

Styrelsemöte

2020-03-13

| | | |
|--------------------------|--|-------------------|
| Plats och tid | Sammanträdesrum Ginsten, kl. 09.00-11.45 | |
| Beslutande | Gösta Bergenheim (M), ordförande Per Stané Persson (S), vice ordförande Christina Heikel (M) Lovisa Ljungberg (C) Tommy Rydfeldt (L) Lars Gustafsson (KD) Christoffer Johansson (S) Catharina Berghorn (S) Lars Björk (SD) | |
| Övriga deltagare | Andreas Almquist, VD Karin Bernhardt Engström, ekonomichef Daniel Modiggård, chefsstrateg Kerstin Andersson, sekreterare Cecilia Häagg, arbetstagarrepresentant Helene Bäck, arbetstagarrepresentant | |
| Utses att justera | Per Stané Persson | |
| Sekreterare | Kerstin Andersson | Paragraf 113-130 |
| Justerande | Gösta Bergenheim | Per Stané Persson |

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

§ 113

Mötets öppnande

Ordföranden hälsar deltagarna välkomna och förklarar mötet öppnat.

§ 114

Val av justerare

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

§ 115

Godkännande av dagordning

Styrelsen godkänner utsänd dagordning.

§ 116

Anmälan om eventuellt jäv

Ingen anmälan om jäv görs bland ledamöterna i Hallandstrafikens styrelse.

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

§ 117

VD-rapport

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

Bolagets VD informerar om aktuellt läge på Hallandstrafiken AB och det intensiva år 2020 som bolaget står inför. Just nu lanseras en ny grafisk profil för Hallandstrafiken, vilken har börjat rullas ut med fokus på bland annat vassare kommunikation. De nya bussarna har börjat levereras till Halland för att starta upp i trafik i juni. VD informerar om Hallandstrafikens organisation och vad den nya rollen som chefsstrateg innebär, som trädde i kraft 1 mars 2020. Presidiet informeras om rådande läge beträffande Coronaviruset och hur Hallandstrafiken agerar utifrån att bolaget är en viktig samhällsfunktion. Presidiet informeras även om Transportstyrelsens återkallande av trafikillstånd gällande K-Holm och konsekvenserna av detta. Den 9 mars har Hallandstrafiken sagt upp avtalet med K-Holm.

§ 118

Statistik

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

Hallandstrafikens economichef informerar om försäljningsstatistik för 2019 och preliminär statistik för februari 2020. Återhämtning har skett under hösten 2019 efter intäktstapp framför allt i juli och försäljningen i februari ligger något under budget 2020, samt under föregående år. Tappet kan delvis förklaras av den försämrade tidtabellen på Väst kustbanan, men även den milda vintern och spridningen av Coronaviruset påverkar resandet negativt.

Bolagets chefsstrateg för Hallandstrafiken AB redovisar månadsrapport för december 2019 och januari 2020. Marknadsandelen för 2019 landade på samma nivå som 2018 och trenden har dock varit positiv under hösten, vilket fortsatt håller i sig under januari. Resandet ökade med 2,1 % under 2019 jämfört 2018. Trenden för resandet har dock varit nedåtgående under hösten och i januari

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

fortsätter minskningen. Beträffande nöjdheten ligger den en bra bit från uppsatt målbild, utan tecken till vare sig positiv eller negativ trend. Punktligheten ligger stabilt, en bit över 90 % för Öresundståg och Kungsbackapendeln. Inom den anropsstyrda trafiken ligger punktligheten fortsatt på en hög nivå.

§ 119

Öresundståg

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. ge VD i uppdrag att utreda förutsättningarna att förbättra pendlingsmöjligheterna för resande till och från Åsa, härlett till den försämring som infunnit sig inom Tågplan 2020

Ärendet

Hallandstrafikens chefsstrateg informerar om etablering Öresundståg 2020 och dess status. Utifrån beslut vid Hallandstrafikens styrelsemöte 2019-12-13 § 104 anskaffning av ERTMS till X31, informeras om dess upphandling och resultat av den. Presidiet informeras om Tågplan 2021 och gällande tidplan för processen, vilken startade i december 2019 med trafikstart december 2021.

Bolagets chefsstrateg informerar om de försämringar, för den halländska kollektivtrafiken, som skett till följd av införande av ny tidtabell 15 december 2019.

§ 120

Årsredovisning

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna redovisat förslag till Årsredovisning 2019
2. lägga fram redovisat förslag till Årsstämman 2020-03-27 (bilaga)

Ärendet

Hallandstrafiken AB har för räkenskapsåret 2019 upprättat en Årsredovisning.

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

Årsredovisningen är upprättad enligt Årsredovisningslagen och innehåller förutom Resultaträkning, Balansräkning, Noter och Förvaltningsberättelse, även en Hållbarhetsrapport.

Bolaget redovisar för 2019 ett positivt resultat på 14 980 tkr.

Årsredovisningen kommer att presenteras med kommentarer på styrelsemötet.

§ 121

Nytt biljett- och betalsystem

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

Bolagets VD informerar om status och tidplan beträffande nytt biljett- och betalsystem. Hallandstrafiken genomför en "Inför kampanj" i syfte att skapa förståelse för förändringarna som kommer, att göra lanseringen tydligare och bättre, samt att ge hallänningarna en ny bild av sitt kollektivtrafikbolag. Kampanjen skjuts ut via flera olika kanaler och drar igång i mitten av mars.

§ 122

Ny Zonstruktur

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. justera tidplanen avseende införandet av ny zonstruktur i Halland.

Ärendet

Hallandstrafiken arbetar för en förenkling av vår nuvarande zonstruktur. Arbetshypotesen är att gå från 28 zoner ner till 8 zoner. Förslaget har varit ute på remiss hos kommunerna och nästa steg, enligt ursprunglig tidplan, var att lyfta förslaget för beslut på Hallandstrafikens styrelsemöte i maj för att därefter lyfta förslaget vidare till beslut i Region Halland under juni månad. Ambitionen har varit att gå mot ett införande av ny zonstruktur i november 2020, tillsammans med Västtrafik som justerar sin zonstruktur vid samma tillfälle.

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

Men, med anledning av lanseringen av det nya biljett- och betalsystemet, samt etableringen av nya trafikavtal i juni 2020, finns ett värde i att avvakta med utrullningen av ny zonstruktur. Risken är överhängande att det blir för stora förändringar på en och samma gång för våra resenärer.

Förslaget är därför justera tidplanen avseende införandet av ny zonstruktur i Halland. Målsättningen blir istället att lansera den nya zonstrukturen i juni 2021. Det innebär i sin tur att frågan lyfts för beslut i Hallandstrafikens styrelse den 22 oktober 2020, för att därefter lyftas vidare till Region Halland för beslut.

§ 123

Sommarkort

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. bibehålla pris, giltighetstid och övriga villkor för Sommarkortet 2020

Ärendet

Sommarkortet är en produkt som uppskattas mycket av Hallandstrafikens kunder. Under 2019 infördes en ungdomsvariant av kortet för att kompensera bortfallet av det statligt subventionerade Sommarlovskortet. Priset för ungdomsvarianten sattes till 400 kr och priset för vuxen sattes till 675 kr. Båda varianterna fanns tillgängliga både i app och på plastkort. Giltighetstiden, precis som tidigare år, var 15 juni till och med 15 augusti.

Förslaget är att bibehålla pris, giltighetstid och övriga villkor för Sommarkortet även 2020.

§ 124

Kollektivtrafikplan 2021

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

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

Ärendet

Bolagets chefsstrateg informerar om processen för framtagandet av kollektivtrafikplanen. Planen tas fram årligen och har som syfte att beskriva hur Hallandstrafiken AB ska utveckla verksamheten de kommande tre åren. En växande befolkning innebär ett ökat resande, såväl inom länet som över länsgränsen. Viktiga faktorer för kollektivtrafiken är konkurrenskraftiga restider, pålitlighet och tillgång till Wifi. Framtagandet av kollektivtrafikplanen sker i dialog med kommunerna i länet och utgör även Hallandstrafikens underlag till Region Hallands budgetprocess.

§ 125

Motion - Trygghetsstopp

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. verkställa provförsök av Trygghetsstopp med återrapportering till styrelsen, beslut förutsätter att Regionfullmäktige bifaller motionen

Ärendet

Se motion bilaga 1 och tjänsteskrivelse bilaga 2.

Bakgrund

Socialdemokraterna skrev en motion 2011 om att införa Trygghetsstopp i Halland. Denna motion bifölls 2012-02-15. Motionärerna hänvisar i denna nya motion till att försöksverksamheten enligt beslut 2012-02-15 inte har påbörjats. Motionen yrkar på att Region Halland inför trygghetsstopp på bussar i Hallandstrafikens regi samt att fullmäktige får en årlig uppföljning hur införandet går vid ett bifall av motionen. Inför förnyad behandling av denna motion har Hallandstrafiken fått möjlighet att yttra sig.

