag som inte är dotterföretag men där bolaget direkt eller indirekt innehar minst 20 % av rösterna för samtliga andelar, eller på annat sätt har ett betydande inflytande.

I bolagets bokslut redovisas andelar i intresseföretag till anskaffningsvärde med avdrag för eventuella nedskrivningar. Som intäkt från intresseföretag redovisas endast erhållen utdelning av vinstmedel som intjänats efter förvärvet.

Intäkter
Försäljning redovisas vid leverans av produkter/tjänster till kunden, i enlighet med försäljningsvillkoren. Försäljningen redovisas efter avdrag för moms och rabatter.

Övriga intäkter som intjänats intäktsredovisas i den period intjänandet skett. Sålda årskort periodiseras och redovisas som en skuld i balansräkningen. Även förladdade ej utnyttjade belopp på resekort (reskassa) redovisas som en skuld i balansräkningen.

Verksamheten i bolaget är skattefinansierad via driftbidrag från ägaren Region Halland.

Lånekostnader
I bolaget redovisas samtliga lånekostnader som kostnader i den period till vilken de hänför sig.

Inkomstskatter
Redovisade inkomstskatter innefattar skatt som skall betalas eller erhållas avseende aktuellt år, justeringar avseende tidigare års aktuella skatt, förändringar i uppskjuten skatt samt andel i intressebolags skatt.

Värdering av samtliga skatteskulder/-fordringar sker till nominella belopp och görs enligt de skatteregler och skattesatser som är beslutade eller som är aviserade och med stor säkerhet kommer att fastställas.

För poster som redovisas i resultaträkningen, redovisas även därmed sammanhängande skatteeffekter i resultaträkningen. Skatteeffekter av poster som redovisas direkt mot eget kapital, redovisas mot eget kapital.

I bolaget redovisas - på grund av sambandet mellan redovisning och beskattning - den uppskjutna skatteskulden på obeskattade reserver, som en del av de obeskattade reserverna.

Materiella anläggningstillgångar
Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med avskrivningar. Utgifter för förbättringar av tillgångars prestanda, utöver ursprunglig nivå, ökar tillgångens redovisade värde. Utgifter för reparation och underhåll redovisas som kostnader.

Materiella anläggningstillgångar skrivs av systematiskt över tillgångens bedömda nyttjandeperiod. När tillgångarnas avskrivningsbara belopp fastställs, beaktas i förekommande fall tillgångens restvärde.

Linjär avskrivningsmetod används för samtliga typer av materiella tillgångar. Följande avskrivningstider tillämpas:

Datorutrustningar	5 år
Biljettsystem	8 år
Hållplatsutrustningar	10 år
Fordonsdatorer	5 alt 10 år
Trafikutrustningar	5 alt 10 år
Övriga inventarier	5–10 år
Motorvagnståg	5 alt 15 år

Inga låneutgifter aktiveras.

Immateriella anläggningstillgångar
Immateriella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackulmulerade avskrivningar. Aktiveringsmodellen tillämpas för internt upparbetade immateriella tillgångar. Avskrivningar görs linjärt över den bedömda nyttjandetiden. Avskrivningstiden för internt upparbetade immateriella anläggningstillgångar är mellan 5-10 år efter en individuell bedömning av nyttjandetiden.

Nedskrivningar
När det finns en indikation på att en tillgång eller en grupp av tillgångar minskat i värde görs en bedömning av dess redovisade värde. I de fall det redovisade värdet överstiger det beräknade återvinningsvärdet skrivs det redovisade värdet omedelbart ner till detta återvinningsvärde.

En tidigare nedskrivning av en tillgång återförs när det har skett en förändring i de antaganden som vid nedskrivningstillfället låg till grund för att fastställa tillgångens återvinningsvärde. Det återförda beloppet ökar tillgångens redovisade värde, dock högst till det värde tillgången skulle ha haft (efter avdrag för normala avskrivningar) om ingen nedskrivning gjorts.

