Hallandstrafikens

Årsredovisning

2018



Årsredovisning för räkenskapsåret 2018

Innehåll:

VD och ordförande har ordet	3
En del av vad vi gjort 2018	4
Styrelse & Ledning	6
Hållbarhetsrapport	9
Förvaltningsberättelse	20
Resultaträkning	24
Balansräkning	25
Förändringar i eget kapital	27
Kassaflödesanalys	28
Noter	29
Revisionsberättelse	36
Granskningsrapport	38

Hallandstrafiken
Box 269 | 311 23 Falkenberg
Tel. 0346-712 500 (växel)
www.hallandstrafiken.se



2018

För tredje året i rad överträffar resandeutvecklingen i Halland det uppsatta målet på 5 %. Dessutom tar vi under 2018 ett rejält kliv när det gäller vår marknadsandel. Strategin att satsa resurserna i prioriterade stråk ger resultat, som exempel kan nämnas att resandet i Varberg nu har fördubblats sedan omläggningen av stadsbusstrafiken 2015.

Sverige har en hög målsättning när det gäller minskning av transportsektorns klimatpåverkan. Därför behöver kollektivtrafikens marknadsandel fortsätta öka i hög takt. De senaste årens ökning i Halland utgör en bra början.

Att uppnå de här resandesiffrorna trots de begränsningar som finns på Västkustbanan är klart positivt, men det förminskar inte behovet av en väl fungerande järnväg med ordentlig kapacitet. Idag är det sårbart och våra kunder drabbas ofta av förseningar på grund av störningar.

Den goda resandeutvecklingen hade också en positiv inverkan på årets resultat. Biljettintäkterna överträffade budget med drygt 14 mkr under 2018.

Efter en lång period med bristfällig leverans och missnöjda kunder inom området serviceresor var det sommaren 2018 dags för nya trafikavtal inom taxi. Avtalen innebar ökade krav på företagen som bedriver trafiken men också en högre kostnad för länets kommuner. Sedan de nya avtalen tecknades har kvaliteten på trafiken avsevärt förbättrats.

2018 kännetecknas också av arbete med vårt nya betalsystem, samt översyn av biljettsortiment och zonstruktur. Under 2019 är det vår målsättning att lansera en första version av vår nya mobilapplikation som blir en bärande enhet i vårt nya betalsystem.

I december publicerades förfrågningsunderlaget för den stora trafikupphandlingen av all vår busstrafik i Halland exklusive Kungsbacka. Under våren 2019 får vi in anbuden och målsättningen är att teckna nya avtal innan sommaren. Trafikstart med de nya avtalen sker i juni 2020.

Under året som gick har vi kartlagt våra kunders behov med hjälp av kundinteraktioner ute i trafiken samt djupintervjuer. De tre viktigaste behoven, föga förvånande kanske men inte mindre viktigt, är att trafiken går i tid, att man som kund får relevant information vid störningar samt att man får ett bra bemötande av våra förare och ombordpersonal. De här insikterna tar vi med oss in i vårt fortsatta arbete och där målsättningen är att ha Sveriges nöjdaste kunder 2020. Trots att vi har börjat röra oss i rätt riktning, så kan vi ödmjukt konstatera att vi har en bit kvar.

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken

Gösta Bergenheim
Ordförande, Hallandstrafiken

En del av vad vi gjort 2018

JANUARI
VARBERG

I januari blev det billigare att resa inom Varbergs kommun med ett periodkort. Förändringen innebar att man bara behöver betala grundpriset (en zon) för en periodbiljett som gäller i hela kommunen, inklusive resor till och från Ullared på Linje 651.

FEBRUARI
FALKENBERG

Att det var Alla Hjärtans Dag den 14 februari syntes extra väl på Hallandstrafikens bussar i Falkenberg och Varberg. I Falkenberg smyckades en buss med hjärtan och ballonger och i Varberg sjöng Nobinakören sånger på olika bussar och hållplatser.

MARS
VARBERG

Den 9 mars invigdes det första helrenoverade Öresundståget på Varbergs station. Gösta Bergenheim, Hallandstrafikens ordförande, invigningstalade och många glada resenärer stegade ombord när han premiäröppnade dörrarna. Sammanlagt 111 Öresundståg ska renoveras och inom fem år ska alla Öresundståg vara uppfräschade.





APRIL
FALKENBERG

Fria Resor kampanjer är en av Hallandstrafikens aktiviteter för att få fler hallänningar att resa tillsammans. Under april månad, i samband med att Söderbron var avstängd, genomfördes en stor Prova-på kampanj på Västra Gärdet, Herting och Hjortsberg i Falkenberg. 3 000 Falkenbergare fick åka gratis med Hallandstrafiken under två aprilveckor, när Söderbron var helt avstängd.

MAJ
HALLAND

I slutet av maj lanserades Hallandstrafikens Sommarkort för åttonde gången. 10 593 kort såldes till resor 15 juni till 15 augusti. Det är 2 800 färre sålda kort, jämfört med rekordåret 2017. Det är första gången någonsin som försäljningen inte ökar från föregående år. Det statligt finansierade ”Sommarlovskortet” är en bidragande orsak till färre sålda Sommarkort. Cirka 16 000 gratis ”Sommarlovskort” delades ut till halländska ungdomar.





JUNI
ÅKULLA BOKSKOGAR

I mitten av juni började Åkturen köra alla dagar från Varbergs station. Åkturen är en unik busslinje som sommartid tar resenärerna till olika turistmål öster om Varberg. Grimeton Radiostation, Åkulla bokskogar och Öströö fårfarm är bara några av resmålen. Åkturen är en vanlig busslinje som finns i Reseplaneraren. Resenärerna kan hoppa av och på bussen som man vill efter hela linjen. Hela turen tar två timmar.

JULI
HALMSTAD

Under juli månad körde Hallandstrafiken återigen de populära Rockbussarna i Halmstad. Rockbussen Linje 30 körde från Resecentrum till Tylösand de dagar och tider då de mest populära artisterna hade konserter. Ombord på Rockbussen bjöd Hallandstrafiken på livemusik med Christof Jeppsson.

SEPTEMBER
LANDERYD

Den 1 och 2 september åkte cirka 500 hallänningar med Hallandstrafikens specialchartrade Krösatåg till (och från) Tågdagarna i Landeryd. Tågresan, som var gratis, startade från Halmstad C på morgonen båda dagarna och var åter i Halmstad på eftermiddagen. Under Tågdagarna kunde besökarna, förutom att njuta av allsköns gamla tåg, även besöka Hallandstrafikens eventtält, dricka kaffe, prata med säljarna och snurra på det populära vinsthjulet.

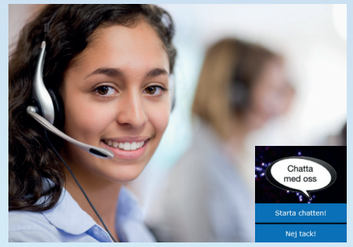


AUGUSTI
FALKENBERG

Hallandstrafiken nominerades i augusti till ett av reklambranschens mest prestigefyllda pris, Publishingpriset. Det var 2017 års förarfilm som väckte nomineringsjuryns uppmärksamhet och valde ut Förarfilmen som en av fem nominerade filmer. Syftet med filmen var att lyfta fram bussförarna och förarnas insatser för en bredare publik. I november, när priset slutligen delades ut på Berns salonger i Stockholm, slutade Hallandstrafikens film på andra plats i kategorin ”Filmer som marknadsför tjänster”.