§ 126

Internkontrollplan

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. anta Interkontrollplanen

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

Ärendet

Hallandstrafiken har för 2020 upprättat en riskanalys samt internkontrollplan.

Nya punkter i Riskanalysen/Internkontrollplanen 2020:

- Ekonomi: Ev slopad skattesubvention på biodrivmedel i januari 2021, skulle få stora ekonomiska konsekvenser för bolaget.
- Nytt Biljettsystem: Risk att biljettsystemet med lansering till sommaren inte fungerar som det är tänkt vilket skulle få negativa konsekvenser för våra kunder samt ekonomiska konsekvenser för bolaget.
- Verksamhet: Den bristfälliga infrastrukturen på Väst kustbanan riskerar frekventa avbrott och förseningar i trafiken vilket kan skada varumärket och få ekonomiska konsekvenser.
- Verksamhet: Etablering pågår för nya bussavtal med trafikstart i juni 2020. Risk att fordon inte levereras i tid samt risk för bristande kompetensförsörjning.

§ 127

Genomgång av nya avtal

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen
-

Ärendet

Bolagets VD informerar om nya avtal som Hallandstrafiken AB tecknat under det senaste verksamhetsåret 2019.

§ 128

Anmälningar

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. bilägga anmälningarna till protokollet

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

Ärendet

Följande ärenden anmäls och läggs till handlingarna.

- Synpunkter på samrådshandling, detaljplan för Trönninge 11:6 (dnr 09-12-19 43456)
- Synpunkter på samrådshandling, detaljplan för verksamheter i Klovsten inom fastigheten Ysby 1:12 m.fl. (dnr 19-12-17 43462)
- Synpunkter på samrådshandling, detaljplan för Tröinge 6:75 (dnr 19-12-17 43463)
- Synpunkter på samrådshandling, planprogram för blandad stadsbebyggelse inom kvarteret Gjutare och Liljan (dnr 20-01-21 43494)
- Synpunkter på granskningshandling, detaljplan Västerport etapp 1 (dnr 20-02-17 43523)
- Synpunkter på samrådshandling, detaljplan för Rektorn 1, del av Lektorn 8 samt Getakärr 5:1 (dnr 20-02-17 43524)
- Synpunkter på samrådshandling, detaljplan Gullhönan 1 och Halmstad 6:1 (dnr 20-02-17 43525)
- Synpunkter på samrådshandling, planprogram för del av Gamla Köpstad & östra Träslövsläge (dnr 20-02-25 43593)

§ 129

Övriga frågor

Gösta Bergenheim (M) lämnar upplysning från Krösatågssamverkan gällande upphandling och överklagan om tilldelning.

§ 130

Mötets avslutande

Ordförande tackar för uppmärksamheten och förklarar mötet avslutat.

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

2019-12-09 43456

Falkenberg
2019-12-09

Varbergs kommun
Stadsbyggnadskontoret
Planenheten
432 80 Varberg

Synpunkter på samrådshandling, detaljplan för Trönninge 11:6

Detaljplaneområdet ligger i den södra delen av Trönninge samhälle cirka fem kilometer norr om Varbergs centrum och omfattar fastigheten Trönninge 11:6 och del av Trönninge 11:2. På fastigheten Trönninge 11:6 finns idag fyra mindre flerbostadshus i radhusform i ett plan med tillhörande uthus. Fastigheten 11:2 omfattas av en del av en större trädbevuxet berg: Jonsbjär. Detaljplanläggningen syftar till att möjliggöra för ökad byggrätt för bostadsbebyggelse inom fastigheten Trönninge 11:6. Detaljplanen syftar också till att planlägga en del av det angränsande grönområde för att säkerställa tillgången till grönområden även på sikt.

Hallandstrafiken konstaterar att planområdet ligger i nära anslutning till väl utbyggd kollektivtrafik. Från hållplats "Bolvevägen" trafikerar stadsbusslinje 2 (Trönninge-Centrum-Sjukhuset-Erlandsgården) med en avgång var 15:e minut under morgon och eftermiddag. Övriga tider uppgår utbudet till en avgång var 30:e minut. Utöver stadsbusstrafik trafikerar hållplatsen av regionbuss med enstaka turer. Den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken i Trönninge förutsätter en kontinuerlig dialog mellan Varbergs kommun och Hallandstrafiken.

Hallandstrafiken har inga synpunkter på planförslaget.



Daniel Modiggård
Trafikchef



Björn Stenbäck
Trafikstrateg

19-12-17 43462

Falkenberg
2019-12-13

Kungsbacka kommun
Samhällsbyggnadskontoret
434 81 Kungsbacka

Synpunkter på samrådshandling, detaljplan för verksamheter i Klovsten inom fastigheten Ysby 1:12 m.fl.

Klovsten-området ligger ca 1,5 km väster om Kungsbacka innerstad i anslutning till väg E6 och väg 158. Ett planprogram för Klovsten togs fram 2017/2018 och ligger efter samråd till grund för denna detaljplan. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ett nytt verksamhetsområde i Klovsten i anslutning till infarten till Kungsbacka från väg E6. Verksamhetsområdet ska innefatta kontor, industriverksamheter samt handel. Syftet är även att möjliggöra en utökad pendelparkering inom området.

Närmaste busshållplats "Ysbyhult" finns ca 500 meter väster om infarten till planområdet. Öster om området finns hållplatsen "Tingberget" i korsningen mellan Säröleden och Onsalavägen på ett avstånd av ca 750 meter. Hållplatserna har ett mycket väl utbyggt turutbud genom linje 720 (Kb-Särö-Kullavik), 733 (Kb-Vallda-Västra Hagen) och 734 (Kb-Vallda-Älskogsbräcka).

Detaljplanen föreslår att en ny hållplats byggs i anslutning till ny cirkulationsplats som planeras i korsningen mellan väg 158 och Kobergsgatan. Samma cirkulationsplats kompletteras med en ny infart till planområdet. Utformningen av vägområdet för huvudgatan genom området innebär att en busshållplats kan anordnas inom området efter utbyggnad. Pendelparkeringen som finns på platsen i dag föreslås flyttas till annan plats inom planområdet vid genomförandet.

Hallandstrafiken och Västtrafik ställer sig positiva till den föreslagna hållplatsen i anslutning till planområdet. Busstrafiken på väg 158 erbjuder ett attraktivt turutbud och det finns därför goda möjligheter för kollektiva resor till och från planområdet. Hallandstrafiken och Västtrafik har inga synpunkter på planförslaget.



Daniel Modiggård
Trafikchef



Björn Stenbäck
Trafikstrateg

19-12-17 43463

Falkenberg
2019-12-13

Falkenbergs kommun
Stadsbyggnadskontor
311 80 Falkenberg

Synpunkter på samrådshandling, detaljplan för Tröinge 6:75 m fl.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra utökad vägservice i form av övernattning, matsservering och drivmedelsförsäljning. Syftet är vidare att tillföra övernattningskapacitet till Falkenbergs kommun. Planen möjliggör en hotellbyggnad om minst åtta våningar. Detaljplanen möjliggör en utökning av befintlig cirkulationsplats inom planområdet samt en ny infart till tillkommande bebyggelse. Planområdet är beläget vid E6/E20 cirka 4 km nordost om Falkenberg centrum. Planområdet är cirka 3 ha stort.

Planområdet ligger i nära anslutning till hållplats "Vinbergsmotet" som trafikeras av regionbusslinje 555 (Falkenberg-Ullared) och 557 (Falkenberg-Vessigebro-Ullared). Turutbudet uppgår till cirka en avgång varje timme i båda riktningar.

Hallandstrafiken konstaterar att hållplats "Vinbergsmotet" har en viktig funktion som enda hållplats i handels- och verksamhetsområdet vid Vinbergsmotet. Hallandstrafiken ser ett behov av att bygga om befintlig hållplats "Vinbergsmotet" som idag saknar hållplatsficka och hög kantsten. Vid en ombyggnad av hållplatsen är det aktuellt att utrusta hållplatsen med väderskydd.



Daniel Modiggård
Trafikchef



Björn Stenbäck
Trafikstrateg

20-01-21 43494

Falkenberg
2020-01-21

Kungsbacka kommun
Samhällsbyggnadskontoret
434 81 Kungsbacka

Synpunkter på samrådshandling, planprogram för blandad stadsbebyggelse inom kvarteret Gjutaren och Liljan

Programområdet ligger centralt i Kungsbacka med närhet till innerstaden, Kungsmässan och stationen. Idag utgörs området av glest bebyggda verksamhetslokaler och småindustrier, en förskola, ett mindre grönområde samt en återvinningsstation. Området gränsar i öster till Varlavägen och i söder till Borgmästaregatan och Varlaskolan. Planprogrammet föreslår en utveckling där nuvarande verksamhetsområde omvandlas till blandad stadsbebyggelse med cirka 300 bostäder. Utöver bostäder föreslås en ny skola (F-5), förskola, centrumverksamheter, rekreationsområde samt förbättrade möjligheter för parkering.

