Årsredovisning och hållbarhetsrapport 2019



Hallandstrafiken

Årsredovisning och hållbarhetsredovisning räkenskapsåret 2019

Innehåll:

VD och ordförande har ordet	3
En del av vad vi gjort 2019	4
Styrelse & Ledning	6
Hållbarhetsrapport	9
Förvaltningsberättelse	19
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



2019

Resandet i Halland fortsätter att öka, vilket är glädjande. Utvecklingen mattas visserligen av något under 2019, men den goda trenden fortsätter, allt fler väljer det hållbara sättet att förflytta sig. Marknadsandelen, som under de senaste åren har ökat stadigt, ligger kvar på samma nivå som föregående år. Detsamma gäller kundnöjdheten.

Den bristfälliga infrastrukturen, och kapacitetsproblemen, på Västkustbanan har gjort sig påmind under 2019. Antalet inställda tågavgångar har ökat, och i jämförelse med 2018 är det framförallt två månader som sticker ut. Under mars och september drabbades Hallandstrafiken, och våra kunder, av ovanligt många växelfel, signalfel och nedrivna kontaktledningar. Konsekvensen blev ett stort antal inställda tåg och dessutom en stor ökning när det gället antalet ansökningar om förseningsersättning. Under de kommande åren kommer begränsningarna på Västkustbanan innebära en stor utmaning för Hallandstrafiken och våra resenärer.

När trafiken inte går som den ska sjunker kundnöjdheten som en naturlig följd. Dessutom har aktiviteter som var planerade för 2019, i syfte att förbättra kundnöjdheten, fått skjutas på framtiden. Den kanske viktigaste är lanseringen av nytt biljett- och betalsystem.

Under året har tilldelning skett i upphandlingen av all busstrafik i Halland. Arbetet med att etablera de nya avtalen inför trafikstarten i juni 2020 är i full gång. Detsamma gäller tågtrafiken inom Öresundståg som också har upphandlats med efterföljande tilldelning. Tillsammans med SJ etableras just nu det nya avtalet med målsättningen att trafiken ska rulla igång i december 2020. De nya avtalen, både inom buss- och tågtrafiken, lägger grunden för fortsatt ökat resande i Halland men det innebär också större fokus på kundnöjdhet, bl.a. genom tydligare incitament och drivkrafter i avtalen.

Det är glädjande att kunna konstatera att leveransnivån inom området Serviceresor, som under flera år inte har nått upp till önskad nivå, nu placerar oss i topp i Sverige vid en nationell jämförelse. Både tidhållning och kundnöjdhet har ökat markant sedan de nya trafikavtalen började gälla 2018. Tittar vi dessutom på utfallet för beställningscentralen visar undersökningar att 9 av 10 kunder var nöjda med beställningen av deras senaste resa. Nyckeln till denna avsevärt förbättrade kvalité beror på flera faktorer. Exempelvis har Hallandstrafikens utveckling och anpassning av verksamheten lett till tätare dialog och samverkan med kontrakterade trafikföretag. Uppföljning av viktiga nyckeltal sker systematiskt med hjälp av förbättrat IT-stöd för att i ett tidigt skede upptäcka negativa trender.

På flera sätt var 2019 året då vi lade grunden för vår fortsatta resa, tilldelningen och etableringen av de nya trafikavtalen, fortsatt utveckling av nytt biljett- och betalsystem samt finslipning på Hallandstrafikens nya grafiska profil. Målsättningen är att kunna lansera detta under 2020 och att följden blir ökat resande och kundnöjdhet.

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken

Gösta Bergenheim
Ordförande, Hallandstrafiken

En del av vad vi gjort 2019

JANUARI
NYA BUSSKURER
I januari fick Smålandsgatan i Varberg, Grimetons kyrka och Solgården i Våxtorp nya busskurer. Sammanlagt byter Hallandstrafiken ut ett 30-tal busskurer varje år. Byten av busskurer sker kontinuerligt i hela Halland när de gamla har gjort sitt, men alla gamla busskurer kan inte bytas på en gång. Vi byter därför ut de som är i sämst skick först, men tar även hänsyn till hur resandet ser ut. De som är i sämst skick och där många går på bussen kommer först i kön.

FEBRUARI
KÄRLEKSBUSS I HALMSTAD
På alla hjärtans dag, den 14 februari, körde Kärleksbussen på linje 60 i Halmstad. Kärleksbussen var specialpyntad i kärlekens färger. Valet av linje var inte det svåraste. Linje 60 går nämligen mellan Frennarp och just Kärleken.

MARS
NY HÅLLPLATS VID COOP I FALKENBERG
Söndagen den 31 mars började den nya hållplatsen Hantverksgatan, som ligger intill nya Coop vid Söderbron i Falkenberg, att trafikeras.

APRIL
SOMMARKORT 2019
I april blev det klart att Sommarkortet skulle säljas även 2019 och att det blev samma pris som året innan – 675 kr. Nytt för 2019 var att Sommarkortet även fanns att köpa i mobilappen. Efter sommaren stod det även klart att aldrig förr har så många åkt med Sommarkortet som under 2019. Totalt såldes 15 440 Sommarkort, vilket är en ökning med 15 procent jämfört med 2017 (13 385).

MAJ
TILLDELNINGSBESLUT FÖR UPPHANDLINGEN AV ALL BUSSTRAFIK
Hallandstrafikens styrelse fattade i maj tilldelningsbeslut för trafikupphandlingen gällande både den så kallade allmänna kollektivtrafiken, samt för skolbusstrafiken i Hallands län. De nya bussavtalen startar 15 juni 2020. Det blev Nobina som tilldelades uppdraget att köra all stads- och regionbusstrafik i hela Halland på de så kallade huvudlinjerna. När det gäller skol- och regionbusstrafik på övriga linjer blev det Veddige Buss & Transport AB och Karl Erik Elofsson Buss AB i Varberg, Flexbuss Sverige AB och Sambus AB i Falkenberg, Flexbuss Sverige AB och Buss i Väst AB i Halmstad, Västbo Taxi AB i Hylte och LK Buss AB och Buss i Väst AB i Laholm.

JUNI
SVERIGES STÖRSTA TÅGAFFÄR KLAR
I juni undertecknades det nya trafikavtalet mellan Öresundståg AB och SJ, som tar över trafikutförandet av Öresundstågen från december 2020 och åtta år framåt. Det nya avtalet innehåller ännu fler delar som sätter kunden i centrum. Avtalet innebär också att 185 nya arbetstillfällen skapas i Sverige, bland annat i Halland.

JULI
HÖGA BETYG FÖR SERVICERESOR
Förbättrad tidhållning, mycket bra bemötande och ett starkt och stadigt ökat förtroende bland kunderna. I juli summerades det första året med ett nytt avtal för Serviceresorna, med att kundnöjdheten fortsätter att öka. Utvecklingen sedan avtalsstarten den 1 juli 2018 har varit väldigt positiv.

AUGUSTI
SATSNINGAR I SAMBAND MED SOMMARENS KONSERTER
I augusti spelade Gyllene Tider på Brottet i Halmstad. Hallandstrafiken satte då in extra bussar både före och efter konserten, eftersom många ville uppleva den historiska händelsen.