OKTOBER
ULLARED

När Gekås i Ullared förändrade och förlängde öppettiderna inför julen, förstärktes också kollektivtrafiken till och från Ullared. En lunchtur och en kvällstur tillkom alla fredagar och lördagar fram till den 1 december. Tidtabellen anpassades både för shoppingsugna hallänningar och Gekås personal.



NOVEMBER
FALKENBERG

Efter två veckors testande tidigare under hösten, öppnade Hallandstrafiken i mitten av november en permanent chatt. Chatten är tänkt som ytterligare en digital kanal som resenärerna kan använda för snabba frågor och svar. Vanligaste frågorna till chatten är om tider för buss och tåg och om priser. Chatten blev snabbt en stor succé bland resenärerna och antalet chattsamtal ökar kraftigt varje månad.

DECEMBER
VARBERG

Den 9 december infördes vintertidtabellen i Halland, med många större och mindre förändringar i hela trafiken. Varbergs Bussterminal flyttade tvärs över Västra Vallgatan, till den gamla PRE-EM-macken, mitt emot stationen. Flytten av Bussterminalen är en del av projektet med att bygga Varbergstunneln. På Linje 10 i Falkenberg öppnas numera alla dörrar i bussen för påstigande och resenärer med giltigt färdbevis behöver inte visa biljett för föraren eller blippa kort i kortläsaren. På Resecentrum i Halmstad ändrades presentationen av hållplatslägena. Alla hållplatslägen presenteras nu med bokstäver och en tydligare uppdelning mellan stads- och regionbussarnas lägen gjordes.

jan feb mars april maj juni juli aug sep okt nov dec

Styrelse



Från vänster

Magnus Ackerot, M
Tommy Rydfeldt, L
Cecilia Häägg, Arbetstagarrepresentant
Ingemar Johansson, C
Gösta Bergenheim, ordförande, M
Per Stané Persson, vice ordförande, S
Catharina Berghorn, S
Mikael Delin, S
Tore Johansson, SD

Tove Bergman, MP, och Heléne Bäck, Arbetstagarrepresentant, saknas på bild.

Ledning



Från vänster

Daniel Modiggård, Trafikchef
Yasmine Möllerström Henstam, Kommunikationschef
Mats Nyström, Kundstrateg
Åsa Karlsson, Kundcenterchef
Andreas Almquist, VD
Susanne Isacson, HR-specialist
Karin Bernhardt Engström, Ekonomichef
Jarl arne Leek, IT-chef

Hallandstrafiken har:

- ***4 500*** följare på Facebook
- ***750*** följare på Instagram
- ***190*** följare på Linkedin
- ***4 500*** besökare på hemsidan/dag
- ***150*** chattsamtal/dag

Hallandstrafiken är med dig hela vägen...

RESA TILLSAMMANS

– ETT HÅLLBART SÄTT ATT FÖRFLYTTA SIG

Hållbarhetsredovisningen är ett sätt att redovisa hur bolaget arbetar med hållbarhetsfrågor och vilket resultat det arbetet har lett till under 2018.

Detta är Hallandstrafikens lagstadgade Hållbarhetsrapport.

Syftet med redovisningen är att ge en balanserad bild av verksamhetens hållbarhetsarbete och belysa både positiva aspekter, resultat samt risker och framtida utmaningar.

Att resa tillsammans är ett hållbart sätt att förflytta sig, men det krävs mer av 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 också med som en röd tråd i den tillväxtstrategi som bl.a. styr vår verksamhet.

Den ekonomiska dimensionen av hållbarhet innebär för Hallandstrafiken 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. Teknikutvecklingen går snabbt inom det här området och vi tittar just nu på möjligheten att trafikera delar av stadstrafiken med elbussar. Men det handlar också om att locka över bilister och få dem att börja åka kollektivt. När en kund väljer att åka med Hallandstrafiken är det ett bra val för miljön. Att åka kollektivt är i sig mer hållbart än att åka ensam i en bil.

Den sociala hållbarheten innebär att människor i Halland får så goda livsvillkor som möjligt 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. Som upphandlande myndighet har även Hallandstrafiken möjlighet att ställa krav på arbetsrättsliga villkor i trafikavtalen, en möjlighet som utnyttjas.

Att resandet med kollektivtrafiken i Halland ökar, och för tredje året i rad överträffar uppsatta mål, är ett kvitto på att vi erbjuder en attraktiv tjänst men också att vi har lyckats fånga upp de områden som hållbarhetsarbetet vilar på. Att vi dessutom har lyckats ta marknadsandelar från bilen gör oss ännu mer stärkta i den övertygelsen.

Ur ett mer internt perspektiv så eftersträvar vi 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. Beskrivningen av det arbete vi gör för att stödja de mänskliga rättigheterna ingår i avsnittet Social Hållbarhet. Att alla behandlas lika oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund ska genomsyra allt vi gör och vår trafik ska vara tillgänglig, trygg och säker för alla.

Den här hållbarhetsredovisningen sammanfattar Hallandstrafikens hållbarhetsarbete för 2018, något som vi är mycket stolta över.

Andreas Almquist, VD

VERKSAMHET

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 studiependling, 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 82 tillsvidareanställda vid utgången av 2018.

EKONOMISK HÅLLBARHET

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

Huvudstrategin i utvecklingen av kollektivtrafiken är enligt Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland att koncentrera resurser till stråk där det finns goda förutsättningar att öka resandet. En grundläggande princip är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken. Hallandstrafiken arbetar kontinuerligt med att analysera resbehovet genom det årliga arbetet med Kollektivtrafikplanen. I arbetet ingår en genomlysning av befintlig trafik för att hitta effektiviseringar och möjlighet att omfördela resurser till där de gör störst nytta.

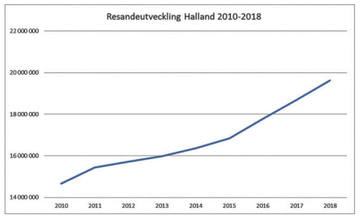
Längs hela kuststråket mellan Göteborg och Laholm är det en omfattande pendling mellan kommunerna. Därtill har pendlingen mellan Halland och nordvästra Skåne ökat mycket på senare år. Allra störst är pendlingen mellan Kungsbacka och Göteborg/Mölndal men arbetspendlingen mellan Halland och Göteborg sträcker sig ända ner till Halmstad. Över 30 000 personer pendlar dagligen mellan Halland och Västra Götaland, de allra flesta in mot Göteborgsområdet, men det är även över 5 000 personer i motsatt riktning. Framförallt har tågtrafiken på Västkustbanan stor betydelse för kopplingarna mot Göteborg och söderut mot Skåne. Tågtrafikens korta restider på Västkustbanan i förhållande till bilen har öppnat upp nya pendlingsmöjligheter. För att möjliggöra en fortsatt regionförstoring där fler kan resa hållbart kommer en ökad kapacitet på järnvägen att krävas. Om infrastruktursatsningar uteblir kommer en fortsatt resandeökning i kollektivtrafiken att hämmas, vilket i sin tur kan påverka Hallands tillväxt och utveckling negativt.



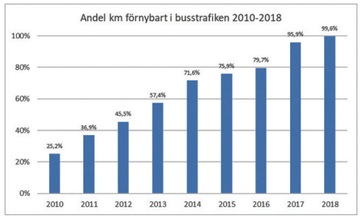
MILJÖMÄSSIG HÅLLBARHET

Den miljömässiga dimensionen på hållbarhet innebär att kollektivtrafiken kan bidra till att minska användningen av fossila bränslen och ökad energieffektivitet om bilister övergår till att åka kollektivt, förutsatt att bilarna drivs med fossila bränslen. För att kollektivtrafiken ska bidra till utsläppsminskningar krävs att det kollektivtrafikutbud som erbjuds används. Vid en alltför låg användning av den linjelagda kollektivtrafiken är det inte miljömässigt motiverat att bedriva trafiken. Om bilresorna kan minska genom att fler väljer kollektivtrafiken kan också stora fördelar uppnås i framförallt stadsmiljöer genom att minska behovet av väginfrastruktur och skapa mer utrymme att utveckla den byggda miljön åt människan.