Programområdet ligger i nära anslutning till Kungsbacka resecentrum med bussterminal och tågstation, en sträcka på cirka 500 meter. Hållplats "Varlaskolan" och "Elof Lindälvs gymnasium" ligger i närhet till programområdet och trafikeras av både stads- och regionbusstrafik vilket sammantaget skapar ett väl utbyggt turutbud.

Hallandstrafiken och Västtrafik konstaterar att programområdet ligger centralt i Kungsbacka med närhet till Kungsmässan, innerstaden samt tåg- och busstrafik. Det är mycket positivt att förtätning sker i kollektivtrafikhärlägen vilket skapar goda förutsättningar för ett ökat hållbart resande. Med hänsyn till den goda tillgängligheten anser Hallandstrafiken och Västtrafik att antalet parkeringsplatser bör hållas på ett minimum. Med färre parkeringsplatser skapas mer utrymme för attraktiva boendemiljöer. Hallandstrafiken och Västtrafik har i övrigt inga synpunkter på planprogrammet.



Daniel Modiggård
Trafikchef



Björn Stenbäck
Trafikstrateg

20-02-17 43523

Falkenberg
2020-02-13

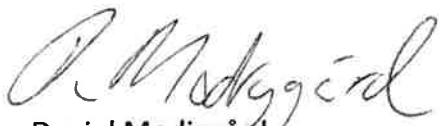
Varbergs kommun
Stadsbyggnadskontoret
Planenheten
432 80 Varberg

Synpunkter på granskningshandling, detaljplan Västerport etapp 1

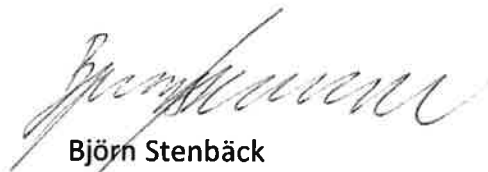
Västerport ligger i centrala Varberg, ca 90 meter från både nuvarande järnvägsstation och det tillkommande stationsområdet, samt ca 280 meter från Varbergs torg. Planområdet utgör 8,2 ha och avgränsas av gatorna Östra Hamnvägen i öster, Otto Torells gata i söder samt havet mot väster. I norr avgränsas planområdet av förlängningen av Magasinsgatan. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra uppförandet av en ny stadsdel med blandade funktioner och en gatu- och kvartersstruktur som knyter an till Varbergs centrum. Detaljplanen ger sammantaget möjligheten att uppföra cirka 500 bostäder med en genomsnittlig höjd av 5 våningar, lokaler för centrumändamål, förskola, parkeringsgarage, en besöksanläggning på piren samt ett hotell med cirka 200 rum utmed Östra Hamnvägen.

Av samrådsredovisningen konstaterar Hallandstrafiken att det är positivt att gatustrukturen är framtagen för att klara av 15 meter långa bussar. Detta är en mycket viktig planeringsförutsättning som måste säkerställas.

I samrådsskedet yttrade sig Hallandstrafiken också om att framtidssäkra utrymme för kollektivtrafikens utveckling, specifikt gällande området strax väster om regionbussterminalen. Vidare lyfte Hallandstrafiken vikten av uppställning för tåg och tillräcklig plats för tågersättning. Varbergs kommun beskriver i samrådsredovisningen att frågan om framtidssäkring av utrymme för kollektivtrafikens utveckling, uppställning av tåg samt tågersättning inte ligger inom den aktuella detaljplanen. Hallandstrafiken vill dock fortsatt påtala vikten av att ovan nämnda områden tas i beaktande i framtida planeringsarbete.



Daniel Modiggård
Trafikchef



Björn Stenbäck
Trafikstrateg

20-02-17 43524

Falkenberg
2020-02-14

Varbergs kommun
Stadsbyggnadskontoret
Planenheten
432 80 Varberg

Synpunkter på samrådshandling, detaljplan för Rektorn 1, del av Lektorn 8 samt Getakärr 5:1

Planområdet ligger ca 1,5 km söder om Varbergs centrum, i den norra delen av bostadsområdet Sörse, utmed Kattegattsvägen och Mentorsvägen. Planområdet omfattar ca 2,3 ha och berör fastigheterna Rektorn 1, del av Lektorn 8 samt en del av Getakärr 5:1 som ägs av kommunen. Området består idag av kvartersmark för parkeringsytor inkl. ett parkeringsgarage. Syftet med detaljplanen är att pröva lämpligheten av att uppföra bostäder, kontor och centrumfunktioner inom fastigheterna Rektorn 1, del av Lektorn 8 och Getakärr 5:1. Det är fortsatt viktigt att allmänna gång- och cykelstråk genom och förbi planområdet bevaras.

Planområdet ligger ca 450 meter från hållplats "Almers väg" som huvudsakligen trafikeras av stadsbusslinje 1 (Borgasgård-centrum-Träslövsläge) med som mest 15min-trafik under morgon och eftermiddag och därutöver 30-min-trafik. I anslutning till planområdet ligger också hållplats "Kattegattsvägen" och "Mariedal" som trafikeras av linje 60 (Äckregården-Lorensberg-centrum-Kurorten) med 60min-trafik som grund.

Hallandstrafiken konstaterar att planområdet ligger i nära anslutning till busstrafik med ett sammantaget väl utbyggt turutbud. Hållplats "Almers väg" är sedan tidigare ombyggd med god standard. Nuvarande standard på hållplatserna "Kattegattsvägen" och "Mariedal" bedöms som acceptabel utifrån turutbud och resandental.

Hallandstrafiken har i övrigt inga synpunkter på planförslaget.



Daniel Modiggård
Trafikchef



Björn Stenbäck
Trafikstrateg

20-02-17 43525

Falkenberg
2020-02-13

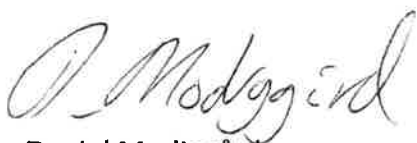
Halmstads kommun
Kommunstyrelsen
Box 153
301 05 Halmstad

Synpunkter på samrådshandling, detaljplan Gullhönan 1 och Halmstad 6:1

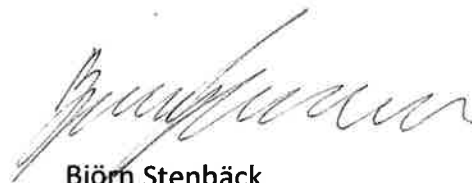
Planområdet är beläget i stadsdelen Nyhem utmed en bussgata, Järnväggsgatan, drygt en kilometer från Halmstads centrum, ca 700 meter från dagens resecentrum och knappt 300 meter från Nyhems centrum. Huvudsyftet med detaljplanen är att förtäta stadsdelen Nyhem med tillkommande hyresrätter i flerbostadshus för HFAB i Klackerupsområdet. Del av fastigheten Gullhönan 1 förtätas med ca 74 lägenheter. Det kvarstående rosa huset inom planområdet bevaras och skyddas på grund av höga arkitektoniska och miljöskapande värden. Detaljplanen syftar också till att ge permanent bygglov till befintligt gatukök, Nyhemsgrillen, genom att ge byggrätt för centrumändamål. Berört område avses även kunna utvecklas med huvudintention centrumanvändning såsom restaurang osv. Även befintlig parkering och återvinningsstation tillhörande FTI AB kommer att planläggas för sin verksamhet.

Planområdet ligger i närhet till hållplats "Krusbäret" vid bussgatan och trafikeras av linje 40 (Flygstaden-centrum-Brogård) och linje 70 (Sofieberg-centrum-Sannarp). Hallandstrafiken konstaterar att planområdet ligger i nära anslutning till busstrafik med ett sammantaget väl utbyggt turutbud. Hallandstrafiken ser dock ett stort behov av att hållplats "Krusbäret" tillgänglighetsanpassas med hänsyn till antalet resenärer och turutbud. Vid ombyggnation av hållplatsen är det också av vikt att säkerställa tillräcklig bredd för att möjliggöra att bussarna kan mötas.

Hallandstrafiken har i övrigt inga synpunkter på planförslaget.



Daniel Modiggård
Trafikchef



Björn Stenbäck
Trafikstrateg

Falkenberg
2020-02-24

Varbergs kommun
Byggnadsnämnden
432 80 Varberg

Synpunkter på samrådshandling, planprogram för del av Gamla Köpstad & östra Träslövsläge

Programområdet ligger cirka en mil söder om Varbergs centrum där Västkustvägen avgränsar området i öster och de äldre samhällena Träslövsläge och Gamla Köpstad avgränsar i väster. Planområdet utgör en areal på ca 200 hektar. Planprogrammet för del av Gamla Köpstad & östra Träslövsläge syftar till att ange ramarna för en utbyggnad inom det utpekade planområdet. Förslaget omfattar bostäder, parker och naturområden, gång- och cykelvägar och gator, en ny skola samt förskola och service som tillsammans ska skapa flera nya attraktiva bostadsområden i Varbergs kommun. Sammanlagt möjliggörs det för ca 1500-2100 bostäder inom programområdet beroende på hur området byggs ut och utformas.