Det blev även förstärkt kvällståg från Way Out West i Göteborg, med extra vagnar på det sista ordinarie Öresundståget. Tidigare under sommaren blev det även ett extrainsatt konserttåg efter Metallicas konsert på Ullevi och förstärkt trafik till Gyllene Tiders spelningar på Brottet i Halmstad i juli.

SEPTEMBER
TÅGDAGARNA I LANDERYD
Tågdagarna i Landeryd bjuder på frustande och stånkande ånglok, klassiska gula rälsbussar och gnisslande gamla SJ-vagnar, men även små stationståg. I år inföll dessa dagar helgen den 7–8 september. Hallandstrafiken satte in extra Krösatåg till tågfesten och det blev både festligt och uppskattat. Både lördags- och söndagsturerna var fullsatta.

OKTOBER
SPÖKBUSS I HALMSTAD OCH VARBERG
Under Halloween kom Spökbussen både till Halmstad och till Varberg. I Varberg rullade den skrämmande bussen redan från torsdag morgon och hela helgen till söndagen. I Halmstad körde Spökbussen på lördagen. Spökbussen är mycket populär bland våra kunder.

NOVEMBER
HALLANDSTRAFIKEN EXPANDERAR
Under november månad gick Hallandstrafiken ut och sökte nya medarbetare inom ett flertal områden. Bland annat byggs en ny avdelning upp inom försäljning, med tre helt nya tjänster – Ansvarig digitala kanaler, Enhetschef sälj och service och Försäljningsanalytiker. Nya medarbetare efterfrågades dessutom inom rollerna som Informatör och Utvecklare Infrastruktur.

DECEMBER
NYA TIDTABELLER FRÅN 15 DECEMBER
De nya tidtabellerna i december innebar stora förändringar för Öresundstågen, med längre restider och olika avgångstider varje timme under vissa perioder på dygnet. Förändringarna i tågtidtabellen för Öresundstågen påverkar även de anslutande stadsbussarna i Varberg och Falkenberg.

Utöver detta pågår det en hel del vägarbeten och byggnationer i Halmstad, som påverkar busstrafiken från december. Getinge Centrum har rustats upp och den nya hållplatsen började trafikeras i december.

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

Styrelse



Från vänster
Cecilia Häägg, arbetstagarrepresentant
Per Stané Persson, vice ordförande, S
Heléne Bäck, arbetstagarrepresentant
Tommy Rydfeldt, L
Christoffer Johansson, S
Catharina Berghorn, S
Gösta Bergenheim, ordförande, M
Lars Björk, SD
Lovisa Ljungberg, C
Lars Gustafsson, KD
Christina Heikel, M, saknas på bild

Ledning



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

Detta är Hallandstrafiken

- Huvudkontor i Falkenberg
- 1,3 miljarder kronor i omsättning
- 86 anställda
- 107 busslinjer
- 6 tåglinjer
- 2 800 hållplatslägen
- 4 840 följare på Facebook
- 890 följare på Instagram
- 310 följare på Linkedin

Hallandstrafiken under en dag

- 55 000 resor med tåg och buss i hela Halland.
- Ca 3400 resor med anropsstyrd trafik.
- Våra bussar och tåg kör ca 7 125 mil
- 3 700 besökare på hemsidan
- 1 750 samtal till kundservice
- 150 chattsamtal
- 2 020 användare av mobilappen



TILLSAMMANS
FÖR EN HÅLLBAR FRAMTID

Hållbarhetsredovisningen är ett sätt att redovisa hur bolaget arbetar med hållbarhetsfrågor och vilket resultat arbetet har lett till undet 2019.

Detta är Hallandstrafikens Hållbarhetsrapport för räkenskapsåret 2019.

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 grundpelare, ekonomisk-, miljömässig- 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 att vi måste möta efterfrågan med ett lämpligt trafikutbud samtidigt som kollektivtrafiken ska bidra till en förstoring av arbetsmarknaden i regionen.

Den miljömässiga dimensionen av hållbarhet innebär att vi jobbar aktivt för att minska användningen av fossila bränslen och samtidigt uppnå ökad energieffektivitet. Teknikutvecklingen går snabbt inom det här området och redan under 2020 kommer delar av stadstrafiken att köras 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 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 i ett lite längre perspektiv 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 2019, 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 86 tillsvidareanställda vid utgången av 2019.

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.

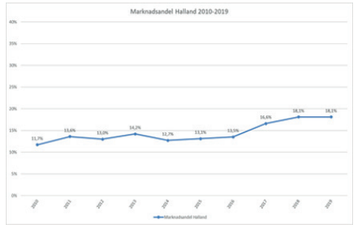
Längs hela kuststråket mellan Göteborg och Laholm är det en omfattande pendling mellan kommunerna. Därtill har pendlingen mellan Halland och nordvästra Skåne ökat mycket på senare år. Allra störst är pendlingen mellan Kungsbacka och Göteborg/Mölndal men arbetspendlingen mellan Halland och Göteborg sträcker 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

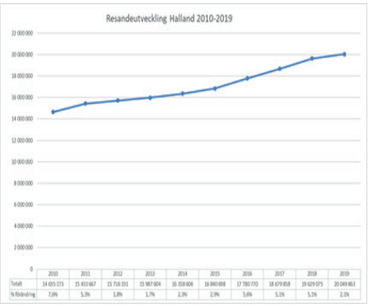
Den miljömässiga dimensionen på hållbarhet innebär att kollektivtrafiken kan bidra till att minska användningen av fossila bränslen och ökad energieffektivitet om bilister övergår till att åka kollektivt, förutsatt att bilarna drivs med fossila bränslen. För att kollektivtrafiken ska bidra till utsläppsminskningar krävs att det kollektivtrafikutbud som erbjuds används. Vid en alltför låg användning av den linjelagda kollektivtrafiken är det inte miljömässigt hållbart 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 2019 var att nå en resandeökning över 5 % jämfört föregående år. Under 2019 genomfördes 20 miljoner resor med kollektivtrafiken i Halland, vilket är en ökning med 2,1 % jämfört föregående år. En bidragande orsak till att resandet inte nådde målet 2019 var att statsbidraget för gratis sommarkort till ungdomar uteblev 2019 vilket ledde till färre resor under sommarmånaderna. Sett till utvecklingen några år tillbaka i tiden, år 2010, har resandet ökat med 36,8 %. 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 har kollektivtrafikens marknadsandel ökat under de senaste åren och ligger nu på drygt 18 %.



En fortsatt positiv resandeutveckling är möjlig även 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. Det är också av vikt att kollektivtrafiken får rätt förutsättningar genom exempelvis förbättrad framkomlighet i stadsmiljöer vilket kräver samverkan med kommunerna.

Hallandstrafiken arbetar mot en fossilfri kollektivtrafik senast år 2020 enligt målet i Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Ett mål som vi kommer att nå under 2020 för den allmänna kollektivtrafiken exkluderat tågtrafiken på Halmstad-Nässjö järnväg som är en oelektrifierad bana. Från och med juni 2020 är samtlig busstrafik fossilfri. 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. Totalt har 99,6 % av Hallandstrafikens busstrafik utförts med förnyelsebara drivmedel under 2019 vilket är på samma nivå som för 2018. 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.