Statliga stöd
Statliga stöd redovisas till verkligt värde när det finns rimlig säkerhet att stödet kommer att erhållas och att bolaget kommer att uppfylla alla därmed sammanhängande villkor.

Statligt stöd som hänför sig till förväntade kostnader redovisas som förutbetalda intäkter. Stödet intäktsförs i den period då de kostnader uppkommer som det statliga stödet är avsett att kompensera.

Statliga stöd för anskaffning av materiella anläggningstillgångar reducerar tillgångens redovisade värde.

Statsbidrag erhålls för att driva tågtrafik på de sk länsjärnvägarna. Dessa bidrag löpte tom 2015 för Viskadalsbanan samt med viss reduktion fram till 2018 för Krösatåget. Statsbidrag erhålls även för halva leasingkostnaden för 3 tåg. Resterande bidrag upp till totalramen betalades ut i december 2017, totalt 20,7 mkr. Förutom den del av beloppet som redovisades som en minskad leasingkostnad 2017 reserverades resterande bidrag som en skuld i balansräkningen för avräkning mot framtida leasingkostnader.

Leasingavtal
Samtliga leasingavtal, oavsett om de är finansiella eller operationella, redovisas som hyresavtal (operationella leasingavtal). Leasingavgiften kostnadsförs linjärt över leasingperioden.

Finansiella anläggningstillgångar
Finansiella tillgångar som är avsedda för långsiktigt innehav redovisas till anskaffningsvärde. Har en finansiell anläggningstillgång på balansdagen ett lägre värde än det bokförda värdet skrivs tillgången ner till detta lägre värde om det kan antas att värdenedgången är bestående.

Finansiella instrument
Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar värdepapper, kundfordringar och övriga fordringar, leverantörsskulder, och låneskulder. Instrumenten redovisas i balansräkningen när bolaget blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor.

Finansiella tillgångar tas bort från balansräkningen när rätten att erhålla kassaflöden från instrumentet har löpt ut eller överförts och bolaget har överfört i stort sett alla risker och förmåner som är förknippade med äganderätten.

Finansiella skulder tas bort från balansräkningen när förpliktelserna har reglerats eller på annat sätt upphört.

Derivatinstrument
Hallandstrafiken utnyttjar derivatinstrument för att hantera ränterisken som uppstår vid upptagande av lån till rörlig ränta. För dessa transaktioner tillämpas normalt säkringsredovisning. När transaktionen ingås, dokumenteras förhållandet mellan säkringsinstrumentet och den säkrade posten, liksom även företagets mål för riskhanteringen och riskhanteringsstrategin avseende säkringen.

Bolaget dokumenterar också företagets bedömning, både när säkringen ingås och fortlöpande, av huruvida de derivatinstrument som används i säkringstransaktioner i hög utsträckning är effektiva när det gäller att motverka förändringar i kassaflöden som är hänförliga till de säkrade posterna.

Dokumenterade säkringar av bolagets räntebindning (säkringsredovisning). Avtal om en så kallad ränteswap skyddar bolaget mot ränteförändringar. Genom säkringen erhåller Hallandstrafiken AB en fast ränta och det är denna ränta som redovisas i resultaträkningen i posten Räntekostnader och liknande resultatposter.

De transaktioner som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning värderas löpande i enlighet med lägsta värdets princip, varvid de värdeförändringar som uppkommer inom ramen för lägsta värdets princip omedelbart redovisas i resultaträkningen. Värdeförändringar på derivatinstrument som utgör kortfristiga och långfristiga skulder och inte uppfyller kriterierna för säkringsredovisning redovisas i olika poster i resultaträkningen beroende på syftet med innehavet av derivatinstrumentet.

Ränteinstrument redovisas i posten Räntekostnader och liknande resultatposter. Upplupna intäkter och kostnader hänförliga till derivattransaktioner redovisas brutto i balansräkningen.