Träslövsläge trafikeras huvudsakligen av stadsbusslinje 1 (Träslövsläge-centrum-Borgasgård) med en avgång var 15e minut under morgon och eftermiddag på vardagar, samt var 30e minut övriga tider. På Västkustvägen trafikeras regionbusstrafik som framförallt utgörs av linje 652 (Varberg-Tvååker-Falkenberg) med som mest en avgång var 30e minut under morgon och eftermiddag på vardagar.

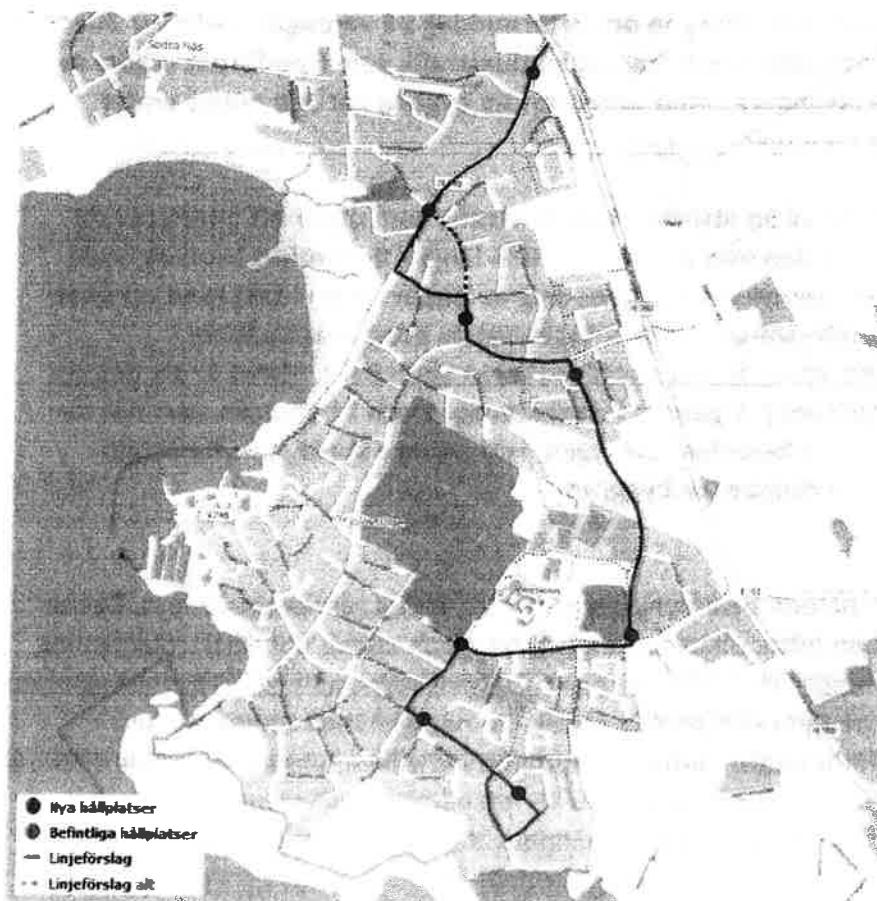
Planprogrammet påtalar vikten av en attraktiv kollektivtrafik som utgör ett alternativ till bilen. En viktig faktor är att restiden inte bör ta max 30% längre tid jämfört motsvarande resa med bil. Planprogrammet ser en möjlig utveckling av busstrafiken i takt med ett ökat resbehov i det framväxande planområdet. I framtagandet av programområdets trafikstruktur har möjligheten att lägga om stadsbusslinjen setts över. Målet är att det ska vara en gen och attraktiv linje som går genom Fiskebåtsvägen och Tångvägen som nås av många boende. Planprogrammet beskriver att linjen, i ett senare skede, kan förlängas söderut i takt med att de södra etapperna byggs ut.

Hallandstrafikens yttrande

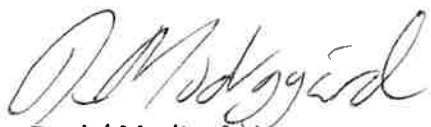
Hallandstrafiken ser positivt på den beskrivna utvecklingen enligt planprogrammet. Det är mycket positivt att kommunen lyfter vikten av en attraktiv och snabb kollektivtrafiklösning vilket skapar goda förutsättningar för hållbara resval. Dagens linjeupplägg i Träslövsläge med slingkörning via hamnen är på flera sätt problematisk. En nackdel med denna typ av slingkörning är att det inte finns någon naturlig ändpunkt vid vilken bussen kan reglera tid på linjen, d.v.s. ingen ändpunkt där tidsmarginal finns för att hämta in förseningar. Eftersom ändpunkt saknas sker reglering ute på linjen på hållplats Storgatan under tider då det är halvtimmestrafik för att möjliggöra byte till övriga stadsbussar vid Varbergs station.

Upplägget med tidsreglering på linjen medför bland annat att resenärer som stiger på bussen innan Storgatan i riktning mot hamnen måste sitta kvar på bussen i 15 minuter. Dessutom blir sökningen i reseplaneraren svårtolkad då resenärer ser den sökta relationen som två turer där byte ska ske, vilket i praktiken handlar om samma fordon. Detsamma gäller när det är kvartstrafik men då finns ingen reglertid inlagd.

Utifrån ovanstående beskriven problembild har Hallandstrafiken som ambition att bygga bort dagens slingkörning snarast, helst till tidtabellsskiftet i december 2020. I ett gemensamt framtaget PM (daterat 2019-05-17) analyserade Hallandstrafiken och Varbergs kommun tänkbara trafikeringslösningar för busstrafiken i Träslövsläge. Hallandstrafiken anser att det huvudsakliga alternativet som förordades enligt PM fortsatt bör gälla, med enda skillnad att vändning istället sker vid Hajvägen jämfört vändning vid ICA-butiken "Ankaret" enligt tidigare förslag. Trafikeringsalternativet (se nedan karta) förutsätter nya hållplatser vid ICA-butik "Ankaret" samt vid Matrosvägen för att täcka in de västra delarna av Träslövsläge. Vändning sker kring Hajvägen vilket inte kräver några åtgärder, förutom eventuell flytt av befintlig hållplats "Storgatan". Utöver ovan nämnda åtgärder behöver samtliga hållplatser möjliggöra dubbelriktad trafik, vilket förutsätter två hållplatslägen. Trafikeringsalternativet kan vid behov förlängas söderut i takt med en etappvis utbyggnad. I arbetet med PM analyserades alternativet att dubbelrikta busstrafiken via hamnen och Storgatan, detta bedömdes dock av kommunen att inte vara körbart då det är för smalt på vägsträckan.



Hallandstrafiken ser fram emot fortsatt dialog med Varbergs kommun med mål om att hitta en attraktiv och långsiktigt hållbar lösning för kollektivtrafiken i Träslövsläge och Gamla Köpstad. Det är en förutsättning att Hallandstrafiken i hög grad involveras i arbetet med planprogrammet och framtida trafikeringsupplägg för busstrafiken.



Daniel Modiggård
Trafikchef



Björn Stenbäck
Trafikstrateg

Hallandstrafiken AB
Karin Bernhardt Engström

Internkontrollplan 2020

Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Beskrivning av ärendet

Hallandstrafiken har för 2020 upprättat en riskanalys samt internkontrollplan.

Nya punkter i Riskanalysen/Internkontrollplanen 2020:

- Ekonomi: Ev slopad skattesubvention på biodrivmedel i januari 2021, skulle få stora ekonomiska konsekvenser för bolaget.
- Nytt Biljettsystem: Risk att biljettsystemet med lansering till sommaren inte fungerar som det är tänkt vilket skulle få negativa konsekvenser för våra kunder samt ekonomiska konsekvenser för bolaget.
- Verksamhet: Den bristfälliga infrastrukturen på Väst kustbanan riskerar frekventa avbrott och förseningar i trafiken vilket kan skada varumärket och få ekonomiska konsekvenser.
- Verksamhet: Etablering pågår för nya bussavtal med trafikstart i juni 2020. Risk att fordon inte levereras i tid samt risk för bristande kompetensförsörjning.