TILLSAMMANS
FÖR EN HÅLLBAR FRAMTID



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 funktionsnedsättning 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. Under året har två hållplatser i Tvååker och Getinge byggts om till bytespunkter med utökad resenärsservice. Detta innebär en högre standard gällande exempelvis väderskydd och parkeringsmöjlighet för cykel. Därutöver har ett 20-tal hållplatser byggts om och tillgänglighetsanpassats med hög kantsten, taktila stråk, belysning och väderskydd.

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.

2019 känner sig åtta av tio resenärer nöjda med sin senaste resa med Hallandstrafiken. Detta innebär att ingen förändring har skett jämfört 2018. Att öka nöjdheten bland kunder och allmänhet är en fortsatt betydande utmaning för Hallandstrafiken, vilket också har koppling till målet om en ökad marknadsandel.

**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.*

TILLSAMMANS

ANTIKORRUPTION

Hallandstrafiken har ett ansvar för att förebygga och hantera risker för korruption. Det är av stor vikt att medborgarna har ett högt förtroende för Hallandstrafiken och våra medarbetare.

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.

Den framtagna Antikorruptionspolicyn i Region Halland 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 2019 har det i interna kontroller eller den externa revisionen inte påvisats att korruption förekommit i någon form. Den framtagna policyn med tillhörande riktlinjer har satt 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 infördes under 2018, en funktion som Region Halland ansvarar för. 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. Under 2019 har det inte inkommit några anmälningar mot Hallandstrafiken.

Ett utpekat område med risk för korruption är förfarandet vid upphandlingar. Därför finns det strikta rutiner och kontroller gällande upphandlingar. Ett digitalt system för hantering av hela upphandlingsprocessen har varit i bruk under ett par år vilket ytterligare minskar riskerna för korruption. Även uppföljning av ingångna avtal är av stor betydelse och en risk om brist på resurser gör att uppföljning prioriteras bort.

FÖR EN HÅLLBAR FRAMTID



PERSONAL

Hallandstrafiken befinner sig i ett utvecklingsskede där kompetensförsörjningen är en central del. Organisationen strävar efter att vara en attraktiv arbetsgivare för att kunna rekrytera nya, men också behålla medarbetare, med hög kompetens och ett högt engagemang i syfte att bibehålla den höga utvecklingstakten. Arbetsglädje, hög grad av motivation och vilja att bidra till att Hallandstrafiken når sina mål är viktiga faktorer i vardagen.

Antalet anställda inom Hallandstrafiken ökar och som ett led i detta har arbetet fortsatt med utvecklingen av introduktionen så att den är genomtänkt och att våra nya medarbetare därigenom snabbt kommer in i sitt uppdrag. Ett, för året, nytt välkomst-kit väntar alla anställda när de anländer till sin första dag på jobbet!

Det systematiska arbetsmiljöarbetet är ständigt under utveckling och olika aktiviteter genomförs i olika cykler. Under det gångna året har den psykosociala arbetsmiljön följts upp och medarbetarundersökningen som genomförts visade på ett gott resultat vad gäller ledarskap, motivation och styrning.

Under 2019 har samtliga medarbetare också genomgått en utbildning i brandskyddsarbete, ett led i det systematiska brandskyddsarbetet. Vi främjar en god hälsa genom att ge bland annat friskvårdsbidrag. Vi har även haft gemensamma trivselaktiviteter vilket också stärker arbetsmiljön, hälsan och kulturen i organisationen.

Under året har ett utredningsarbete genomförts beträffande företagets försäljningsverksamhet. Det resultatet genererade en ny försäljningsavdelning samt att rekrytering påbörjats av medarbetare med, för oss, ny kompetens inom försäljning. Företaget har för övrigt planerat sin kompetensförsörjning inför 2020 för att kunna möta den utveckling som pågår och som kommer ske i verksamheten. Bland annat utvecklas de tjänster som levereras till resenärerna, nytt biljettsystem skapas och implementeras, genomförande av nya trafikavtal, nya samarbetspartners med mera. Nya kompetensbehov har därmed identifierats och det är med spänning organisationen möter det nya året.

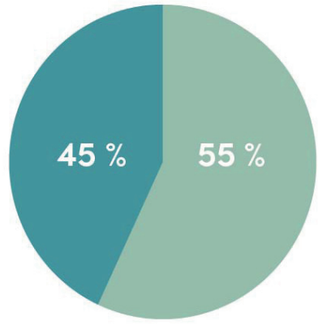
I konkurrensen om nya medarbetare med rätt kompetens, motivation och engagemang är ett utvecklande ledarskap hos våra chefer en viktig faktor. Om en samsyn kring ledarskap och värderingar inom organisationen saknas, ökar risken att arbetsgivarvarumärket inte blir stärkt och optimalt. Nya mötesforum för samtliga chefer har skapats där workshops, utbildning och aktuella ledningsfrågor har kunnat lyftas. Ytterligare utbildning och ledarforum planeras inför 2020. Det kommer att vara av stor betydelse hur organisationens chefer leder, engagerar och motiverar medarbetare, men också hur medarbetare leder sig själva, för att nå de höga mål som är uppsatta, bland annat, nöjdast kunder i branschen 2021.

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

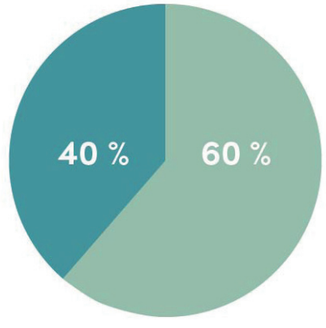
VÄLKOMSTBOX



LEDNING



TILLSVIDAREANSTÄLLDA





PETER LINDHOLM

Ålder:
54

Arbetsuppgift:
Utvecklare Infrastruktur och Tåg

Arbetsplats:
Huvudkontoret i Falkenberg

År i företaget:
2,5 år

”Det är roligt att kunna bidra till att det blir bättre.”

Peter såg en annons i tidningen att Hallandstrafiken sökte en Utvecklare inom infrastruktur, och tyckte att det verkade intressant.

– Jag sålde in mig själv med möjligheten att knyta ihop och dra nytta av många av mina olika erfarenheter från tidigare jobb och uppdrag.

Och det är just omväxlingen och variationen som Peter uppskattar mest med jobbet.

– Jag har en bred roll. Både tågplanering och infrastruktur. Jag jobbar med väldigt olika tidsplaner. Både i eftermiddag, om ett år och om åtta år.

Peter ser ljust på framtiden.

– Det är en utmaning att jobba med det vi gör och att vi både ska öka marknadsandelen och kundnöjdheten. Men jag känner att jag har en frihet och muskler att göra det. Jag kan fatta egna beslut och styra själv. Detta gör det också roligt att jobba. Det är roligt att kunna bidra till att det blir bättre.



ANDERS BRORSSON

Ålder:
43

Arbetsuppgift:
Trafikledare Anropsstyrd trafik

Arbetsplats:
Huvudkontoret i Falkenberg

År i företaget:
16 år

”Det är fantastiskt och innebär att man kan planera sin fritid på ett helt annat sätt.”

När Falkenbergs tryckeri minskade ner verksamheten, ringde det plötsligt från Hallandstrafiken med erbjudande om jobb. Nu har Anders varit här i 16 år och trivs jättebra med det han gör.