Säkringsredovisningens upphörande: Säkringsredovisningen avbryts om
- säkringsinstrumentet förfaller, säljs, avvecklas eller löses in; eller
- säkringsrelationen inte längre uppfyller villkoren för säkringsredovisning

Eventuellt resultat från en säkringstransaktion som avbryts i förtid redovisas omedelbart i resultaträkningen, utom i de fall säkringsrelationen fortlever i enlighet med koncernens dokumenterade strategi för riskhantering.

Kundfordringar
Kundfordringar redovisas som omsättningstillgångar till det belopp som förväntas bli inbetalt efter avdrag för individuellt bedömda osäkra kundfordringar.

Låneskulder
Låneskulder redovisas initialt till erhållet belopp efter avdrag för transaktionskostnader. Skiljer sig det redovisade beloppet från det belopp som skall återbetalas vid förfallotidpunkten periodiseras mellanskillnaden såsom räntekostnad eller ränteintäkt över lånets löptid. Härigenom överensstämmer vid förfallotidpunkten det redovisade beloppet och det belopp som skall återbetalas.

Fordringar
Fordringar med förfallodag mer än 12 månader efter balansdagen redovisas som anläggningstillgångar, övriga som omsättningstillgångar. Fordringar upptas till det belopp som efter individuell prövning beräknas bli betalt.

Kassaflödesanalys
Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medför in- eller utbetalningar.
Som likvida medel klassificeras kassa- och banktillgodohavanden.

Avsättningar
Företaget gör en avsättning när det finns en legal eller informell förpliktelse och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Rapportering för verksamhetsgrenar och geografiska marknader
Bolagets huvudsakliga verksamhetsgrenar utgörs av Allmän kollektivtrafik med tåg och buss, Anropsstyrd trafik (färdtjänst och sjukresor) samt Skolskjutstrafik. Länsöverskridande resor intäktsavräknas månadsvis till/från våra grannlän samt län i Öresundstågssamarbetet.

Bolagets geografiska marknad är Sverige.

Ersättningar till anställda
Kortfristiga ersättningar: Kortfristiga ersättningar i bolaget utgörs av lön, sociala avgifter, betald semester, betald sjukfrånvaro samt förmåner i form av periodkort (resekort), lunchkuponger och friskvårdsbidrag. Kortfristiga ersättningar redovisas som en kostnad och en skuld då det finns en legal eller informell förpliktelse att betala ut en ersättning.

Ersättningar efter avslutad anställning: I Hallandstrafiken förekommer endast avgiftsbestämda pensionsplaner. I avgiftsbestämda planer betalar företaget fastställda avgifter till ett annat företag och har inte någon legal eller informell förpliktelse att betala något ytterligare även om det andra företaget inte kan uppfylla sitt åtagande. Bolagets resultat belastas för kostnader i takt med att de anställdas tjänster utförts.

Övriga långfristiga ersättningar: I bolaget förekommer inga långfristiga ersättningar till anställda.

Ersättningar vid uppsägning: Ersättningar vid uppsägning utgår då någon beslutar att avsluta en anställning före den normala tidpunkten för anställningens upphörande eller då en anställd accepterar ett erbjudande om frivillig avgång i utbyte mot sådan ersättning. Om ersättningen inte ger företaget någon framtida ekonomisk fördel redovisas en skuld och en kostnad när företaget har en legal eller informell förpliktelse att lämna sådan ersättning. Ersättningen värderas till den bästa uppskattningen av den ersättning som skulle krävas för att reglera förpliktelsen på balansdagen.

Aktierelaterade ersättningar: Bolaget tillämpar inte aktierelaterade ersättningar.

Likvida medel
Bolaget har likvida medel på koncernkonto hos Region Halland. Dessa klassificeras som fordran/skuld i balansräkningen och som likvida medel i kassaflödesanalysen.

Obeskattade reserver
Obeskattade reserver redovisas med bruttobelopp i balansräkningen, inklusive den uppskjutna skatteskuld som är hänförlig till reserverna.

Bokslutsdispositioner
Förändringar av obeskattade reserver redovisas som bokslutsdispositioner i resultaträkningen.

Nyckeltalsdefinitioner
Soliditet
Eget kapital och obeskattade reserver (med avdrag för uppskjuten skatt) i förhållande till balansomslutningen.