Underlag för beslut, bilaga

- Internkontrollplan 2020
- Riskanalys 2020

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken AB

Karin Bernhardt Engström
Ekonomichef, Hallandstrafiken

Internkontrollplan - 2020 (Hallandstrafiken AB)

| Områden | Risk | Väsentlighet/ konsekvens | Risktal | Beslut | Kontrollmoment | Metod | Avstämningsdatum | Slutdatum | Ansvarig* | Rapportering till |
|---|---|---|---------|---------|---|--|------------------|------------|-----------------------------|--|
| Ekonomi | ● Backup funktion för samtliga kritiska moment (fakturerings, utbetalningar, bokföring, vissa avstämningar vid månadsslut, skattebetalningar) | Att kritiska uppgifter inte blir lösta vid exempelvis sjukdom eller annan plötslig frånvaro. | 2 | Hantera | Underlättat backup | Arkivera instruktioner lätt åtkomligt på gemensam plats på servern. Uppdatera regelbundet arbetsinstruktioner! | 3 ggr/år | 2020-12-31 | Karin Bernhardt Engström | Ekonomichef |
| | ● Intäktsssäkring biljettsystem | Avstämning av biljettintäkter i samtliga försäljningskanaler | 2 | Hantera | Kontroll | Göra stickprov för samtliga intäktskällor | 12 ggr/år | 2020-12-31 | Karin Bernhardt Engström | Ekonomichef |
| | ◆ Upphandlingar som i större utsträckning riskerar överprövning | Upphandlingar fördröjs och risk för att man står utan avtal. Försenar utveckling, drabbar våra kunder. Även ekonomisk risk. | 4 | Hantera | Tidsplan | Skapa handlingsutrymme i tidsplanerna samt noga planerad upphandling. | 2 ggr/år | 2020-12-31 | Andreas Almquist | VD |
| | | | | | Påverka lagstiftning | Genom Svensk Kollektivtrafik försöka påverka lagstiftning genom att låta lämna in remissvar. | 1 ggr/år | 2020-12-31 | Andreas Almquist | VD |
| IT-system/ informationssäkerhet | ● Biljettsystem Cubic - Återförsäljare | Fel i systemet gör att försäljning hos återförsäljare inte blir fakturerad. | 2 | Hantera | Regelbunden kontroll | Kontroll av återförsäljares förarkort (saldo=0) genom utskrift. | 4 ggr/år | 2020-09-30 | Jarl Arne Leek | IT chef |
| | ● Brist på komponenter till utgående biljettsystem | Går ej att få tag i nya komponenter, avtal löper ut juni 2020 | 2 | Hantera | Utredning, förberedelse | Utreda möjligheten att överta komponenter från Skånetrafiken | 4 ggr/år | 2020-09-30 | Jarl Arne Leek | VD / IT chef |
| | ■ Nytt biljettsystem fungerar inte som det är tänkt | Ej fungerande eller störningar i nytt biljettsystem får negativ inverkan på biljettintäkter samt riskerar att skada varumärket/kundnöjdheten. | 6 | Hantera | Beredskap | Förhöjd organisatorisk beredskap. | 12 ggr/år | 2020-12-31 | Jarl Arne Leek | VD |
| | | | | | Möjlighet att backa tekniska miljöer | Om ny funktion inte fungerar, backa till tidigare version. | 12 ggr/år | 2020-12-31 | Jarl Arne Leek | VD |
| Organisation/ styrning/ledning | ● Korruption | Vid upphandling, inköp, förhandling | 3 | Hantera | Självskattning | Genomför en självskattning för att få en uppfattning om hur stor kännedomen är kring korruption. Öka kunskapen och medvetenheten kring korruption. | 1 ggr/år | 2020-12-31 | Andreas Almquist | VD |
| Personal, kompetensförsörjning, arbetsmiljö | ◆ Sårbarhet om nyckelpersoner hastigt (tillfälligt eller varaktigt) lämnar verksamheten. | Hot mot den löpande verksamheten, risk för fel. | 4 | Hantera | Backup | Samtliga kritiska funktioner / arbetsuppgifter ska tilldelas en backup, arbetsbeskrivningar ska dokumenteras | 3 ggr/år | 2020-12-31 | Andreas Almquist | VD, Avdelningschef ansvarar för resp avdelnings uppgifter. |
| | ◆ Svårighet att rekrytera medarbetare med rätt kompetens. | Vakanta tjänster, personal med otillräcklig kompetens | 4 | Hantera | Hitta sätt och vägar som ska göra HLT till en ännu bättre och mer attraktiv arbetsgivare. | Utvärdera olika alternativ och göra en handlingsplan. | 2 ggr/år | 2020-12-31 | | HR |
| Kommunikation och information | ◆ Bristfällig information till våra kunder vid störningar | Skadar Hallandstrafikens varumärke | 4 | Hantera | Följa process | Ta fram och följa framtagna process för störningsinformation. Kommunicera på ett konsekvent och tydligt sätt med våra kunder. | 4 ggr/år | 2020-12-31 | Yasmine Möllerström Henstam | VD |
| Verksamhetens genomförande | ■ Bristfällig infrastruktur på Väst kustbanan | Förseningar, inställda tåg, skadat varumärke, missnöjda kunder. | 6 | Hantera | Påverka Trafikverket | Påtala brister och konsekvenser av störningarna i infrastrukturen för Trafikverket. | 2 ggr/år | 2020-12-31 | Daniel Modiggård | VD |
| | ● Etablering nya bussavtal | Fordon levereras ej i tid, bristande kompensförsörjning. | 2 | Hantera | Uppföljning och avstämning | Kontinuerlig uppföljning och avstämning med Trafikföretag under etablering. | 12 ggr/år | 2020-12-31 | Daniel Modiggård | VD |

Risicanalys – 2020 (Hallandstrafiken AB)

| Områden | Risk | Väsentlighet/ konsekvens | Förslag på åtgärder | Sannolikhet | Konsekvens | Risktal | Beslut |
|--|---|---|---|---------------|---------------|-----------|-----------|
| Ekonomi | ● Dagskassa från butik lämnas inte i deponeringsfack. | Förskingring, sen upptäckt, ekonomisk förlust. | Dagskassor sätts in på fredagar, avstämning bör ske så tidigt som möjligt för att upptäcka om någon kassa saknas. Beställa extra hämtningar vid helgdagar. Minska kontanthantering. | Osannolik (1) | Kännbar (2) | 2 | Acceptera |
| | ● Backup funktion för samtliga kritiska moment (fakturering, utbetalningar, bokföring, vissa avstämningar vid månads slut, skattebetalningar) | Att kritiska uppgifter inte blir lösta vid exempelvis sjukdom eller annan plötslig frånvaro. | Rotationer, lagring av arbetsinstruktioner på intranet. | Medel (2) | Försumbar (1) | 2 | Hantera |
| | ■ Tecknade ramavtal följs inte | | | | | | |
| | ■ Regler för direktupphandling inte följs | | | | | | |
| | ■ Rutiner för godsmottagning inte följs, Regionfastigheter | | | | | | |
| | ● Intäktssäkring biljettsystem | Avstämning av biljettintäkter i samtliga försäljningskanaler | Genom projekt göra stickprov för att säkerställa att det vi säljer genom olika kanaler med rätt belopp hamnar på vårt konto. | Medel (2) | Försumbar (1) | 2 | Hantera |
| | ◆ Upphandlingar som i större utsträckning riskerar överprövning | Upphandlingar fördröjs och risk för att man står utan avtal. Förseñar utveckling, drabbar våra kunder. Även ekonomisk risk. | Skapa handlingsutrymme i tidsplanen. Påtryckningar på regelverk genom Svensk Kollektivtrafik. | Medel (2) | Kännbar (2) | 4 | Hantera |
| ● Slopad skattesubvention på biodrivmedel efter januari 2021 | Borttagen subvention skulle innebära en väsentlig kostnadsökning för bolaget | Följa debatten, ev ta fram handlingsplan om risken bedöms öka. | Osannolik (1) | Kännbar (2) | 2 | Acceptera | |
| IT-system/ informationssäkerhet | ● Biljettsystem Cubic - Återförsäljare | Fel i systemet gör att försäljning hos återförsäljare inte blir fakturerad. | Regelbundet gå igenom återförsäljares förarkort för att upptäcka diffar. | Medel (2) | Försumbar (1) | 2 | Hantera |
| | ● Brist på komponenter till utgående biljettsystem | Går ej att få tag i nya komponenter, avtal löper ut juni 2020 | Ta över komponenter från Skånetrafiken. | Medel (2) | Försumbar (1) | 2 | Hantera |
| | ■ Nytt biljettsystem fungerar inte som det är tänkt | Ej fungerande eller störningar i nytt biljettsystem får negativ inverkan på biljettintäkter samt riskerar att skada varumärket/kundnöjdheten. | Förhöjd organisatorisk beredskap. Möjlighet att backa tekniska miljöer. | Medel (2) | Allvarlig (3) | 6 | Hantera |
| Organisation/ styrning/ledning | ● Korruption | Vid upphandling, inköp, förhandling | Medvetandegöra ledningsgrupp och medarbetare om riskerna med korruption och vad korruption innebär. | Osannolik (1) | Allvarlig (3) | 3 | Hantera |
| | ■ Fattade beslut verkställs ej | | | | | | |
| | ■ Antagna delegationer följs inte och återrapporteras inte av delegat | | | | | | |
| Personal, kompetensförsörjning, arbetsmiljö | ◆ Sårbarhet om nyckelpersoner hastigt (tillfälligt eller varaktigt) lämnar verksamheten. | Hot mot den löpande verksamheten, risk för fel. | Rotationer, skriftliga Rutinbeskrivningar som lämpligen arkiveras på intranet, | Medel (2) | Kännbar (2) | 4 | Hantera |