– Det är inte jobbigt att gå till jobbet. Vi har bra sammanhållning i vår grupp, vilket är viktigt då vi är så många som jobbar så nära.

Ibland kan det kännas som långa arbetsdagar när man jobbar från kl 6 till kl 17.

– Men vi har kommit överens om dessa tider själva. Det är fantastiskt att kunna lägga sitt egna schema och innebär att man kan planera sin fritid på ett helt annat sätt.

Roligast med jobbet är att det är mycket problemlösning.

– Man får tacksamhet från kunderna när man löser en situation på ett bra sätt. Det är många sjuka och det känns skönt när man kan hjälpa till att rädda en resa till en viktig läkartid.

– Jag trivs jättebra med det jag gör. Men känner att man kan utvecklas inom företaget om man vill. Tycker man får den utvecklingen man frågar efter så det funkar jättebra.



JENNY SAND

Ålder:
29

Arbetsuppgift:
Säljare Butik

Arbetsplats:
Butiken i Halmstad/Laholm

År i företaget:
2

”Det är lätt att prata med alla.”

Jenny jobbade på resebyrå innan hon började på Hallandstrafiken. Där fastnade hon för just kollektivtrafik och lokala resor. Dessutom lockade Västkusten för småländska Jenny.

– Jag ville jobba inom detta och visste att jag ville jobba på Hallandstrafiken, så jag sökte mig hit.

Efter två år på kundservicebutikerna i Laholm och Halmstad ser hon kollegorna och gemenskapen som de största anledningarna till att hon trivs på jobbet.

– Det är lätt att prata med alla och man håller sig inte inom en enhet, utan kan samarbeta över gränserna. Kontakten med kunderna är bland det roligaste med att jobba i butik.

– Det är roligt att jobba med kunder över disk. Sedan tycker jag ju om det här med resor, så det här är ett skräddarsytt jobb för mig.

Jenny ser positivt på framtiden.

– Det är mycket förändringar just nu. Mycket som kommer hända och många frågor från kunderna. Men det ska bli roligt. Det kommer bli enklare än det är idag. Så det kommer bli bra i slutändan.



ÅSA KARLSSON

Ålder:
53

Arbetsuppgift:
Kundcenterchef

Arbetsplats:
Huvudkontoret i Falkenberg

År i företaget:
20

”Det har alltid funnits ett hjärta här.”

Från ”timmis” till Kundcenterchef. Åsa började som timanställd på Kundcenter 1999. 2007 var hon avdelningschef på samma avdelning.

– Min moster jobbade på KC. Jag hade alltid velat jobba mer administrativt och min moster trodde att de snart skulle söka ”timmisar”. Sedan ringde de och jag fick börja jobba.

Och efter 20 år konstaterar Åsa att Hallandstrafiken är ett väldigt bra företag.

– Man kan verkligen utvecklas inom företaget. Dessutom har det alltid funnits ett hjärta här. Man har brytt sig om varandra.

– Vi har en lugn och harmonisk grupp just nu. Ingen personalomsättning i den meningen att det är folk som slutar. De som kommer hit stannar oftast.

Möten med människor är det som Åsa ser som roligast med jobbet, och hon ser ljust på framtiden.

– Det är en fantastisk grupp som jag jobbar med. Vi håller på att se över vårt telefonisystem. Taxiavtalet som är nu fungerar bra. Det ser hoppfullt ut.

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 2019 på sidorna 9-17 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 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 20 mars 2020
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Thomas Widarsson
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Rebecka Alfredsson
Auktoriserad revisor

FÖRVALTNINGS-BERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Hallandstrafiken AB (556225-2998) får härmed avge årsredovisning för verksamheten under kalenderåret 2019.

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 uppdateras 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, därefter tas både trafiken och fordonsunderhållet över av SJ AB.

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.

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 en av sträckorna. En upphandling har genomförts med samordnat ansvar för drift och underhåll vilket resulterat i att SJ AB tar över tågdriften från Transdev Sverige AB i december 2020. Syftet att samordna drift och underhåll är att få en stabilare leverans och säkra fordonsbehovet för trafiken. Av den anledningen bygger också Region Skåne en ny underhållsdepå för Öresundstågen i Kärråkra utanför Hässleholm. Färdigställandet av underhållsdepån sammanfaller med planerad trafikstart i december 2020. Avtalet gäller till tidtabellsskiftet december 2028 och kan förlängas ytterligare två år, som längst till december 2030.

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 i form av dubbelspårsutbyggnad genom Varberg samt Västlänken, 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 ett 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, Blekinge, Skåne 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.

VÄSENTLIGA HÄNDELSER UNDER RÄKENSKAPSÅRET
Den bristfälliga infrastrukturen inom tågtrafiken påverkade både trafiken och våra resenärer under 2019. Antalet inställda tåg, på grund av bristfällig infrastruktur, ökade och fick till följd att Hallandstrafikens kostnader för förseningsersättning ökade med hela 43 %. Något som i sin tur tros ha påverkat både målet om ökad kundnöjdhet samt ökad marknadsandel negativt. Det var framförallt under mars och september som antalet inställda tåg ökade kraftigt i jämförelse med 2018. Nedrivna kontaktledningar, växelfel, signalfel och översvämningar var några utav orsakerna. Punktligheten i tågtrafiken låg visserligen kvar på ungefär samma nivå som under 2018, men punktligheten mäts endast på de tåg som går. Den omfattar inte inställda tåg. Kapaciteten i järnvägssystemet är även den bristfällig, och det blir extra påtagligt i samband med störningar. Konsekvenserna blir stora för våra resenärer.

Resandeutvecklingen var fortsatt positiv under 2019, men mattades av något. En stor påverkansfaktor går att härleda till att den statliga subventioneringen av Sommarlovskort för ungdomar försvann 2019. Något som gjorde att resandet minskade drastiskt under sommarmånaderna. Antalet inställda tåg bedöms också ha påverkat resandeutvecklingen negativt.
Ett ökat resbehov längs Västkustbanan har under de senaste åren inneburit ett succesivt utbyggt turutbud av tågtrafiken på banan. I december 2018 utökades tågtrafiken med Västtågen mellan Varberg och Göteborg under dagtid på vardagar, vilket innebär totalt fyra turer i vardera riktning som kompletterar och förstärker utbudet från Varberg och norrut. I december 2019 tillkom fler turer på Kungsbackapendeln under morgon- och eftermiddag på såväl vardag som helg vilket ger förlängd kvarts- respektive halvtimmestrafik. Den utbyggda trafiken längs Västkustbanan har möjliggjort en fortsatt positiv resandeutveckling under 2019. 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. Resandet på HNJ-banan fortsatte att öka under 2019 men når trots det inte upp till lägsta nivå för kostnadstäckning enligt Trafikförsörjningsprogrammets principer.

I busstrafiken har förbättringar skett framförallt gällande enklare och tydligare trafikeringsupplägg. Ett exempel på denna typ av åtgärd är tidigare slingkörningar som byggts bort under året, exempelvis på Söder och Flygstaden i Halmstad. I övrigt har kontinuerliga justeringar skett i busstrafiken för att bättre möta identifierat resbehov, förbättra tidhållning och inte minst att säkerställa bytesmöjligheter mot Västkustbanan.