Resandet med kollektivtrafik i Halland har under ett flertal år haft en positiv trend. Målet för 2018 var att nå en resandeökning över 5 % jämfört föregående år. Under 2018 genomfördes 19,6 miljoner resor med kollektivtrafik i Halland, vilket är en ökning med 5,1 % jämfört föregående år. Sett till utvecklingen några år tillbaka i tiden, år 2010, har resandet ökat med 80 %. Förklaringen till resandeökningen hittas främst i ett ökat tågresande på Västkustbanan, samt ökat resande inom stadsbusstrafiken. Marknadsandelen, d.v.s. andelen resor med kollektivtrafik av totalt antal motoriserade resor, visar på kollektivtrafikens konkurrenskraft. I Halland ökar kollektivtrafikens marknadsandel och ligger nu på drygt 18 %. Mycket tyder på att den positiva resandeutvecklingen kommer att fortsätta kommande år. En sådan utveckling väntas dock driva ökade kostnader, vilket kräver att tillräckliga resurser avsätts för kollektivtrafikens fortsatta utbyggnad både sett till trafikutbud och infrastruktur.



Hallandstrafiken arbetar mot en fossilfri kollektivtrafik senast år 2020 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. Hallandstrafiken har genom upphandlingar av trafiken möjlighet att ställa krav på att fossilfria drivmedel används, vilket också görs. I busstrafiken har andelen körda kilometer med förnyelsebara drivmedel ökat under 2018. Totalt har 99,6 % av Hallandstrafikens busstrafik utförts med förnyelsebara drivmedel under 2018, en uppgång med ca 3,7 procentenheter jämfört 2017. I takt med ett ökat behov av förnybara drivmedel inom transportsektorn finns risken för en stigande prisutveckling vilket kan medföra ökade kostnader för Hallandstrafikens verksamhet.







SOCIAL HÅLLBARHET

Den sociala hållbarheten innebär att människor har en godtagbar levnadsstandard och att fördelningen av samhällets resurser är rättvis. Kollektivtrafiken har 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.

Unga och gamla, män och kvinnor, personer med funktionshinder och personer från olika socioekonomiska bakgrunder har genom kollektivtrafiken möjlighet att förflytta sig. På så sätt kan de ta del av utbudet som finns i olika delar av Halland och omkringliggande regioner, till exempel skola, arbete, evenemang och fritidsaktiviteter.

Genom en ökad integrering av kollektivtrafiken i övrig samhällsutveckling kan den hjälpa till att bygga hållbara och attraktiva livsplatser. Hallandstrafiken samverkar i hög grad i olika forum med andra samhällsaktörer, framförallt kommuner och Trafikverket.

Samtliga fordon som trafikerar i den allmänna kollektivtrafiken är tillgänglighetsanpassade enligt branschgemensamma rekommendationer. Enligt trafikförsörjningsprogrammet ska samtliga hållplatser i stråken inom stadsbusstrafiken, samt övriga hållplatser med fler än 20 påstigande per vardag vara tillgänglighetsanpassade senast 2025. Ett löpande arbete sker med tillgänglighetsanpassning av hållplatser runt om i länet.

Hallandstrafiken ställer krav på arbetsrättsliga villkor för förare enligt Upphandlingsmyndighetens rekommendation i nuvarande trafikavtal för serviceresor och i kommande trafikavtal för busstrafiken (start 2020).

Sju av tio resenärer känner trygghet när de reser med Hallandstrafiken. Siffran kommer från den oberoende branschundersökningen Kollektivtrafikbarometern*. Det är både ett tydligt kvitto på det arbete vi gör för att skapa trygghet före, under och efter en resa. Men också ett bra verktyg för att kunna bli ännu bättre.

Hallandstrafiken arbetar löpande med trygghetsskapande åtgärder. Bland annat med nya väderskydd, reflexsnurror på hållplatser där belysningen är ringa eller obefintlig. Samarbeten med olika samhällsorganisationer har genomförts för att vara ”närvarande på stan” i samband med t.ex. lönehelger. Hallandstrafiken har dessutom ytterligare ökat resurserna för att snabbt, effektivt och korrekt få ut störningsinformation till våra resenärer.

2018 känner sig åtta av tio resenärer nöjda med sin senaste resa med Hallandstrafiken.

**Kollektivtrafikbarometern* är en undersökning som genomförs av branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik. Undersökningen baseras på intervjuer med drygt 50 000 kollektivtrafikresenärer, spridda över hela landet. Med frågor om resvanor, nöjdhet och attityder kan vi mäta vad våra resenärer tycker om oss och sedan agera därefter. Dessa uppföljningar är mycket viktiga för oss i vårt arbete med att kunna fokusera på rätt projekt och både behålla befintliga nöjda kunder och få fler nöjda kunder.

7 av 10
känner trygghet när de reser med Hallandstrafiken

8 av 10
känner sig nöjda med sin senaste resa med Hallandstrafiken

PERSONAL

Hallandstrafiken strävar efter att vara en attraktiv arbetsgivare och att rekrytera och behålla medarbetare med hög kompetens och engagemang för vår verksamhet och dess utveckling. Hög grad av arbetsglädje när medarbetaren går till jobbet och motivation i det ständigt pågående utvecklingsarbetet blir allt mer viktiga faktorer. Under året har arbetet fortsatt med aktiviteter och åtgärder i linje med ovanstående.

Att känna sig välkommen som nyrekryterad har visat sig påverka anställningen i dess förlängning. Det är en av de orsaker som gjort att extra fokus har legat på arbetet med att utveckla introduktionen så att den är genomtänkt och att nya medarbetare därigenom snabbt kommer in i sitt uppdrag.

Under året har arbetet med det systematiska arbetsmiljöarbetet (SAM) utvecklats och uppdaterats. Det innebär att samtliga chefer fått utbildning i sitt arbetsmiljöansvar, vad det innebär samt fått arbetsmiljöfördelningar. I arbetet har även följande uppdaterats: rutin för uppföljning av SAM, riktlinje för det systematiska brandskyddsarbetet samt rutin för riskinventeringar och skyddsronder. Alla medarbetare har erbjudits hälsokontroll hos företagshälsovården, som uppgick i ny regi under året och där nytt avtal tecknats. En god hälsa främjas genom att ge bland annat friskvårdsbidrag. Gemensamma trivselaktiviteter har genomförts under året vilket också stärker arbetsmiljön, hälsan och kulturen i organisationen.

Välkända lönekriterier är av stor vikt när det årliga lönesamtalet kommer. Lönekriterierna har under året uppdaterats och informerats till samtliga medarbetare och ligger till grund för lönerevision 2019. Även en revidering av den lagstadgade lönekartläggningen ur ett jämställdhetsperspektiv har genomförts där inga osakliga löneskillnader på grund av kön har framkommit.