| Områden | Risk | Väsentlighet/ konsekvens | Förslag på åtgärder | Sannolikhet | Konsekvens | Risktal | Beslut |
|----------------------------------|---|--|--|---------------|-------------|---------|---------|
| | | | ansvar hos avdelningsansvarig. | | | | |
| | ■ Beslutad rutin för hantering av bisyssla följs inte. | | | | | | |
| | ■ Kompetensförsörjning (NY 2017) | | | | | | |
| | ◆ Svårighet att rekrytera medarbetare med rätt kompetens. | Vakanta tjänster, personal med otillräcklig kompetens | Hitta sätt och vägar för att bli en ännu bättre och mer attraktiv arbetsgivare. | Medel (2) | Kännbar (2) | 4 | Hantera |
| Kommunikation och information | ◆ Bristfällig information till våra kunder vid störningar | Skadar Hallandstrafikens varumärke | Ta fram och följa process för hantering av störningsinformation. Kommunicera på ett konsekvent och tydligt sätt mot våra kunder. Uppföljning. Proaktiv bevakning av störningar. | Medel (2) | Kännbar (2) | 4 | Hantera |
| Säkerhet/ Hot och våld | | | | | | | |
| Extraordinära händelser | | | | | | | |
| Miljö | | | | | | | |
| Säkerhetsavdelningen | | | | | | | |
| Verksamhetens genomförande | ■ Bristfällig infrastruktur på Väst kustbanan | Förseningar, inställda tåg, skadat varumärke, missnöjda kunder. | Påverka Trafikverket, ta fram och följa process för störningsinformation, se område kommunikation och information. | Hög (3) | Kännbar (2) | 6 | Hantera |
| | ● Etablering nya bussavtal | Fordon levereras ej i tid, bristande kompensförsörjning. | Kontinuerlig uppföljning med trafikföretag under etablering. Tidiga indikationer på att tidsplanen inte håller för att kunna få möjlighet att agera. Ev låta äldre fordon gå kvar i trafik alternativt hyra in fordon. Bevaka kompetensförsörjning, främst av förare och verkstadspersonal. | Osannolik (1) | Kännbar (2) | 2 | Hantera |

| | |
|---------------------|--|
| Beslutsorgan | Styrelsen för Hallandstrafiken AB |
| Tid | Fredagen den 13 mars, kl. 09.00- |
| Plats | Hallandstrafikens kansli, Falkenberg, konferensrum "Ginsten" |

Dagordning

1. Mötets öppnande
2. Val av justerare
3. Godkännande av dagordning
4. Anmälan om eventuellt jäv
5. VD-rapport
6. Statistik
 - Försäljning
 - Resande, kundnöjdhet, leverans
7. Öresundståg Beslutsärende
8. Årsredovisning 2019 Beslutsärende
9. Nytt biljett- och betalsystem
10. Ny Zonstruktur Beslutsärende
11. Sommarkort Beslutsärende
12. Kollektivtrafikplan 2021
13. Motion – Trygghetsstopp Beslutsärende
14. Interkontrollplan 2020 Beslutsärende
15. Genomgång av nya avtal
16. Anmälningar
17. Övriga frågor
18. Mötets avslutande

Gösta Bergenheim
Ordförande

Andreas Almquist
VD

Kerstin Andersson
Sekreterare

Hallandstrafiken AB
Daniel Modiggård, Trafikchef

Motion - Trygghetsstopp

Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. verkställa provförsök av Trygghetsstopp 2020–2021 med återrapportering till styrelsen, beslut förutsätter att Regionfullmäktige bifaller motionen

Sammanfattning

- Det finns både fördelar och risker med att införa Trygghetsstopp i Halland.
- För att utvärdera dessa föreslås ett provförsök på utvalda linjer mellan 2020–2021.
- Provförsöket ska utvärderas och lyftas till Hallandstrafikens styrelse och Region Halland senast 2022 för förnyat ställningstagande om Trygghetsstopp ska införas inom all busstrafik i Halland eller avslutas.

Beskrivning av ärendet

Se motion bilaga 1 och tjänsteskrivelse bilaga 2.

Bakgrund

Socialdemokraterna skrev en motion 2011 om att införa Trygghetsstopp i Halland. Denna motion bifölls 2012-02-15. Motionärerna hänvisar i denna nya motion till att försöksverksamheten enligt beslut 2012-02-15 inte har påbörjats. Motionen yrkar på att Region Halland inför trygghetsstopp på bussar i Hallandstrafikens regi samt att fullmäktige får en årlig uppföljning hur införandet går vid ett bifall av motionen. Inför förnyad behandling av denna motion har Hallandstrafiken fått möjlighet att yttra sig.

Underlag för beslut, bilaga

- Bilaga 1: Motion till regionfullmäktige från Socialdemokraterna angående Trygghetsstopp, daterad 14 oktober 2019
- Bilaga 2: Tjänsteskrivelse motionsvar Trygghetsstopp, daterad 18 februari 2020

Protokollsutdrag skickas till:

- Region Halland

Datum
2020-02-27

Diarienummer
20-02-27 43603

Hallandstrafiken AB
Daniel Modiggård, Trafikchef

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken AB

Daniel Modiggård
Trafikchef



Halmstad den 14 oktober 2019

MOTION till regionfullmäktige

Trygghetsstopp

Nu införs det på flera ställen i Sverige de s.k Nattstoppen eller som en del väljer att kalla det Trygghetsstoppen i kollektivtrafiken. Det ska så klart vara en självklarhet att kunna ta sig hem tryggt nattetid, idag känner sig många otrygga. Ingen ska behöva välja bort kollektivtrafiken för att man inte känner sig trygg nog att gå från bussen.

Vi socialdemokrater skrev en motion om detta redan 2011. Den bifölls av fullmäktige 2012-02-15 där vi blev lovade att det skulle införas som försöksverksamhet och att det skulle utvärderas efter ett år. Men så blev det aldrig – inte i Halland och nu håller resten av Sverige på att införa det så då provar vi igen.

Vad är då ett trygghetsstopp? Så här går det till:

- En ensamresenär kan begära stopp mittemellan två busshållsplatser.
Resenären ska anmäla trygghetsstoppet direkt vid påstigningen.
Om situation uppstår under färd ska resenär anmäla stoppet senast vid hållplatsen innan önskat nattstopp.
- Bussföraren avgör vid varje enskilt tillfälle om trygghetsstopp är möjligt.
- När det är dags att kliva av öppna busschauffören endast framdörren och släpper av personen ifråga. Bakdörren hålls stängd.
- Resenären kan begära trygghetsstopp från 21.00 till och med sista turen.
- Trygghetsstopp gäller endast ensamresenärer.

Låt oss nu ta ett nytt tag i denna frågan – börja med att bifalla motionen men glöm sen inte av att införa det också. Låt det bli den bästa livsplatsen även på natten på en buss.

Därmed yrkar vi på:

Att Region Halland inför trygghetsstopp på våra bussar i Hallandstrafikens regi.

Att fullmäktige får en årlig uppföljning hur införande går vid ett bifall av motionen.

Margit Bik
Per Stané Persson
Socialdemokraterna

Tjänsteskrivelse motionssvar Trygghetsstopp

Hallandstrafikens yttrande (sammanfattat):

- Det finns både fördelar och risker med att införa Trygghetsstopp i Halland.
- För att utvärdera dessa föreslås ett provförsök på utvalda linjer mellan 2020–2021.
- Provförsöket ska utvärderas och lyftas till Hallandstrafikens styrelse och Region Halland senast 2022 för förnyat ställningstagande om Trygghetsstopp ska införas inom all busstrafik i Halland eller avslutas.

Bakgrund:

Socialdemokraterna skrev en motion 2011 om att införa Trygghetsstopp i Halland. Denna motion bifölls 2012-02-15. Motionärerna hänvisar i denna nya motion till att försöksverksamheten enligt beslut 2012-02-15 inte har påbörjats. Motionen yrkar på att Region Halland inför trygghetsstopp på bussar i Hallandstrafikens regi samt att fullmäktige får en årlig uppföljning hur införandet går vid ett bifall av motionen. Inför förnyad behandling av denna motion har Hallandstrafiken fått möjlighet att yttra sig.

Trygghetsstopp:

Motionärerna motiverar sitt förslag till Trygghetsstopp med att ingen ska behöva välja bort kollektivtrafiken för att man inte känner sig trygg nog att gå från bussen och att det ska vara självklart att kunna ta sig hem tryggt under nattetid.