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

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.

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.

Projektet går under arbetsnamnet Lynx och omfattar utveckling av ny mobilapplikation, inköp av försäljningsautomater, utveckling av ett nytt CRM-system, upphandling av försäljningsutrustning samt handhållna enheter. Under 2019 har projektet drabbats av förseningar vilket har inneburit att den planerade lanseringen av systemet, hösten 2019, har skjutits framåt i tiden. Planerat lanseringsdatum är just nu våren 2020. Full funktionalitet behöver vara på plats i samband med att det gamla betalsystemet (Cubic) avvecklas sommaren 2020. 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 under både 2020 och 2021.

Resandeutveckling
Hallandstrafiken hade som mål för 2019 att resandet skulle öka med 5 % jämfört med föregående år. Detta mål uppnåddes inte och resandeutvecklingen stannade på 2,1 %. Totalt gjordes 20 miljoner resor med tåg och buss i hela Halland. Störst var ökningen i tågtrafiken längs Västkustbanan, detta trots stora störningar i trafiken med ökat antal inställda tåg.

Omkring 8,4 miljoner resor gjordes i tågtrafiken under 2019. Resandet med Öresundståg (inkl. Pågatågen och Västtågen Varberg-Göteborg) på Västkustbanan utgör 27,0 % av samtliga resor med kollektivtrafiken i Halland och jämfört föregående år ökade resandet med 7,5 %. Sedan 2010 har resandet med Öresundståg ökat med 88,0 %. Det är en tydlig trend att allt fler väljer tåget till arbete, studier och fritidsaktiviteter.

I busstrafiken minskade resandet jämfört 2018 med 1,5 %. Den negativa resandeutvecklingen var som störst i regionbusstrafiken och stadsbusstrafiken i Halmstad. Resandeutvecklingen pekar dock fortsatt uppåt för stadsbusstrafiken i Varberg och Kungsbacka som ökar med 5,0 % respektive 2,0 % jämfört 2018. Trots resandeminskningen i busstrafiken under 2019 är den långsiktiga trenden fortsatt positiv, vid jämförelse med 2010 har resandet i busstrafiken ökat med nästan 24 %.

Biljetter och priser
Försäljning i appen ökade med 70 % från förgående år och står just nu 13 % av de totala biljettintäkterna (frånräknat skolkort och seniorkort). Den totala försäljningen i appen uppgick till ca 65 mkr 2019. Appen var tredje största egna försäljningskanalen 2019 (frånräknat biljetter sålda i nationella biljettsystem). Försäljningsmål är att appen 2021 ska stå för 65 % av biljettintäkterna, förutsatt att appen som försäljningskanal har fullt sortiment vilket sker under första halvåret 2020.

Bidraget för regeringsreformen Sommarlovskortet, fri kollektivtrafik för alla skolungdomar upp till andra klass i gymnasiet, togs bort 2019. Därför valde Hallandstrafiken att införa ungdomsrabatt på ordinarie sommarkortet. Totalt såldes 15 508 sommarbiljetter, varav 5 180 med ungdomsrabatt. Försäljningen ökade totalt med 15,9 % jämfört med försäljningen 2017 då förutsättningarna var desamma. 2019 fanns också sommarkortet tillgängligt i appen där 13 % valde att köpa sin biljett.

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 2019. I jämförelse med 2018 har försäljningen av Företag Flexkort ökat med drygt 15 %. Försäljningen av Årskort har ökat med 8 % under 2019.

Användning av reskassa fortsätter att sjunka. I december 2019 försvann även möjligheten att betala sin biljett med reskassa vid resa till Skåne och Danmark, vilket också bidragit till att användningen av reskassa har minskat. Jämfört med december 2018 är det en minskning med 16 %. Även laddning av reskassa fortsätter att sjunka, som jämfört med december 2018 visar en minskning med 18 %.

Ingen prisjustering genomfördes i december 2019.

Färdtjänst och sjukresor
Hallandstrafiken gick under sommaren 2018 in i ett nytt trafikavtal för Serviceresor med höga förhoppningar om att höja kvalitén och leveransnivån jämfört med det tidigare avtalet som kantades av dålig tidhållning och många inkomna kundärenden. Tittar vi i backspegeln för fjolåret kan vi konstatera att det nya trafikavtalet har inneburit en avsevärd förbättring inom särskilt viktiga måluppfyllnadsområden som tidhållning, kundärenden och samtalshantering. Andel resor som utförs i tid ligger under hela 2019 på en mycket god nivå, till största del över inriktningsmålet på 95 %. Att förseningarna minskat märks direkt i övriga delar av verksamheten, klagomål exempelvis har minskat med en tredjedel och sett till andel resor är det endast 0,07 % resor som genererar ett klagomål. Inom området färdtjänst för Hallands kommuner exklusive Kungsbacka samt sjukresor för Region Halland agerar Hallandstrafiken Beställningscentral. Under 2019 besvarade och hanterade beställningscentralen drygt 395 000 samtal. Med anledning av det nya trafikavtalet med färre förseningar har dessa samtal minskat med 6 % jämfört med föregående år. Under 2019 besvarades 66 % av samtalen inom en minut, vilket innebär att beställningscentralen med god marginal når inriktningsmålet på 50 % i avtalet med Region Halland och sjukresor. I Hallandstrafikens kundnöjdhetsundersökning visar beställningsbetyget att 90,2 % tillfrågade resenärer är nöjda med beställningen av deras resa, ett glädjande betyg vilket innebär att vi ligger i topp jämfört med övriga kollektivtrafikmyndigheter i Sverige.

Nyckeln till denna avsevärt förbättrade kvalité beror på flera faktorer. Exempelvis har Hallandstrafikens utveckling och anpassning av verksamheten lett till tätare dialog och samverkan med kontrakterade trafikföretag. Uppföljning av viktiga nyckeltal sker systematiskt med hjälp av förbättrat IT-stöd för att i ett tidigt skede upptäcka negativa trender. Dagens avtal grundar sig i sjysta arbetsvillkor med krav på kollektivavtalsliknande villkor för förarna, vilket mynnar ut i bättre service och kvalité ut till våra resenärer.

Resandet har ökat med cirka 2,3 % från 2018 till 2019 och totalt genomfördes cirka 613 000 serviceresor för uppdraget sjukresor och färdtjänst. Om uppdraget för skolresor även i Laholm, Hylte, Halmstad, Varberg och Falkenberg adderas landar resandeökningen på ca 10 %. En vanlig vardag utförs cirka 3 500 serviceresor i Halland.

Förseningsersättning och Kundnöjdhet

Under året har Hallandstrafiken tagit emot 20 096 ansökningar om förseningsersättning, det är en ökning med 36 % i jämförelse med 2018. Ökningen fördelar sig jämnt över årets månader, men de månader som sticker ut och har mest ansökningar är april respektive oktober. Anledningen till det är omfattande problem med infrastrukturen, dvs. signalfel, växlar, kontaktledningar, som har påverkat möjligheten att bedriva trafik enligt ordinarie tidtabell.

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. Målet för 2019 var att andelen nöjda kunder ska uppgå till minst 70 % och att andelen nöjda invånare ska uppgå till minst 60 %.