NKI
Kundnöjdhetsindex mäts genom en telefonundersökning som genomförs en gång per månad där 100 personer får svara på 18 frågor och där svaren graderas 1–5. Svaren kategoriseras i kund och allmänhet och redovisas i procent.

Not 2 Övriga rörelseintäkter

	2017	2016
Skolkort	25 010	26 848
Skolskjutstrafik	128 537	124 904
Anropsstyrd trafik (färdtjänst och sjukresor)	137 192	124 283
Statsbidrag	1 640	6 180
Övrigt	4 589	5 169
Summa	**296 968**	**287 384**

Not 3 Driftbidrag

	2017	2016
Driftbidrag från Region Halland	438 400	402 000
Summa	**438 400**	**402 000**

Not 4 Trafikkostnader

	2017	2016
Linjelagd trafik	713 422	659 270
Anropsstyrd trafik	123 026	110 872
Skolskjutstrafik	126 371	123 033
Övriga kostnader	5 747	6 223
Summa	**968 566**	**899 398**

Not 5 Ersättning till revisorerna

	2017	2016
Öhrlings Pricewaterhouse Coopers		
Revisionsuppdraget	216	223
Revisionsverksamhet utöver Revisionsuppdraget	-	9
Skatterådgivning	20	4
Övriga tjänster	-	22
Summa	**236**	**258**

Not 6 Operationella leasingavtal

	2017	2016
Leasingkostnader (inkl hyra för lokaler)	46 865	41 195
Återstående kostnader leasingavtal 1år	46 554	39 091
Återstående kostnader leasingavtal 1–5 år	178 901	58 007
Återstående kostnader leasingavtal >5 år	137 474	116 852

I bolagets redovisning utgörs den operationella leasingen i allt väsentligt av 11 hyrda tåg, 2 företagsbilar och hyra av lokaler. Avtal om leasing av 2 bilar tecknades 2017 och löper på 3 år. När det gäller hyra av tåg finns två avtal, ett omfattande 3 tåg (löper tom år 2036) och ett gällande 8 tåg (gäller tom 2023 därefter ev förlängning med 5 år var gång).

Not 7 Personal

	2017	2016
Medelantalet anställda		
Kvinnor	48	42
Män	30	28
Totalt	**78**	**70**
Löner, ersättningar, sociala avgifter och pensionskostnader		
Löner och ersättningar till styrelsen och verkställande direktören	1 372	1 173
Löner och ersättningar till övriga anställda	27 761	25 699
Totalt	**29 133**	**26 872**
Sociala avgifter enligt lag och avtal	9 880	9 059
Pensionskostnader för styrelsen och verkställande direktören	212	192
Pensionskostnader för övriga anställda	1 718	1 789
Totalt	**11 810**	**11 040**
Totala löner, ersättningar, sociala avgifter och pensionskostnader	**40 943**	**37 912**

Avgångsvederlag till VD:
Vid uppsägning från bolagets sida är VD utöver lön under uppsägningstiden (6 månader) berättigad till ett avgångsvederlag motsvarande 6 månadslöner. Med månadslön avses den vid uppsägningen gällande månadslönen före skatteavdrag, dock ska inte andra löne- eller anställningsförmåner inräknas. Rätten till avgångsvederlag bortfaller från och med den dag då VD fyller 65 år.

	2017	2016
Styrelseledamöter och ledande befattningshavare		
Antal styrelseledamöter på balansdagen		
Kvinnor	4	4
Män	7	7
Totalt	**11**	**11**
Antal verkställande direktörer och andra ledande befattningshavare		
Kvinnor	3	4
Män	3	3
Totalt	**6**	**7**

Not 8 Maskiner och andra tekniska anläggningar

	2017-12-31	2016-12-31
Ingående anskaffningsvärden	150 263	159 770
Årets förändringar		
– Inköp	3 079	4 083
– Försäljningar och utrangeringar	-	-13 590
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	153 342	150 263
Ingående avskrivningar	-77 749	-78 236
Årets förändringar		
– Försäljningar och utrangeringar	-	13 590
– Avskrivningar	-13 093	-13 103
Utgående ackumulerade avskrivningar	-90 842	-77 749
Utgående restvärde enligt plan	**62 500**	**72 514**