Definition av Trygghetsstopp är enligt motionen:

- En ensamresenär kan begära stopp mittemellan två busshållplatser. Resenären ska anmäla trygghetsstoppet direkt vid påstigningen. Om situation uppstår under färd ska resenär anmäla stoppet senast vid hållplatsen innan önskat nattstopp.
- Bussföraren avgör vid varje enskilt tillfälle om trygghetsstopp är möjligt.
- När det är dags att kliva av öppna busschauffören endast framdörren och släpper av personen ifråga. Bakdörren hålls stängd.
- Resenären kan begära trygghetsstopp från 21.00 till och med sista turen.
- Trygghetsstopp gäller endast ensamresenärer.

Hallandstrafikens yttrande:

Frågan om Trygghetsstopp (som även är kallat Nattstopp) har varit aktuell både i Halland men även hos andra Länstrafikbolag/Trafikhuvudmän. Vid en utblick inom det närmsta geografiska området har frågan varit aktuell hos Västtrafik under 2013 och Jönköpings länstrafik under 2019 men där beslut har fattats att inte för stunden införa detta. Hos Skånetrafiken har ett politiskt beslut fattats vilket innebär att flexibla nattstopp ska införas dock efter en provperiod med pilotförsök. Hos Länstrafiken Kronoberg och Kalmar Länstrafik är nattstopp infört sedan några år tillbaka.

Skälen för att införa Trygghetsstopp samt de risker som är förknippade med detta är likalydande i samtliga fall och ligger i linje med den bedömning som Hallandstrafiken gjort både 2012 och nu 2019. Dock finns det erfarenheter att hämta från de Länstrafikbolag/Trafikhuvudmän som har infört Trygghetsstopp/Nattstopp. Hallandstrafikens bedömning, samt erfarenheter beskrivna från andra Länstrafikbolag/Trafikhuvudmän, sammanfattas nedan i olika perspektiv i en konsekvensbeskrivning.

Förarsäkerhet: Att införa trygghetsstopp ställer krav på bussföraren att avgöra och planera vilken plats som är lämplig för avstigande, varpå utbildning av förarna krävs innan införandet. En viktig aspekt att hantera är att olika förare kan göra olika bedömningar av trafiksäkerheten och om det är säkert att stanna samt för kunden att stiga av. Ytterligare ställs högre krav på bussförarens kundbemötande och förmåga att hantera konflikter med kunder som inte förhåller sig till uppsatta villkor eller som gör en annan tolkning än bussföraren av trafiksäkerheten. En potentiell risk finns att konflikter mellan förare och kunder kan uppstå som redan idag är en särskilt utsatt grupp gällande hot och våld på arbetsplatsen vilket bl.a. har lett till Arbetsmiljöverket på nationell nivå kommer utföra en inspektion och kartläggning i frågan.

Kundsäkerhet: Att möjligheten ges att stiga av på andra platser än ordinarie hållplatser innebär att samma tillgänglighet inte kan erbjudas till kunderna, vilket kan medföra en ökad olycksrisk. Kunder med särskilda krav på tillgänglighet har dock fortfarande möjlighet att gå av på en ordinarie tillgänglighetsanpassad hållplats. Det finns även en risk att föraren inte kan påverka hur många som kliver av vid ett trygghetsstopp, varpå avstigande kunder kan känna sig otrygga. Olycksrisken kan även öka då fler passager kan ske över vägen på en plats som inte är upplyst eller där övriga trafikanter inte förväntar sig en gångtrafikanter. Hallandstrafiken verkar i det dagliga arbetet för att kommunerna och Trafikverket ska skapa trygga anslutningsvägar till och från busshållplatserna. Vaghållarna har möjlighet att öka tryggheten och säkerheten genom att åtgärda anslutande gång- och cykelvägar, belysning och anlägga säkrare vägpassager. Vid införande av trygghetsstopp kan således tryggheten för kunden öka då denne får en kortare väg till hemmet samtidigt som alternativa anslutningsvägar kan upplevas som mindre trygga. En risk är att detta kan medföra ett mindre engagemang hos vaghållarna att åtgärda passager vid ordinarie hållplatser då alternativa lägen erbjuds.

Övriga konsekvenser: Trygghetsstopp kan även påverka bussarnas IT-system då bussen kommer stanna på annan plats än inprogrammerad. Det kan påverka skyltningen, utropen och realtidsinfon i bussarna. Det finns även en risk med försämrade punktlighet. Att införa trygghetsstopp kan även skapa en otydlighet mot kund. Olika förare kan göra olika bedömningar baserat på trafiksäkerheten vilket även kan kopplas till yttre faktorer såsom årstid och väder. Detta kan leda till att en kund under en viss tid på året eller vid visst väder kan använda trygghetsstoppen men i andra fall inte vilket kan vara svårt att förstå men även kommunicera.

Ekonomiska konsekvenser: Erfarenheter från andra Länstrafikbolag/Trafikhuvudmän visar inte på några större ekonomiska konsekvenser gällande trafikknostnader. Dock är det viktigt att både vid införandet men även senare utbilda inom frågan. Det är dock inte uteslutit att kostnader kan uppstå t.ex. vid problem mellan förare och kund då man behöver sätta in en kundvärd eller kalla på väktare. Om fler väljer att åka kollektivt, baserat på en ökad trygghet, kan det innebära mer intäkter till kollektivtrafiken men i andra vågskålen ligger att färre väljer att åka kollektivt då restiden, med fler stopp, kan försämrats för övriga kunder. Bedömningen är dock att ett införande av trygghetsstopp endast bör innebära marginella kostnader.

Hallandstrafikens slutsats och yttrande:

Det finns både fördelar och risker förknippade med ett införande av Trygghetsstopp inom busstrafiken i Halland. Detta baserar sig dels på Hallandstrafikens egna analyser dels på de erfarenheter som finns hos andra Länstrafikbolag/Trafikhuvudmän. De främsta argumenten för ett införande är att öka tryggheten för de kunder som idag känner sig otrygga och möjliggöra att få kliva av närmare hemmet/målpunkten och på så sätt öka känslan av trygghet. En annan aspekt är att möjliggöra för de potentiella kunder som idag avstår att åka i busstrafiken på kväll- och nattid att välja att åka. Riskerna är främst förknippade med konflikter mellan förare och kund vilket både är ett arbetsmiljöproblem men kan även leda till upplevd minskad trygghet för övriga kunder på bussen. Hallandstrafiken försökte 2014 utföra trygghetsstopp på försök men både säkerhetsansvariga och fackliga organisationer hos trafikföretaget såg stora risker med detta i bas i en riskanalys vilket medförde att försöket stoppades. En annan risk är att andra kunder kan uppleva flera stopp som en försämring av restiden vilket är en viktig konkurrensfaktor för kollektivtrafiken och på så sätt avstå från att åka kollektiv.

Hallandstrafiken ställer sig positiv till införandet av Trygghetsstopp på försök. Det finns idag mer erfarenhet och kunskap vilket ger bättre förutsättningar att i god dialog med trafikföretag och fackliga parter införa trygghetsstopp på försök. Försöket ska leda till att skapa tillräckligt mycket lokal erfarenhet av både positiva- och negativa konsekvenser som kan uppstå för att vid ett senare skede ta beslut om detta ska utökas till all busstrafik i Halland.

Viktiga aspekter att hantera är att skapa tydliga förutsättningar genom utformandet av resevillkor och samråda med både trafikföretag och fackliga organisationer. Därefter behöver en utbildning ske för berörda förare. Därefter behöver detta kommuniceras via Hallandstrafikens kanaler så att kunden får rätt förväntan på vad ett Trygghetsstopp innebär.

Hallandstrafikens förslag är därför att införa Trygghetsstopp på prov på utvalda linjer till hösten 2020 i samråd med tillträdande trafikföretag och utvärdera detta försök till hösten 2021. Därefter kan ett ställningstagande ske baserat på de lokala erfarenheterna om trygghetsstopp ska erbjudas inom all busstrafik i Halland eller ej.

Hallandstrafiken AB
Andreas Almquist, VD

Ny Zonstruktur

Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. Justera tidplanen avseende införandet av ny zonstruktur i Halland.

Beskrivning av ärendet

Hallandstrafiken arbetar för en förenkling av vår nuvarande zonstruktur. Arbetshypotesen är att gå från 28 zoner ner till 8 zoner. Förslaget har varit ute på remiss hos kommunerna och nästa steg, enligt ursprunglig tidplan, var att lyfta förslaget för beslut på Hallandstrafikens styrelsemöte i maj för att därefter lyfta förslaget vidare till beslut i Region Halland under juni månad. Ambitionen har varit att gå mot ett införande av ny zonstruktur i november 2020, tillsammans med Västtrafik som justerar sin zonstruktur vid samma tillfälle.

Men, med anledning av lanseringen av det nya biljett- och betalssystemet, samt etableringen av nya trafikavtal i juni 2020, finns ett värde i att avvakta med utrullningen av ny zonstruktur. Risken är överhängande att det blir för stora förändringar på en och samma gång för våra resenärer.