För 2019 visar siffrorna att 59,6 % av kunderna är nöjda med Hallandstrafiken och 51,5 % av allmänheten. I undersökningen framgår också att 80,5 % 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 2021, krävs en kraftsamling. Flera av de aktiviteter som är identifierade för att förbättra kundnöjdheten är planerade att rullas ut under 2020. Exempelvis nytt biljett- 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 legat still under 2019. 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. 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.

Under 2019 har 99,6 % av Hallandstrafikens busstrafik utförts med förnyelsebara drivmedel, vilket innebär att det inte har skett någon förändring i jämförelse med föregående år. Inom stadsbusstrafiken har 100 % av trafiken utförts med förnyelsebara drivmedel vilket även där motsvarar utfallet 2018.

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 9-17 i detta dokument.

Personal

Den 31 december 2019 hade Hallandstrafiken 86 tillsvidareanställda fördelat på 52 kvinnor och 34 män. (2018: 82 tillsvidareanställda fördelat på 51 kvinnor och 31 män). Utökningen av tillsvidaretjänster ligger inom trafikplanering, där arbete med trafikupphandlingar krävt stora resurser. Övriga tjänster som tillkommit är förberedelser med anledning av den utmaning företaget har inför 2020 då nytt CRM-system, biljettsystem, etc ska implementeras där arbetet görs i samverkan med tre andra län. Vidare har bolaget haft 24 visstidsanställda fördelat på 17 kvinnor och 7 män. (2018: 28 visstidsanställda fördelat på 21 kvinnor och 7 män).

Ekonomi

Intäktsutvecklingen fortsätter starkt även under 2019. Jämfört med föregående år ökar biljettintäkterna med 23 mkr och hamnar drygt 2 mkr över budget. En bidragande orsak till ökningen av biljettintäkter är den höjning av biljettpriserna som gjordes i december 2018 med i genomsnitt 2,7 %. Även resandeökning samt den förstärkta trafiken bidrar till ökade intäkter. Enkelbiljetterna står även i år för en något större del av intäktsökningen jämfört med periodbiljetterna även om periodbiljetterna går starkare 2019 än föregående år.

Trafikkostnaderna för busstrafiken har ökat mer än budgeterat. Ett högre index 2019 och förändringar i trafiken beroende på omläggningar av vägar och förlängda körtider var en bidragande orsak. I Kungsbacka där trafiken upphandlas tillsammans med Västtrafik minskar trafikkostnaderna jämfört med föregående år vilket är en följd av att nya trafikavtal trätt i kraft under året. Trafikkostnader har även ökat pga de satsningar i trafiken som genomfördes enligt Kolletivtrafikplanen 2019 på sträckan mellan Varberg och Göteborg med stopp i Åsa i den del som körs inom Västtågavtalet. Turerna utökades med två dubbelturer per dag vilket är en fördubbling.

Index är en faktor som 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. Index innebär därför en risk för kostnadsökningar som är svår att påverka.

Vad gäller Öresundståg visar kostnaderna på ett något lägre utfall än budgeterat. Det beror till största delen på lägre kostnader för drift och underhåll av tågen men även på lägre kostnad för banavgifter. 2019 var ett år med flera längre avbrott för planerade banarbeten, ett under våren och ett under hösten. Detta tillsammans med andra kortare trafikstörningar till följd av störningar i infrastrukturen bidrog till att kostnaderna för ersättningstrafik blev högre än normalt.

I juli 2018 ingicks nya avtal i den anropsstyrda trafiken med taxi. I de nya avtalen höjdes kravnivån och därmed också priserna vilket tillsammans med en resandeökning ökat omsättningen för de anropsstyrda resorna, 2019 ser vi helårseffekten av upphandlingen. I upphandlingen som genomfördes ingick även planering och utförande av skolresor med taxi i Halland, där kommunerna är uppdragsgivare.

2019 har varit ett år med flertalet störningar i trafiken p.g.a. bristfällig infrastruktur med ökade kostnader för förseningsersättning och ersättningstrafik som följd. Just störningar i infrastrukturen är en stor risk i bolagets verksamhet som får en negativ påverkan främst för våra resenärer som inte når sitt resmål men även bidrar till negativa konsekvenser för ekonomin. Avbrott i infrastrukturen tillsammans med platsbrist på spåren är ett problem och en risk vi lever med dagligen.

I investeringsbudgeten för 2019 ingick att det nya Biljett- och Betalsystemet skulle lanseras under 2019, men lanseringen har skjutits på till 2020. Upprustningen av Öresundståg har försenats. Halland har ägarskap om 14 av 111 tåg i Öresundstågssamarbetet där 1 eller möjligtvis 2 av Hallands tåg upprustas först 2020 (vid årsskiftet hade 20 av totalt 111 tåg upprustats). Tillsammans gör dessa två faktorer att avskrivningarna 2019 blir lägre än budgeterat.

Driftbidraget från bolagets ägare Region Halland uppgick 2019 till 474 mkr.

För verksamhetsåret 2019 redovisas ett positivt resultat på 14 979 574 kr.

Intäktsutvecklingen var fram till det globala utbrottet av coronaviruset i februari 2020 normal och i paritet med samma period 2019. Det står nu klart att bolaget kommer påverkas negativt av pandemin vars effekter ännu inte är överblickbara. Det finns en betydande risk för väsentlig finansiell påverkan, på grund av lägre intäkter, från och med mars 2020 och framförallt om konsekvenserna blir långvariga. Bolaget följer den fortsatta utvecklingen mycket noga och har en förhöjd beredskap att agera bland annat genom potentiella kostnadsbesparingar och prioritering av viktiga funktioner för att upprätthålla den samhällsservice bolaget tillhandahåller.

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

Balanserade vinst	92 710 755
Årets vinst	14 979 574
	107 690 329
disponeras så att	
i ny räkning överföres	107 690 329

FLERÅRSÖVERSIKT (tkr)

	2019	2018	2017	2016	2015
Rörelsens intäkter, tkr	1 343 615	1 256 241	1 136 404	1 076 470	976 618
Driftbidrag, tkr	474 000	458 000	438 400	402 000	342 900
Resultat efter finansiella poster, tkr	14 980	12 146	-1 504	24 747	-19 616
Balansomslutning, tkr	328 511	343 803	287 368	281 021	292 482
Antal anställda, st	85	84	78	70	65
Soliditet, %	42,2	35,9	38,8	40,2	30,1

För definitioner av nyckeltal, se Redovisnings- och värderingsprinciper.