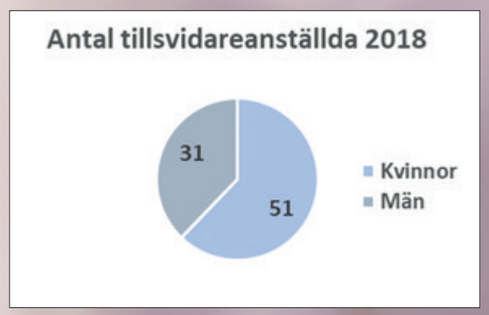
Under hösten har en student som läser HR-management vid Lunds universitet haft sin praktik på Hallandstrafiken. Under praktikperioden reviderades Likabehandlingsplanen. Den innehåller nu aktuella mål samt aktiviteter utifrån diskrimineringslagen, vilket kommer att bidra till att mer fokus läggs på dessa frågor. Likabehandlingsplanen kommer att revideras varje år. Även Handlingsplan för kränkande särbehandling och sexuella trakasserier uppdaterades.

I januari sjösattes en ny organisationsstruktur inom företaget. Den innebar bland annat att fem tjänster som enhetschefer instiftades och en Kundstrateg rekryterades. Ledningsgruppen utökades med att, utöver avdelningschefer, innefatta Kundstrateg samt HR.

I konkurrensen om nya medarbetare med rätt kompetens, motivation och engagemang är det viktigt med gemensam syn på värderingar och syfte med verksamheten inom företaget. Om dessa är otydliga finns en risk att det leder till svårigheter att stärka sitt arbetsgivarvarumärke som i sin tur genererar ett stort urval i rekryteringsprocessen. Ett fortsatt utvecklingsarbete inom området är därför av stor vikt det kommande året.

På sidan 16–17 har några av Hallandstrafikens medarbetare gett sina reflektioner kring sin anställning.







JENNY NILSSON

Ålder:
42

Arbetsuppgift:
Redovisningsansvarig

Arbetsplats:
Huvudkontoret i Falkenberg

År i företaget:
4

”I matsalen är det naturligt att sitta med alla kollegor från alla avdelningar”.

När förra arbetsgivaren minskade ner verksamheten valde Jenny att söka nytt arbete. I samma veva sökte Hallandstrafiken en redovisningsansvarig, som blev Jenny. Hon trivs väldigt bra på jobbet och det märks kanske tydligast här:

– Ja, det är lite varmt i rummet på sommaren, skrattar Jenny åt det enda negativa hon kommer på. Den gemensamma matsalen är en plats där kollegorna genom åren skapat en känsla av att alla är välkomna.

– I matsalen är det naturligt att sitta på olika platser och med olika kollegor från alla avdelningar, säger Jenny. Framtiden då? Ja, digitaliseringen måste innebära...

– Mindre papper! Det måste bli färre blanketter med mer digital teknik, säger Jenny Nilsson bestämt.



CENK KACAR

Ålder:
30

Arbetsuppgift:
Informatör

Arbetsplats:
Huvudkontoret i Falkenberg

År i företaget:
1

”Det är väldigt avslappnat här och en skön stämning”

Cenk Kacar är inne på första året som tillsvidareanställd. Som informatör på Informationsenheten är det han och hans kollegor som ansvarar för bland annat störningsinformationen.

– Vår utmaning är att få störningsinformationen begriplig för resenärerna. Vad innebär det t.ex. att tåg 1069 vänder i Kungsbacka, säger Cenk och skickar en varm passning till kollegorna i huset, som betyder mycket för tryggheten.

– Det är en avslappnad och skön stämning här. Alla vill hjälpa till, även om jag dyker in på rummet och ber någon om hjälp för att sen kunna svara en resenär, säger Cenk. En störning, gärna en stor störning, är det som får nackhåren att resa sig på Cenk.

– Störningar i sig är ju aldrig bra, men när vi hanterar en störning bra så våra resenärer förstår vad som händer och hur deras bästa lösning ser ut, då är det riktigt skönt att gå hem, säger Cenk Kacar.



DANIEL BERNHARDT

Ålder:
39

Arbetsuppgift:
Enhetschef buss och taxi

Arbetsplats:
Huvudkontoret i Falkenberg

År i företaget:
14

”14 år är väl ett tydligt tecken på att det är bra här”

Det är 14 år sedan Daniel Bernhardt började på Hallandstrafiken. I dag är han Enhetschef för buss och taxi.

– Ja, att det blivit 14 år är väl ett tydligt tecken på att det är en bra arbetsplats med bra förutsättningar att utvecklas, säger Daniel Bernhardt. Jag lyfter gärna fram bl.a. snabba beslutsvägar och goda kollegor, som en viktig bas för 14 års anställning. Hittills!

– Möjligheten att kunna göra skillnad för många är min drivkraft. En bra kollektivtrafik gör stor skillnad så där finns min motivation, säger han.

Hur ser det ut framåt då, om nya 14 år?
– Tiden talar för det kollektiva resandet, som kommer att öka, men också förändras. Autonoma (förarlösa) fordon kommer att revolutionera kollektivtrafiken, inom 10–15 år, säger Daniel Bernhardt.



CATHERINE BORG

Ålder:
44

Arbetsuppgift:
IT-tekniker

Arbetsplats:
Huvudkontoret i Falkenberg

År i företaget:
20

”Born and raised Hallandstrafiken”

– För mig är Hallandstrafiken mer än bara en arbetsplats. Jag har varit här så länge nu att det blivit en stor del av mig. En bra del, säger Catherine som anställdes redan 1998.

Drömjobbet var nog inte direkt Hallandstrafiken och bussar, då efter gymnasiet. Men när Arbetsförmedlingen ringde och erbjöd ett sommarjobb på Falkenberg Taxi så var banan liksom utstakad. Telefonistjobbet på Falkenberg Taxi blev så småningom IT-jobbet på Hallandstrafiken, via flera andra avdelningar och olika arbetsuppgifter.

– Jag tycker verkligen det är en rolig arbetsplats med varierande, spännande och intressanta arbetsuppgifter. Sköna, inspirerande och generösa kollegor är en annan bidragande orsak till att det blivit 20 år. Jag går med glada steg till jobbet varje dag och jag har aldrig funderat på att byta arbetsgivare, avslutar Catherine.

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.

Hallandstrafiken har också ett 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!

Den av ägaren Region Halland framtagna Antikorruptionspolicyn antogs av Hallandstrafikens styrelse i juni 2018. Policyn innehåller även en kartläggning av var i verksamheten riskerna för mutor och korruption är som störst, samt vilka åtgärder som finns för att begränsa riskerna.

I Antikorruptionspolicyn 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.

Under 2018 har det i den interna kontrollen eller den externa revisionen inte påvisats att korruption förekommit i någon form. Den framtagna policyn med tillhörande riktlinjer kommer att sätta Antikorruption på agendan, vilket i sig bidrar till att medvetandegöra medarbetarna och därmed minska riskerna för korruption.

Den antagna Inköpspolicyn bidrar även den till att minska riskerna för korruption. Syftet med policyn är att Region Halland ska ha en sammanhållen, ändamålsenlig och väl fungerande inköps- och upphandlingsverksamhet. All inköpsverksamhet ska baseras på en helhetssyn för Region Halland som koncern. Region Halland ska med fokus på kvalitet, effektivitet och kostnad bidra till en ekonomi i balans och skapa möjligheter till hållbar utveckling.

En Visselblåsarfunktion har tagits i bruk 2018 under ansvar och överseende av bolagets ägare, Region Halland. I visselblåsartjänsten kan invånarna och medarbetarna anonymt anmäla misstänkta allvarliga missförhållanden som rör anställda eller förtroendevalda inom Region Halland och regionens bolag. Det kan handla om ekonomisk brottslighet, korruption, jäv, miljöbrott eller andra oegentligheter. Även om det finns rutiner för förfarandet i anslutning till upphandlingar så är det här som riskerna för korruption är som störst. Uppföljningen av ingångna avtal är av stor betydelse och en risk om brist på resurser gör att uppföljning prioriteras bort.



Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

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

Uppdrag och ansvarsfördelning

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2018 på sidorna 9-18 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Granskningens inriktning och omfattning

Vår granskning har skett enligt FARs rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Detta innebär att min (vår) granskning av hållbarhetsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande.

Uttalande

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Falkenberg den 29 mars 2019
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Peter Sjöberg
Auktoriserad revisor

FÖRVALTNINGS-BERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Hallandstrafiken AB (556225-2998) får härmed avge årsredovisning för verksamheten under kalenderåret 2018.

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 reserelation 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. Avtalen löper till december 2020.

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

Resandeutvecklingen var fortsatt stark under 2018, något som gjorde att biljettintäkterna överträffade uppsatta mål. Satsningarna i prioriterade stråk, tillsammans med en god konjunktur och en fantastisk sommar gjorde att resandemålet nåddes även för 2018. Dessutom genomfördes en statlig satsning på så kallade Sommarlovskort vilket innebar att ungdomar kunde åka gratis på sommaren. Det statliga bidraget kompenserade intäktsbortfallet i den här målgruppen. Sommarlovskortet bidrog till den positiva resandeutvecklingen.

För att möta resandebehovet utökades i december 2018 tågtrafiken med Västtågen mellan Varberg och Göteborg under dagtid på vardagar. Totalt handlar det om två nya avgångar mellan Varberg och Göteborg som framförallt förbättrar resmöjligheterna till och från Åsa. Det går just nu 4 turer i vardera riktning med Varbergståget (månfred). På HNJ-banan (Halmstad–Nässjö), som en del i pågående treårigt testprojekt, utökades helgtrafiken i december med två avgångar vilket skapar fler resmöjligheter och bättre spridning av utbudet. I Varberg flyttades bussterminalen från dess dåvarande läge bredvid Varberg station till andra sidan Västra Vallgatan. Bussterminalen kommer att ligga där fram till dess att Varbergstunneln är klar, om 7-8 år. På linje 10 i Falkenberg, som kopplar till och från tågen vid Falkenberg station, är det från och med december 2018 tillåtet att stiga ombord genom bussens alla dörrar under förutsättning att resenären har giltigt färdbevis. Syftet med förändringen är att korta körtiden, förbättra punktligheten och skapa en tidsmässigt bredare marginal till tågavgångarna vid Falkenbergs station. Nettokostnaden för trafiksatsningarna som genomfördes i december 2018 landade på 2,5 mkr.

Efter en lång period med bristfällig leverans och missnöjda kunder inom området serviceresor började nya trafikavtal för anropsstyrda resor gälla från och med juli 2018. Avtalen har resulterat i en ökad omsättning för Hallandstrafiken men också en avsevärt förbättrad leverans.

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

Öresundståg

Öresundståg är ett gemensamt tågtrafiksystem i Sydsverige och Danmark. I samarbetet ingår länen Halland, Västra Götaland, Skåne, Kronoberg, Kalmar, Blekinge och danska staten genom Trafikstyrelsen. Öresundstågssystemet består av flera sträckor där Göteborg-Halland-Malmö vidare mot Köpenhamn är ett av benen. Trafiken utförs av Transdev Sverige AB och en upphandling är under genomförande med trafikstart 2020. I det nya avtalet samordnas drift och underhåll. Syftet är att få en stabilare leverans och säkra fordonsbehovet för trafiken. Av den anledningen bygger också Skånetrafiken en ny underhållsdepå i Kärråkra som är tänkt att användas bl.a. för Öresundstågen. Det är kritiskt att färdigställandet av underhållsdepån sammanfaller med planerad trafikstart efter genomförd upphandling. Överprövning av genomförd trafikupphandling och/eller problem i samband med byggnation av underhållsdepån skulle få stora konsekvenser för verksamheten.

Västtågen

Samverkan inom Västtågen sker med Västra Götalands län och Jönköpings län och omfattar för Hallands del Viskadalsbanan, Kungsbackapendeln samt förstärkt trafik på sträckan Varberg-Göteborg. 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. Västkustbanan, där bl.a. Västtågen trafikerar, kommer under de kommande åren att vara påverkad av infrastrukturåtgärder, något som i sin tur kommer att leda till längre restider och eller i vissa fall att tågtrafiken måste ersättas med buss.

Pågatåg

Pågatåg är gemensamt tågtrafiksystem med huvudsaklig trafikering inom Skåne samt genom förlängning av tåglinjer från Skåne till Halland, Kronoberg och Blekinge. Halland blev en del av Pågatågstrafiken när Hallandsåstunneln invigdes i december 2015 vilket möjliggjorde en förlängning av Pågatågen från Helsingborg till Halmstad med ytterligare stopp i Båstad och i Laholm. Utbudet uppgår till 7 dubbelturer per vardag och trafikerar i pendlingsläge vilket skapar halvtimmestrafik söderut mellan Halmstad och Helsingborg tillsammans med Öresundståg. Trafiken utförs av Arriva Sverige AB och grundavtalet löper från december 2018 till december 2026.

Krösatågen

Tågtrafiken inom Krösatåg sker i samverkan mellan länen Halland, Jönköping, Kronoberg och Kalmar. Hallandstrafikens del i detta system utgörs av delsträckan Halmstad-Nässjö/Jönköping, den så kallade HNJ-banan. En upphandling av trafiken genomfördes under 2017 med tänkt trafikstart december 2018. Tilldelningsbeslutet blev dock överklagat och efter beslut i rättslig instans kom beskedet att upphandlingen måste göras om. Under tiden för arbetet med ny upphandling har trafiken direktupphandlats från december 2018 och två år framåt. Utförare av trafiken är Tågkompaniet AB. Under perioden 2018-2020 genomförs också en testperiod för HNJ-banan. Målet är att få fler att resa med tågen vilket kan motivera att behålla persontrafik på den aktuella sträckan.

Nytt Betalsystem

Hallandstrafiken, Kalmar Länstrafik, Jönköpings Länstrafik, 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 det nya betalsystemet. 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 2018 har arbetet drivits i flera parallella spår som bl.a. omfattar utvecklingen av en ny mobilapplikation, inköp av försäljningsautomater, utveckling av ett nytt CRM-system, upphandling av försäljningsutrustning samt handhållna enheter. Ambitionen är att under hösten 2019 kunna lansera en första version utav den nya applikationen. Full funktionalitet behöver vara på plats i samband med att det gamla betalsystemet (Cubic) avvecklas sommaren 2020. Att hålla tidsplanen i sådana här stora och omfattande projekt är en utmaning och blir därför beroende av att ett antal integrationer genomförs med lyckat resultat. När betalsystemet, tillsammans med ett nytt biljettsortiment, lanseras så kommer det att påverka försäljningsmixen. Något som i sin tur gör att det kommer att bli svårt att budgetera intäkterna de kommande åren.

Resandeutveckling

Hallandstrafiken hade som mål för 2018 att resandet skulle öka med 5 % jämfört föregående år. Detta mål uppfylldes då resandet ökade med 5,1 %. Totalt gjordes 19,6 miljoner resor med tåg och buss i hela Halland. Störst var ökningen i tåg- och stadsbusstrafiken.