Not 9 Verkligt värde på derivatinstrument

Redovisade och verkliga värden på ränteswap (derivat) är enligt följande:	2017-12-31	2016-12-31
Verkliga värden	-15 108	-16 747
Summa	**-15 108**	**-16 747**

Upplysning om verkliga värden
Hallandstrafiken AB har via ägaren Region Halland 2012 tecknat en ränteswap (derivat) om nominellt 150 714 815 kr och med löptid fram till och med december 2034. För vidare upplysning om användning av derivat se not 1.

Not 10 Pågående nyanläggningar avseende immateriella anläggningstillgångar

	2017-12-31	2016-12-31
Ingående nedlagda kostnader	-	-
Under året nedlagda kostnader	2 952	-
Omföring till Immateriella anläggningstillgångar	-	-
Utgående nedlagda kostnader	**2 952**	**0**

Not 11 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar

	2017-12-31	2016-12-31
Ingående nedlagda kostnader	-	-
Under året nedlagda kostnader	4 645	-
Överfört till maskiner och inventarier se not 8	-	-
Utgående nedlagda kostnader	**4 645**	**0**

Not 12 Andelar i intresseföretag

Direkt ägda	Org nr	Säte	Kapitalandel	Rösträttsandel
Samtrafiken AB	556467-7598	Stockholm	2 %	3 %
AScan EkFör	716426-3035	Hässleholm	14 %	14 %

-

	Kapital-andel %	Rösträtts-andel %	Bokfört värde	Antal andelar
Samtrafiken AB	2	3	30	30
AScan EkFör	14	14	32	1
Summa			**62**	

Skillnaden mellan bokfört värde och bolagets andel i intresseföretagens eget kapital uppgår till 632 tkr (604 tkr).

Not 13 Fordringar Region Halland

	2017-12-31	2016-12-31
Ingående värde	92 700	92 700
Årets förändring	-	-
Utgående värde fordringar Region Halland	**92 700**	**92 700**

Hallandstrafikens ägare fattade under 2004 beslut att dels genom ett villkorat aktieägartillskott tillskjuta kapital för att möjliggöra finansiering av utökning av tågtrafiken på Västkustbanan genom anskaffning av tre Öresundståg, dels att ikläda sig ett solidariskt borgensansvar för finansieringen av den utökade trafiken. Av de 85,5 mkr i aktieägartillskott reglerades 42,8 tillbaka till kommunerna 2012 då Region Halland blev ensam ägare till bolaget. Under 2014 beslöt Region Halland att skjuta till ytterligare kapital i form av ett aktieägartillskott på 50 mkr.

Not 14 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2017-12-31	2016-12-31
Förutbetalda kostnader		
IT systemunderhåll	2 420	2 182
Trafikkostnader	30 004	46 824
Övriga förutbetalda kostnader	2 800	2 212
Summa	**35 224**	**51 218**
Upplupna intäkter		
Upplupna biljettintäkter	23 257	21 956
Summa	**23 257**	**21 956**
Totalt	**58 481**	**73 174**

Not 15 Likvida medel

	2017-12-31	2016-12-31
Kassamedel	6 819	1 728
Medel på koncernkonto	-9 570	-24 887
Likvida medel i kassaflödesanalysen	**-2 751**	**-23 159**

Not 16 Aktiekapital

Aktiekapitalet består av 2 500 aktier med kvotvärde 1 000 kronor.

Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2017-12-31	2016-12-31
Löneskuld, semesterlöneskuld	754	1 066
Upplupna sociala avgifter	1 061	1 059
Försäljningsintäkter färdbevis	31 587	30 858
Entreprenadersättningar	11 967	6 482
Kungsbacka/Västtrafik	1 853	4 189
Övriga poster	28 852	13 409
Summa	**76 074**	**57 063**

Not 18 Förslag till disposition av resultatet (i kr)

Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel:	
Balanserade vinstmedel	109 896 691
Årets vinst	-1 504 378
	108 392 313
Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att i ny räkning överförs	108 392 313
	108 392 313

Not 19 Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut

Företaget har efter balansdagen inte kännedom om några väsentliga händelser som påverkar bolaget. Det har heller inte beslutats om några viktiga förändringar i verksamheten.

Hallandstrafiken AB
556225-2998

Resultat- och balansräkningen kommer att föreläggas årsstämman 2018-03-28 för faställelse.

Falkenberg 2018–03–26

Andreas Almquist
Verkställande Direktör

Gösta Bergenheim
Ordförande

Per Stané Persson
Vice Ordförande

Catharina Berghorn

Tove Bergman

Ingemar Johansson

Magnus Ackerot

Tommy Rydfeldt

Mikael Delin

Tore Johansson

Hélene Bäck
Arbetstagarrepresentant

Cecilia Häägg
Arbetstagarrepresentant

Vår revisionsberättelse har lämnats 2018–03–28.

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Peter Sjöberg
Auktoriserad revisor

Den till detta dokument bilagda revisionsberättelsen avser revisors uttalande avseende den årsredovisning som styrelsen avgivit och som är inskickad till Bolagsverket. Årsredovisningen som skickas in till Bolagsverket presenteras på sidorna 20–35 i detta dokument.

Revisionsberättelse
Till bolagsstämman i Hallandstrafiken AB,
org.nr 556225-2998

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden
Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Hallandstrafiken AB för år 2017.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Hallandstrafiken ABs finansiella ställning per den 31 december 2017 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden
Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Hallandstrafiken AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Annan information än årsredovisningen
Den tryckta versionen av årsredovisningen innehåller även annan information än årsredovisningen. Denna information återfinns på sidorna 2–19 i den tryckta versionen av årsredovisningen. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information. I samband med vår revision av årsredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar
Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar
Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller fel och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden
Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Hallandstrafiken AB för år 2017 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden
Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Hallandstrafiken AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar
Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation, och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar
Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:
• företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget
• på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av förvaltningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Falkenberg den 28 mars 2018
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB
Peter Sjöberg
Auktoriserad revisor

BÄSTA LIVSPLATSEN
Region Halland

Till årsstämman i Hallandstrafiken AB
Organisationsnummer 556225-2998

Till Regionfullmäktige i Halland

Granskningsrapport för år 2017

Jag, av Regionfullmäktige utsedd lekmannarevisor, har granskat Hallandstrafiken AB:s verksamhet under räkenskapsåret 2017.

Styrelse och VD ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande bolagsordning, ägardirektiv och beslut samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. Lekmannarevisorn ansvarar för att granska verksamhet och intern kontroll samt pröva om verksamheten bedrivits enligt fullmäktiges uppdrag och mål samt de föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen, god revisionssed i kommunal verksamhet och regionens revisionsreglemente samt utifrån bolagsordning och av Regionfullmäktige/årsstämman fastställt ägardirektiv.

Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och prövning.
I samverkan med Region Hallands revisorer har en fördjupad granskning utförts av Regionen Hallands sjukreseverksamhet, där Hallandstrafiken utför den anropsstyrda trafiken för regionens räkning. Jag har gjort bedömningen att verksamheten bedrivs på ett tillfredsställande sätt.
Rapporten är avlämnad och behandlad i styrelsen

Samråd har skett med den auktoriserade revisorn som en del i en samordnad revision.

Jag bedömer sammantaget att bolagets verksamhet har skötts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.

Jag bedömer att bolagets interna kontroll har varit tillräcklig.

Varberg 2018-03-26

Jan-Erik Martinsen
Av Regionfullmäktige utsedd lekmannarevisor

BÄSTA RESVALET

Hallandstrafiken
Ett bolag inom Region Halland

Box 269 , 311 23 Falkenberg
0346-712 500

www.hallandstrafiken.se