Resultaträkning

	Not	2019	2018
Rörelsens intäkter			
Biljettintäkter		459 582	436 570
Övriga rörelseintäkter	2	407 783	359 806
Aktiverat arbete för egen räkning		2 251	1 865
Driftbidrag	3	474 000	458 000
Summa rörelsens intäkter		**1 343 616**	**1 256 241**
Rörelsens kostnader			
Trafikkostnader	4	-1 144 284	-1 070 328
Övriga externa kostnader	5, 6	-110 708	-105 272
Personalkostnader	7	-53 822	-49 170
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	8	-13 927	-13 442
Summa rörelsens kostnader		**-1 322 741**	**-1 238 212**
Rörelseresultat		**20 875**	**18 029**
Resultat från finansiella poster			
Resultat från övriga värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar		-3	0
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		2	2
Räntekostnader och liknande resultatposter	9	-5 894	-5 885
Summa resultat från finansiella poster		**-5 895**	**-5 883**
Resultat efter finansiella poster		**14 980**	**12 146**
Skatt på årets resultat	10	0	0
Årets resultat		**14 980**	**12 146**

Balansräkning

	Not	2019-12-31	2018-12-31
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar			
Pågående nyanläggningar avseende immateriella anläggningstillgångar	11	27 827	14 576
		27 827	**14 576**
Materiella anläggningstillgångar			
Maskiner, bilar, tåg och andra tekniska anläggningar	8	45 079	54 195
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	12	9 344	6 569
		54 423	**60 764**
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i intresseföretag	13	30	62
Fordringar hos Region Halland	14	92 700	92 700
		92 730	**92 762**
Summa anläggningstillgångar		**174 980**	**168 102**
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		41 287	47 518
Fordringar Region Halland		41 079	57 649
Aktuella skattefordringar		733	733
Övriga kortfristiga fordringar		10 629	9 109
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	15	59 603	60 375
		153 331	**175 384**
Kassa och bank	16	200	317
Summa omsättningstillgångar		**153 531**	**175 701**
Summa tillgångar		**328 511**	**343 803**

Balansräkning

	Not	2019-12-31	2018-12-31
Eget kapital och skulder			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital	17	2 500	2 500
Reservfond		500	500
Fond för utvecklingsutgifter		27 827	14 576
		30 827	**17 576**
Fritt eget kapital			
Balanserad vinst eller förlust		92 711	93 816
Årets resultat		14 980	12 146
		107 691	**105 962**
Summa eget kapital		**138 518**	**123 538**
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		122 383	141 336
Skulder till intresseföretag och gemensamt styrda företag		500	472
Övriga kortfristiga skulder		861	796
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	18	66 249	77 661
Summa kortfristiga skulder		**189 993**	**220 265**
Summa eget kapital och skulder		**328 511**	**343 803**

Förändringar av eget kapital

Förändringar av eget kapital	Aktie-kapital	Reserv-fond	Fond för utvecklingsutgifter	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt
Belopp vid årets ingång	2 500	500	14 576	93 816	12 146	**123 538**
Disposition enligt beslut av årets årsstämma				12 146	**-12 146**	
Aktivering av utvecklingsutgifter			13 251	-13 251		**0**
Årets resultat					14 980	**14 980**
Belopp vid årets utgång	**2 500**	**500**	**27 827**	**92 711**	**14 980**	**138 518**

Kassaflödesanalys

	Not	2019	2018
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat före finansiella poster		20 874	18 029
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet, mm			
- Avskrivningar		13 927	13 442
Erhållen ränta		2	2
Erlagd ränta		-5 894	-5 884
Kassaflöde före förändringar av rörelsekapital		**28 909**	**25 589**
Ökning/minskning kundfordringar		4 502	-15 235
Ökning/minskning övriga kortfristiga fordringar		-748	-1 687
Ökning/minskning leverantörsskulder		-18 953	42 559
Ökning/minskning övriga kortfristiga rörelseskulder		-11 319	1 730
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**2 391**	**52 956**
Investeringsverksamheten			
Investeringar i immateriella anläggningstillgångar		-13 251	-11 624
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-7 586	-7 100
Sålda materiella anläggningstillgångar		30	39
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**-20 807**	**-18 685**
Årets kassaflöde		**-18 416**	**34 271**
Likvida medel vid årets början		**31 520**	**-2 751**
Likvida medel vid årets slut	16	**13 104**	**31 520**

NOTER

tkr

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Allmänna upplysningar
Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Redovisningsprinciperna 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.

Intäktsredovisning
Försäljning redovisas vid leverans av 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.

Anläggningstillgångar
Immateriella och materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar enligt plan och eventuella nedskrivningar.

Avskrivning sker linjärt över den förväntade nyttjandeperioden med hänsyn till väsentligt restvärde.

Immateriella anläggningstillgångar
Aktiveringsmodellen tillämpas för internt upparbetade immateriella tillgångar. Avskrivningstiden för internt upparbetade immateriella anläggningstillgångar är mellan 5-10 år efter en individuell bedömning av nyttjandetiden.

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

Linjär avskrivningsmetod används för samtliga typer av materiella tillgångar. Följande avskrivningstider tillämpas (antal år):

Datorutrustningar	5
Biljettsystem	8
Hållplatsutrustning	10
Fordonsdatorer	5 alt 10
Trafikutrustningar	5 alt 10
Övriga utrustningar	3-10
Tåg	5 alt 15

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.

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

Finansiella instrument
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.

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.

Fordringar
Värdepapper som är anskaffade med avsikt att innehas kortsiktigt redovisas inledningsvis till anskaffningsvärde och i efterföljande värderingar i enlighet med lägsta värdets princip till det lägsta av anskaffningsvärde och marknadsvärde.

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

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

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

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

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.

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

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.

Bokslutsdispositioner
Förändringar av obeskattade reserver redovisas som bokslutsdispositioner i resultaträkningen.

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

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.

Bonusar
Bolaget tillämpar inte bonus som ersättning till anställda.

Ersättningar till anställda 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.

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.

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. Därefter har en mindre justering betalats ut under 2019.

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 erhölls av Trafikverket 2018, ”Stöd för att främja fri kollektivtrafik för ungdomar”, redovisades som en intäkt.

Kassaflödesanalys
Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medför in- eller utbetalningar.

Som likvida medel klassificeras kassa- och banktillgodohavanden samt medel på koncernkonto, se not 16.

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

Nettoomsättningen per rörelsegren	2019	2018
Skolkort	29 446	29 006
Skolskjutstrafik	130 649	131 433
Anropsstyrd trafik	241 581	192 313
Statsbidrag	164	1 476
Övrigt	5 943	5 578
Summa	**407 783**	**359 806**

Not 3 Driftbidrag

	2019	2018
Driftbidrag från Region Halland	474 000	458 000
Summa	**474 000**	**458 000**

Not 4 Trafikkostnader

	2019	2018
Linjelagd trafik	787 216	757 747
Anropsstyrd trafik	222 143	177 231
Skolskjutstrafik	128 182	128 828
Övriga kostnader	6 743	6 522
Summa	**1 144 284**	**1 070 328**

Not 5 Operationella leasingavtal

	2019	2018
Leasingkostnader	48 423	46 296
Återstående kostnader leasingavtal inom 1år	51 680	51 743
Återstående kostnader leasingavtal år 1–5	160 637	196 887
Återstående kostnader leasingavtal > år 5	78 266	80 301
Summa	**339 006**	**375 227**

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 6 Arvode till revisorer

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter.