Omkring 7,8 miljoner resor gjordes i tågtrafiken under 2018. 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 3,8 %. Sedan 2010 har resandet med Öresundståg ökat med 75 %. 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 6,2 % jämfört föregående år. Framförallt är det stadsbusstrafiken i Halmstad (+3,6 %), Varberg (+24,0 %) och Kungsbacka (+9,8 %) som bidrar till ökningen. Totalt genomfördes 6,3 miljoner i stadsbusstrafiken och Halmstads stadsbusstrafik stod för 70 % av resorna. I regionbusstrafiken är ökningen inte lika stor men visar ändå på en positiv trend med en ökning på 1,7 %. Ökningen syns framförallt på huvudlinjerna som trafikerar i utpekade kollektivtrafikstråk. Totalt genomfördes 5,5 miljoner resor i regionbusstrafiken.

Biljetter och priser

En prisjustering genomfördes i december 2018. Priserna höjdes med i genomsnitt 2,7 %. Priset på en enkelbiljett inom en zon höjdes med en krona, från 26 till 27 kronor. En periodbiljett mellan t.ex. Halmstad och Varberg höjdes med 60 kronor till 1680 kronor.

Försäljningen av Sommarkortet sjönk för första gången sedan starten 2011. Totalt såldes 10 593 Sommarkort under 2018, vilket är en minskning med 21 % jämfört med 2017.

Regeringsreformen Sommarlovskortet, fri kollektivtrafik för alla skolungdomar upp till andra klass i gymnasiet, påverkade försäljningen av Sommarkortet. Cirka 16 000 Sommarlovskort delades ut till halländska skolungdomar.

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 2018. I jämförelse med 2018 har försäljningen av Företag Flexkort ökat med cirka 17 %. Försäljningen av Årskort ligger kvar på ungefär samma nivå som under 2017, med en marginell minskning.

När det gäller försäljningsutvecklingen och mixen mellan olika biljetter och försäljningskanaler kan konstateras att mobilappen tar en allt större andel av enkelbiljettförsäljningen. I jämförelse med 2017 har försäljningen i den här kanalen ökat med 135 %. Försäljningen i mobilappen stod 2018 för 8 % av de totala biljettintäkterna.

I ett framtida scenario sker en större del av försäljningen i appen. Inom ett par år är målet att 79 % av all försäljning sker i platsobereoende försäljningskanaler som app och e-handel på bekostnad av försäljning med manuell betjäning på stationära platser. En förutsättning för att lyckas styra om försäljningen till platsoberoende försäljning med självservice är ett förenklat sortiment och en tydlig och enkel zonstruktur.

Färdtjänst och sjukresor

Efter stora leveransproblem med serviceresorna under 2017 har Hallandstrafiken 2018 gått in i ett nytt trafikavtal med förhoppningen om att höja kvalitén och leveransnivån. Ett nytt trafikavtal för serviceresor trädde därmed i kraft 1 juli 2018 med en avtalstid på fyra år. I det nya trafikavtalet ingår numera även skolskjutsresor för samtliga kommuner i Halland. Under det andra halvåret 2018 med det nya avtalet igång har leveransen förbättrats framförallt gällande tidhållning och som följd ett minskat antal förseningsviten och kundärenden. Sett till resande så ökar resandet från 2017 till 2018 med cirka 3 % och totalt genomfördes cirka 600 000 serviceresor för uppdraget sjukresor och färdtjänst. Om uppdraget för skolresor även i Laholm, Hylte, Halmstad, Varberg och Falkenberg adderas så landar resandeökningen på ca 11 %. En vanlig vardag utförs 3 400 serviceresor i Halland. Inom området färdtjänst och sjukresor agerar Hallandstrafiken också Beställningscentral. Under 2018 besvarade och hanterade 19 medarbetare drygt 488 000 samtal.

Förseningsersättning och Kundnöjdhet

Under året har Hallandstrafiken tagit emot 14 753 ansökningar om förseningsersättning. Det är en minskning med 19,9 %, jämfört med 2017. Tågurspårningen i Varberg 2017, innebar då en kraftig ökning (30 %) i antalet inkomna ansökningar. Sommarens värmebölja, som fick stor inverkan på infrastrukturen och kollektivtrafiken, är den faktor som enskilt haft störst påverkan på antalet ansökningar. Flest ansökningar är daterade i maj och juni, 1 657 respektive 1 569.

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. Noterbart är att Hallandstrafiken från 2018 väger in hela Halland i siffrorna (dvs. även Kungsbacka kommun), till skillnad från tidigare år. Förändringen gör att siffrorna inte är årsvis jämförbara. 2018 blir ett nytt basår. Till grund för de förändrade mätmetoderna ligger ett beslut i Kollektivtrafikplan 2019. Målet för 2018 var att andelen nöjda kunder ska uppgå till minst 70 % och att andelen nöjda invånare ska uppgå till minst 60 %.

För 2018 visar siffrorna att 61,7 % av kunderna är nöjda med Hallandstrafiken och 51,7 % av allmänheten. I undersökningen framgår också att 81,2 % av hallänningarna är nöjda med sin senaste resa. Resultatet visar att det fortfarande är ett stort glapp mellan hur resenären upplever sin senaste resa (man är mer positiv när man åker) och hur man ser på Hallandstrafiken som bolag. För att lyckas med de högt uppsatta målen, nöjdast kunder i branschen 2020, krävs en kraftsamling. Flera utav de aktiviteter som är identifierade för att förbättra kundnöjdheten är planerade att rullas ut under 2020. Exempelvis nytt pris- och betalsystem, trafikstart med nya avtal för busstrafiken samt Öresundståg, ny underhållsdepå för tågen och en ny grafisk profil för Hallandstrafiken.

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 2018. 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.

Under 2018 har 99,6 % av Hallandstrafikens busstrafik utförts med förnyelsebara drivmedel, en uppgång med 3,7 procentenheter jämfört 2017. Inom stadsbusstrafiken har 100 % av trafiken utförts med förnyelsebara drivmedel, en ökning med 5 procentenheter jämfört föregående år. Regionbusstrafiken utfördes till 99,4 % med förnyelsebara drivmedel, en ökning med 3,1 procentenheter jämfört 2017. 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. Bristande tillgång på HVO är en risk som kan resultera i ökade priser framöver.

Personal

Den 31 december 2018 hade Hallandstrafiken 82 tillsvidareanställda fördelat på 51 kvinnor och 31 män. (2017: 75 tillsvidareanställda fördelat på 45 kvinnor och 30 män). Utökningen av tillsvidaretjänster ligger inom IT, där arbetet med det kommande nya biljettsystemet kräver mer resurser, övertagandet av anropsstyrd skolskjuts, informationsenhetens övertagande av kundupplysning samt rekrytering av enhetschef inom affärsutveckling. Vidare har bolaget haft 28 visstidsanställda fördelat på 21 kvinnor och 7 män. (2017: 16 visstidsanställda fördelat på 12 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. Vidare har långtidsfrånvaron ökat hos tillsvidareanställda (föräldraledigа, studieledigа samt personer med sjukfrånvaro) vilket medfört ett ökat antal vikarier.

Hållbarhetsrapport

I enlighet med ÅRL 6 kap 11 § har Hallandstrafiken AB valt att upprätta hållbarhetsrapporten som en från årsredovisningen avskild rapport. Hållbarhetsrapporten återfinns på sidorna 8-18 i detta dokument.

Ekonomi

Hallandstrafiken redovisar en mycket positiv intäktsutveckling 2018 jämfört med 2017. Biljettintäkterna har ökat med 36,5 mkr (9,1 %) jämfört med föregående år och hamnade på 14,6 mkr (3,5 %) över budget. Den pris- och rabattjustering som genomfördes i december 2017 är en del men inte hela förklaringen till intäktsökningen. Även den resandeökning som har skett har haft genomslag på intäkterna, liksom trafiksatsningar i tågtrafiken och omläggning av stadstrafiken i Halmstad. Ett ändrat resmönster kan konstateras där ökningen av intäkter från enkelbiljetter är större än ökningen från periodbiljetter och där den genomsnittliga intäkten per resa är högre på enkelbiljetter.

Trafikkostnaderna för busstrafiken har ökat mer än budgeterat. Ett något högre index 2018 och ett ökat resande med en ökad utbetalning av resandeincitament som följd är starkt bidragande faktorer till kostnadsökningen.

Index används för att inom ramen för ingångna trafikavtal skapa affärsneutralitet och kompensera trafikföretaget för kostnadsutvecklingen. Inom Hallandstrafikens verksamhet utgör trafikföretagens personal och drivmedelskostnader stora kostnadsposter vilket innebär att även små förändringar i index ger stor påverkan på resultatet. Kostnaderna för Öresundståg visar på ett lägre utfall än budgeterat. Det är bl.a. kostnader för underhåll av tågen som inte utvecklats i den takt man räknat med p.g.a. färre körda kilometer samt lägre kostnader för banavgifter.

I juli ingicks nya avtal i den anropsstyrda trafiken med taxi. I de nya avtalen har kravnivån höjts och därmed också priserna vilket tillsammans med en resandeökning ökat omsättningen för de anropsstyrda resorna. I upphandlingen som genomfördes ingick även planeringen och utförandet av skolresor med taxi i Halland, där kommunerna är uppdragsgivare.

2018 har varit ett år utan större oförutsedda störningar i trafiken. Med urspårningen av ett godståg utanför Varberg i färskt minne som ställde in all tågtrafik under drygt en vecka i april 2017 visar på hur sårbar vår infrastruktur är och vilka stora konsekvenser en sådan händelse får för bolagets ekonomi. Avbrott i infrastrukturen tillsammans med platsbrist på spåren är ett problem och en risk vi lever med dagligen.

Driftbidraget från bolagets ägare Region Halland uppgick 2018 till 458 mkr.

För verksamhetsåret 2018 redovisas ett positivt resultat på 12 145 889 kr.

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION (I KR)

Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel:

Balanserade vinstmedel	93 816 288
Årets vinst	12 145 889
	105 962 177

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att i ny räkning överförs

	105 962 177
	105 962 177

FLERÅRSJÄMFÖRELSE

Bolagets ekonomiska utveckling i sammandrag.

	2018	2017	2016	2015	2014
Rörelsens intäkter, tkr	1 256 241	1 136 404	1 076 470	976 618	937 679
Driftbidrag, tkr	458 000	438 400	402 000	342 900	342 690
Resultat efter finansiella poster, tkr	12 146	-1 504	24 747	-19 616	-35 279
Balansomslutning, tkr	343 803	287 368	281 021	292 482	281 644
Antal anställda, st	84	78	70	65	64
Soliditet, %	35,9	38,8	40,2	30,1	38,3

Nyckeltalsdefinitioner framgår av not 1.

Resultaträkning

	Not	2018	2017
Rörelsens intäkter			
Biljettintäkter		436 570	400 124
Övriga rörelseintäkter	2	359 806	296 968
Aktiverat arbete för egen räkning		1 865	912
Driftbidrag	3	458 000	438 400
Summa rörelsens intäkter		**1 256 241**	**1 136 404**
Rörelsens kostnader			
Trafikkostnader	4	-1 070 328	-968 566
Övriga externa kostnader	5, 6	-105 272	-106 856
Personalkostnader	7	-49 170	-43 740
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	8	-13 442	-13 093
Summa rörelsens kostnader		**-1 238 212**	**-1 132 255**
Rörelseresultat		**18 029**	**4 149**
Resultat från finansiella poster			
Ränteintäkter och likande resultatposter		2	3
Räntekostnader och liknande resultatposter	9	-5 885	-5 656
Summa resultat från finansiella poster		**-5 883**	**-5 653**
Resultat efter finansiella poster		**12 146**	**-1 504**
Årets resultat		**12 146**	**-1 504**

Balansräkning

	Not	2018-12-31	2017-12-31
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar			
Pågående nyanläggningar avseende immateriella anläggningstillgångar	10	14 576	2 952
Materiella anläggningstillgångar			
Maskiner, bilar, tåg och andra tekniska anläggningar	8	54 195	62 500
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	11	6 569	4 645
		60 764	67 145
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i intresseföretag	12	62	62
Fordringar hos Region Halland	13	92 700	92 700
		92 762	92 762
Summa anläggningstillgångar		**168 102**	**162 859**
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		47 518	41 023
Fordringar Region Halland		46 098	8 136
Aktuella skattefordringar		733	733
Övriga kortfristiga fordringar		9 109	9 317
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	14	60 375	58 481
		163 833	117 690
Kassa och bank			
Kassa och bank	15	11 868	6 819
Summa omsättningstillgångar		**175 701**	**124 509**
Summa tillgångar		**343 803**	**287 368**

Balansräkning

	Not	2018-12-31	2017-12-31
Eget kapital och skulder			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital	16	2 500	2 500
Reservfond		500	500
Fond för utvecklingsutgifter		14 576	-
		17 576	3 000
Fritt eget kapital			
Balanserad vinst eller förlust		93 816	109 896
Årets resultat		12 146	-1 504
		105 962	108 392
Summa eget kapital		**123 538**	**111 392**
Kortfristiga skulder		141 336	98 777
Leverantörsskulder		472	405
Skulder till intresseföretag och gemensamt styrda företag		795	720
Övriga kortfristiga skulder	17	77 662	76 074
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter			
		220 265	**175 976**
Summa kortfristiga skulder		**343 803**	**287 368**
Summa eget kapital och skulder			

Förändringar i eget kapital

Förändringar i eget kapital	Aktie-kapital	Reserv-fond	Fond för utvecklingsutgifter	Övrigt fritt eget kapital	Summa eget kapital
Eget kapital 2017-01-01	**2 500**	**500**	-	**109 896**	**112 896**
Årets resultat	-	-	-	-1 504	-1 504
Eget kapital 2017-12-31	**2 500**	**500**	**0**	**108 392**	**111 392**
Årets resultat	-	-	-	12 146	12 146
Aktivering av utvecklingsutgifter	-	-	14 576	-14 576	0
Upplösning till följd av årets avskrivningar - utvecklingsutgifter	-	-	0	0	0
Eget kapital 2018-12-31	**2500**	**500**	**14 576**	**105 962**	**123 538**

Kassaflödesanalys

	Not	2018	2017
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat före finansiella poster		18 029	4 149
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet, mm			
- Avskrivningar		13 442	13 093
Erhållen ränta		2	2
Erlagd ränta		-5 884	-5 656
Kassaflöde före förändringar av rörelsekapital		**25 589**	**11 588**
Ökning/minskning kundfordringar		-15 235	-11 326
Ökning/minskning övriga kortfristiga fordringar		-1 687	14 518
Ökning/minskning leverantörsskulder		42 559	-2 837
Ökning/minskning övriga kortfristiga rörelseskulder		1 730	19 141
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**52 956**	**31 084**
Investeringsverksamheten			
Investeringar i immateriella anläggningstillgångar		-11 624	-2 952
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-7 100	-7 724
Sålda materiella anläggningstillgångar		39	-
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**-18 685**	**-10 676**
Årets kassaflöde		**34 271**	**20 408**
Likvida medel vid årets början		**-2 751**	**-23 159**
Likvida medel vid årets slut	15	**31 520**	**-2 751**

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.

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

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.

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 s.k. 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.