	2019	2018
Öhrlings Pricewaterhouse Coopers AB		
Revisionsuppdraget	320	290
Skatterådgivning	44	6
Summa	**364**	**296**

Not 7 Anställda och personalkostnader

	2019	2018
Medelantalet anställda		
Kvinnor	51	51
Män	34	33
Totalt	**85**	**84**
Löner och andra ersättningar		
Styrelse och VD	1 456	1 412
Övriga anställda	34 816	31 810
	36 272	**33 222**
Sociala kostnader		
Pensionskostnader för styrelse och verkställande direktör	223	222
Pensionskostnader för övriga anställda	2 201	2 032
Övriga sociala avgifter enligt lag och avtal	12 298	11 243
	14 722	**13 497**
Totala löner, ersättningar, sociala kostnader och pensionskostnader	**50 994**	**46 719**
Könsfördelning bland ledande befattningshavare		
Andel kvinnor i styrelsen	45%	36%
Andel män i styrelsen	55%	64%
Andel kvinnor bland övriga ledande befattningshavare	56%	50%
Andel män bland övriga ledande befattningshavare	44%	50%

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.

Not 8 Maskiner och andra tekniska anläggningar

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	158 368	153 342
– Inköp	4 811	5 175
– Försäljningar och utrangeringar	0	-149
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**163 179**	**158 368**
Ingående avskrivningar	-104 173	-90 841
– Försäljningar och utrangeringar	0	110
– Avskrivningar	-13 927	-13 442
Utgående ackumulerade avskrivningar	**-118 100**	**-104 173**
Utgående redovisat värde	**45 079**	**54 195**

Not 9 Verkligt värde på derivatinstrument

Upplysning om verkliga värden
Hallandstrafiken AB har via ägaren Region Halland 2012 tecknat en ränteswap (derivat) om nominellt 138 529 766 kr och med löptid fram till och med december 2034. För vidare upplysning om användning av derivat se not 1.

	2019-12-31	2018-12-31
Redovisade belopp	0	0
Verkliga värden	-22 699	-16 484
Summa	**-22 699**	**-16 484**

Not 10 Skatt på årets resultat

	2019	2018
Skatt på årets resultat		
Aktuell skatt	0	0
Uppskjuten skatt	0	0
Totalt redovisad skatt	**0**	**0**

Avstämning av effektiv skatt		2019		2018
	Procent	**Belopp**	**Procent**	**Belopp**
Redovisat resultat före skatt		14 980		12 146
Skatt enligt gällande skattesats	21,40	-3 206	22,00	-2 672
Ej avdragsgilla kostnader	21,40	-1 028	22,00	-41
Ej avdragsgillt negativt räntenetto	21,40	-1 627	22,00	0
Under året utnyttjande av tidigare års underskottsavdrag vars skattevärde ej redovisats som tillgång		5 861		2 713
Redovisad effektiv skatt		**0**		**0**

I Hallandstrafiken AB finns underskottsavdrag per 2019-12-31 uppgående till 215 339 tkr. Någon uppskjuten skattefordran har ej redovisats.

Not 11 Pågående nyanläggningar avseende immateriella anläggningstillgångar

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående nedlagda kostnader	14 576	2 952
Under året nedlagda utgifter	13 251	11 624
Omfört till immateriella anläggningstillgångar	0	0
	27 827	**14 576**

Not 12 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningar

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående nedlagda kostnader	6 569	4 645
Under året nedlagda utgifter	2 775	1 924
Omfört till maskiner och andra tekniska anläggningar	0	0
Utgående nedlagda utgifter	**9 344**	**6 569**

Not 13 Andelar i intresseföretag

Namn	Kapital-andel %	Rösträtts-andel %	Antal andelar	Bokfört värde 2019-12-31	Bokfört värde 2018-12-31
Samtrafiken AB	2	3	30	30	30
Ascan EkFör	14	14	1	0	32
				30	**62**

Namn	Org nr	Säte	Eget kapital	Resultat
Samtrafiken AB	556467-7598	Stockholm	59 516	1 461
Ascan EkFör	716426-3035	Hässleholm	0	0

Skillnaden mellan bokfört värde och bolagets andel i intresseföretagens eget kapital uppgår till 1 013 tkr (768 tkr). Ascan EkFör försattes i likvidation 2018, då arbetet i föreningen överfördes till arbetsgruppen för kollektivtrafik inom Regionsamverkan Sydsverige. Värdet på andelarna utbetalades under 2019.

Not 14 Fordringar Region Halland

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående värde	92 700	92 700
Årets förändring	0	0
Utgående värde fordringar Region Halland	**92 700**	**92 700**
Utgående redovisat värde	**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 15 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2019-12-31	2018-12-31
Förutbetalda kostnader		
IT systemunderhåll	3 371	2 379
Trafikkostnader	31 616	30 514
Övriga förutbetalda kostnader	2 077	2 757
Upplupna biljettintäkter	22 539	24 725
Summa	**59 603**	**60 375**

Not 16 Likvida medel

	2019-12-31	2018-12-31
Kassamedel	200	317
Medel på koncernkonto	12 904	31 203
Likvida medel i kassaflödesanalysen	**13 104**	**31 520**

Not 17 Aktiekapital

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

Not 18 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2019-12-31	2018-12-31
Löneskuld, semesterlöneskuld	1 433	1 163
Upplupna sociala avgifter	1 438	1 271
Biljettintäkter	23 632	24 868
Ersättningar till trafikföretag	9 341	6 763
Reglering Västtrafik	1 321	12 945
Upplupna driftskostnader Öresundståg	13 943	14 044
Bidrag Trafikverket leasing tåg	11 578	14 655
Reglering skolkort	2 045	0
Övriga poster	1 518	1 953
	66 249	**77 662**

Not 19 Disposition av vinst eller förlust

Förslag till vinstdisposition Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):	
balanserad vinst	92 710 755
årets vinst	14 979 574
	107 690 329
disponeras så att	
i ny räkning överföres	**107 690 329**

Not 20 Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut

Utöver vad som skrivs i Förvaltningsberättelsen på sidan 23 sista stycket, har företaget efter balansdagen inte kännedom om några ytterligare väsentliga händelser som påverkar bolaget.

Not 21 Underskrifter

Hallandstrafiken AB
556225-2998

Resultat- och balansräkningen kommer att föreläggas årsstämman för fastställelse.

Falkenberg 2020–03–13

Andreas Almquist
Verkställande Direktör

Gösta Bergenheim
Ordförande

Per Stané Persson
Vice Ordförande

Lovisa Ljungberg

Catharina Berghorn

Tommy Rydfeldt

Lars Björk

Christina Heikel

Lars Gustafsson

Christoffer Johansson

Cecilia Häägg
Arbetstagarrepresentant

Heléne Bäck
Arbetstagarrepresentant

Vår revisionsberättelse har lämnats 2020–03–20.

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Thomas Widarsson
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Rebecka Alfredsson
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 2019. Bolagets årsredovisning ingår på sidorna 19-35 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 2019 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 1-18 samt sidan 38. 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 misstag.

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 misstag, 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 misstag 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 2019 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 20 mars 2020

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Thomas Widarsson
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Rebecka Alfredsson
Auktoriserad revisor

Till årsstämman i Hallandstrafiken AB
Organisationsnummer 556225-2998

Till Regionfullmäktige i Halland

Granskningsrapport för år 2019

Jag, av Regionfullmäktige utsedd lekmannarevisor, har granskat Hallandstrafiken AB:s verksamhet under räkenskapsåret 2019.

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 2020-03-10

Jan-Erik Martinsen
Av Regionfullmäktige utsedd lekmannarevisor





Hallandstrafiken