Det stöd som erhållits 2018 av Trafikverket, ”Stöd för att främja fri kollektivtrafik för ungdomar”, har redovisats som en intäkt.

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

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.

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.

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.

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
Hållplatsutrustning	10 år
Fordonsdatorer	5 alt 10 år
Trafikutrustningar	5 alt 10 år
Övriga inventarier	3–10 år
Tåg	5 alt 15 år

Inga låneutgifter aktiveras.

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.

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.

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.

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

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.

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

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

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.

Låneskulder och leverantörsskulder
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. Kortfristiga leverantörsskulder redovisas till anskaffningsvärde.

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

	2018	2017
Skolkort	29 006	25 010
Skolskjutstrafik	131 433	128 537
Anropsstyrd trafik	192 313	137 192
Statsbidrag	1 476	1 640
Övrigt	5 578	4 589
Summa	**359 806**	**296 968**

Not 3 Driftbidrag

	2018	2017
Driftbidrag från Region Halland	458 000	438 400
Summa	**458 000**	**438 400**

Not 4 Trafikkostnader

	2018	2017
Linjelagd trafik	757 747	713 422
Anropsstyrd trafik	177 231	123 026
Skolskjutstrafik	128 828	126 371
Övriga kostnader	6 522	5 747
Summa	**1 070 328**	**968 566**

Not 5 Ersättning till revisorerna

	2018	2017
Öhrlings Pricewaterhouse Coopers		
Revisionsuppdraget	290	216
Skatterådgivning	6	20
Summa	**296**	**236**

Not 6 Operationella leasingavtal

	2018	2017
Leasingkostnader	46 296	46 865
Återstående kostnader leasingavtal inom 1år	51 743	46 554
Återstående kostnader leasingavtal år 1–5	196 887	178 901
Återstående kostnader leasingavtal > år 5	80 301	137 474

I bolagets redovisning utgörs den operationella leasingen i allt väsentligt av 12 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 9 tåg (gäller tom 2023 därefter ev förlängning med 5 år var gång).

Not 7 Personal

	2018	2017
Medelantalet anställda		
Kvinnor	51	48
Män	33	30
Totalt	**84**	**78**
Löner, ersättningar, sociala avgifter och pensionskostnader		
Löner och ersättningar till styrelsen och verkställande direktören	1 412	1 372
Löner och ersättningar till övriga anställda	31 810	27 761
Totalt	**33 222**	**29 133**
Sociala avgifter enligt lag och avtal	11 243	9 880
Pensionskostnader för styrelsen och verkställande direktören	222	212
Pensionskostnader för övriga anställda	2 032	1 718
Totalt	**13 497**	**11 810**
Totala löner, ersättningar, sociala avgifter och pensionskostnader	**46 719**	**40 943**

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.

	2018	2017
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	4	3
Män	4	3
Totalt	**8**	**6**

Not 8 Maskiner och andra tekniska anläggningar

	2018-12-31	2017-12-31
Ingående anskaffningsvärden	153 342	150 263
Årets förändringar		
– Inköp	5 175	3 079
– Försäljningar och utrangeringar	-149	-
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	158 368	153 342
Ingående avskrivningar	-90 841	-77 749
Årets förändringar		
– Försäljningar och utrangeringar	110	-
– Avskrivningar	-13 442	-13 093
Utgående ackumulerade avskrivningar	-104 173	-90 842
Utgående restvärde enligt plan	**54 195**	**62 500**

Not 9 Verkligt värde på derivatinstrument

Redovisade och verkliga värden på ränteswap (derivat) är enligt följande:	2018-12-31	2017-12-31
Verkliga värden	-16 484	-15 108
Summa	**-16 484**	**-15 108**

Upplysning om verkliga värden
Hallandstrafiken AB har via ägaren Region Halland 2012 tecknat en ränteswap (derivat) om nominellt 144 682 588 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

	2018-12-31	2017-12-31
Ingående nedlagda kostnader	2 952	-
Under året nedlagda kostnader	11 624	2 952
Omföring till Immateriella anläggningstillgångar	-	-
Utgående nedlagda kostnader	**14 576**	**2 952**

Not 11 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar

	2018-12-31	2017-12-31
Ingående nedlagda kostnader	4 645	-
Under året nedlagda kostnader	1 924	4 645
Överfört till maskiner och inventarier se not 8	-	-
Utgående nedlagda kostnader	**6 569**	**4 645**

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 (i likvidation)	14	14	32	1
Summa			**62**	

Skillnaden mellan bokfört värde och bolagets andel i intresseföretagens eget kapital uppgår till 768 tkr (632 tkr). AScan Ek För bildades 1991 i syfte att utveckla och underhålla ett gemensamt biljttsystem. På föreningsstämman den 1 juni 2016 beslutades att ansvaret för arbetet som bedrivs inom AScan ska överföras till arbetsgruppen för kollektivtrafik inom Regionssamverkan Sydsverige. Vidare beslutades att föreningen ska avvecklas efter att beslut tagits i respektive medlemsorganisation. På föreningsstämman den 19 juni 2017 beslutades att avveckla föreningen genom frivillig likvidation.

Not 13 Fordringar Region Halland

	2018-12-31	2017-12-31
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

	2018-12-31	2017-12-31
Förutbetalda kostnader		
IT systemunderhåll	2 379	2 420
Trafikkostnader	30 514	30 004
Övriga förutbetalda kostnader	2 757	2 800
Summa	**35 650**	**35 224**
Upplupna intäkter		
Upplupna biljettintäkter	24 725	23 257
Summa	**24 725**	**23 257**
Totalt	**60 375**	**58 481**

Not 15 Likvida medel

	2018-12-31	2017-12-31
Kassamedel	11 868	6 819
Medel på koncernkonto	19 652	-9 570
Likvida medel i kassaflödesanalysen	**31 520**	**-2 751**

Not 16 Aktiekapital

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

Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2018-12-31	2017-12-31
Löneskuld, semesterlöneskuld	1 163	754
Upplupna sociala avgifter	1 271	1 061
Försäljningsintäkter färdbevis	24 868	31 587
Ersättningar till trafikföretag	6 763	11 967
Kungsbacka/Västtrafik	12 945	1 853
Uppl. kostnader Öresundståg	14 044	9 572
Bidrag Trafikverket leasing tåg	14 655	17 671
Övriga poster	1 953	1 609
Summa	**77 662**	**76 074**

Not 18 Förslag till disposition av resultatet (i kr)

Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel:	
Balanserade vinstmedel	93 816 288
Årets vinst	12 145 889
	105 962 177
Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att i ny räkning överförs	**105 962 177**

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.

Not 20 Underskrifter

Hallandstrafiken AB
556225-2998

Resultat- och balansräkningen kommer att föreläggas årsstämman 2019-03-29 för fastställelse.

Falkenberg 2019–03–29

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

Heléne Bäck
Arbetstagarrepresentant

Cecilia Häägg
Arbetstagarrepresentant

Vår revisionsberättelse har lämnats 2019–03–29.

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Peter Sjöberg
Auktoriserad revisor

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 2018. Bolagets årsredovisning ingår på sidorna 20-35 i detta dokument.

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 2018 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 för Hallandstrafiken AB.

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

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och återfinns på sidorna 1-19 samt 38-39. 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 2018 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 29 mars 2019
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 2018

Jag, av Regionfullmäktige utsedd lekmannarevisor, har granskat Hallandstrafiken AB:s verksamhet under räkenskapsåret 2018.

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.

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 2019-03-12

Jan-Erik Martinsen
Av Regionfullmäktige utsedd lekmannarevisor