Förslaget är därför justera tidplanen avseende införandet av ny zonstruktur i Halland. Målsättningen blir istället att lansera den nya zonstrukturen i juni 2021. Det innebär i sin tur att frågan lyfts för beslut i Hallandstrafikens styrelse den 22 oktober 2020, för att därefter lyftas vidare till Region Halland för beslut.

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken AB

Hallandstrafiken AB
Andreas Almquist, VD

Sommarkort

Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. Bibehålla pris, giltighetstid och övriga villkor för Sommarkortet 2020.

Beskrivning av ärendet

Sommarkortet är produkt som uppskattas mycket av Hallandstrafikens kunder. Under 2019 infördes en ungdomsvariant av kortet för att kompensera bortfallet av det statligt subventionerade Sommarlovskortet. Priset för ungdomsvarianten sattes till 400 kr och priset för vuxen sattes till 675 kr. Båda varianterna fanns tillgängliga både i app och på plastkort. Giltighetstiden, precis som tidigare år, var 15 juni till och med 15 augusti.

Förslaget är att bibehålla pris, giltighetstid och övriga villkor för Sommarkortet även 2020.

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken AB

Hallandstrafiken AB
Daniel Modiggård, Trafikchef

Västkustbanan, Åsa station

Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. ge VD i uppdrag att utreda förutsättningarna att förbättra pendlingsmöjligheterna för resande till och från Åsa, härlett till den försämring som infunnit sig inom Tågplan 2020

Beskrivning av ärendet

Trafikverket ansvarar för den samlade planeringen av trafik på järnvägsspåren, den så kallade tågplanen. Konstruktionsarbetet inom Tågplan 2020 har kantats av problem med följd att den tidtabell som gäller under period 15 december 2019 till 12 december 2020 inneburit kraftiga försämringar för den halländska kollektivtrafiken. Försämringar består främst av förlängda restider och en tidtabell i otakt (olika avgångstider varje timme över trafikdygnet).

Hallandstrafiken har som inriktning att fortsatt utveckla tågtrafiken längs Västkustbanan med fler avgångar i riktning norrut såväl som söderut. De nya Hallandstågen kan ses som början på införandet av en ny regionaltågslinje vilket till fullo följer intentionerna i Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Nämnda nya tåglinje planeras trafikera genom Västlänken samt inkludera tågstopp vid Åsa station och planerad ny station i Väröbacka. Region Hallands ambitioner om ett nytt regionaltågssystem stämmer överens med Västra Götalands målbild om framtida trafikering tillsammans med lokaltåg i form av Kungsbackapendeln samt storregionaltåg i form av Öresundståg. Behovet av en utbyggd regional tågtrafik i riktning till och från arbetsmarknadsregion Göteborg är idag större än vad infrastrukturen möjliggör. Viktiga infrastruktursatsningar i form av dubbelspår genom Varberg samt Västlänken beräknas vara färdigställda 2025/2026.

Åsa station togs i drift december 2013 och resandet har sedan starten utvecklats bra. Under 2019 genomfördes i Åsa 1241 på- och avstigningar per vardag. Med antagandet att resandet är av pendlingskaraktär med en resa per riktning och vardag uppgår antalet resenärer till 620 vilka dagligen nyttjar stationen i Åsa. Resandet vid Åsa station fördelar sig genom att 88,2% av antalet påstigningar sker i riktning norrut vilket tydliggör Hallands starka koppling till arbetsmarknadsregion Göteborg. Resandet vid Åsa station utgör 7,0% av det regionala resandet längs Västkustbanan (Öresundståg, Pågatåg och Västtåg Varberg – Göteborg).

Antalet stopp i Åsa har utökats med en avgång inom Tågplan 2020, detta genom utökning av en tidig avgång på vardagar med Öresundståg. Konsekvenser av Trafikverkets tågplanprocess Tågplan 2020 ger resultat om längre restider och en tågtidtabell i otakt. För

Hallandstrafiken AB

Daniel Modiggård, Trafikchef

resande från Åsa station är effekten av förlängda restider minimal för de som reser till och från Göteborg genom ett tidspåslag om en minut(Almedal). Däremot har effekten av tilldelade tåglägen på olika minuttal för varje timme under trafikdygnet påverkat negativt, då främst vid två tillfällen vilket medfört negativa konsekvenser för våra resenärer.

- Tåg 20156 avgår 07:18, nästa tåg 20158 avgår 08:21. Tiden mellan två turer under morgontrafiken uppgår till 1 timme och 3 minuter. Inom Tågplan 2019 var motsvarande tid 47 minuter genom avgångar 07:19 respektive 08:06.

Tåg 20173 avgår 14:55, nästa tåg 20175 avgår 16:10. Tiden mellan två turer under eftermiddagen uppgår till 1 timme och 15 minuter. Inom Tågplan 2019 var motsvarande tid 1 timme genom avgångar fr Göteborg 14:25 respektive 15:25

Protokollsutdrag skickas till:

- Region Halland

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken AB

Daniel Modiggård
Trafikchef



Årsredovisning och
hållbarhetsrapport
2019



Hallandstrafiken

Årsredovisning och hållbarhetsredovisning räkensårsåret 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 Väst kustbanan 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 gäller antalet ansökningar om förseningsersättning. Under de kommande åren kommer begränsningarna på Väst kustbanan 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 kvalitét 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 följderna 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 Solgårdens 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.

jan

feb

mars

april

maj

juni

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 TILDELNINGSBESLUT 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 trafikförändret 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.

SEPTEMBER

TÅGDAGARNA I LANDERYD

Tågdagarna i Landeryd bjuder på frustande och stänkande 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.

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.

juli

aug

sep

okt

nov

dec

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 Tidars spelningar på Brottet i Halmstad i juli.

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.

DECEMBER

NYA TIDTABELLER FRÅN 15 DECEMBER

De nya tidtabellerna i december innebar stora förändringar för Öresundstågen, med längre resor 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 buss- och trafikerna från december. Getinge Centrum har rustats upp och den nya hållplatsen började trafikeras i december.

Styrelse



Från vänster

Cecilia Häagg, 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 under 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 bräns-

len 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 färdmedel. 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 Västkostbanan. 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/Mölnadal 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 Västkostbanan stor betydelse för kopplingarna mot Göteborg och söderut mot Skåne. Tågtrafikens korta restider på Västkostbanan 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.

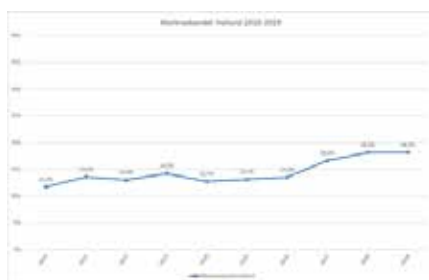


MILJÖMÄSSIG HÅLLBARHET

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

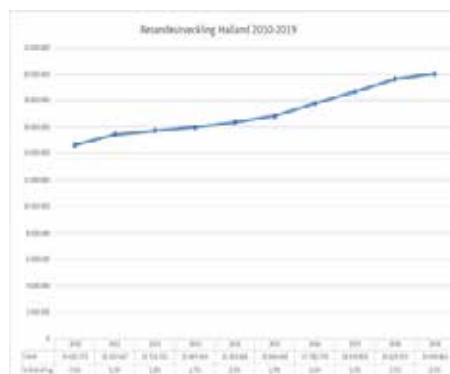
resandet ökat med 36,8 %. Förklaringen till resandeökningen hittas främst i ett ökat tågresande på Väst kustbanan, samt ökat resande inom stadsbusstrafiken. Marknadsandelen, d.v.s. andelen resor med kollektivtrafik av totalt antal motoriserade resor, visar på kollektivtrafikens konkurrenskraft. I Halland 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 färdssätt.

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 till-

gänglighetsanpassade 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 resenärservice. 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 samhällsorga-

nisationer 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 öns-

kemål 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 iaktas 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 Inköspolicyn 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 visselblåsarfunktionen 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 utpekade 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 utvecklingskede 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.

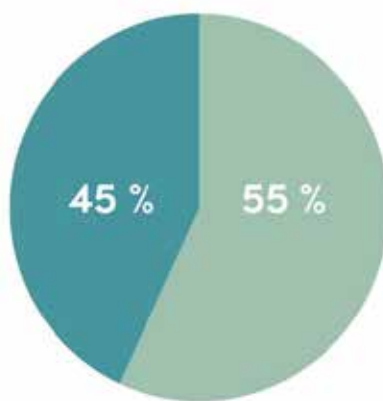
I konkurrensen om nya medarbetare med rätt kompetens, motivation och engagemang är ett utvecklande ledarskap hos våra chefer en viktig faktor. Om en samsyn kring ledarskap och värderingar inom organisationen saknas, ökar risken att arbetsgivarvarumärket inte blir stärkt och optimalt. Nya mötesforum för 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

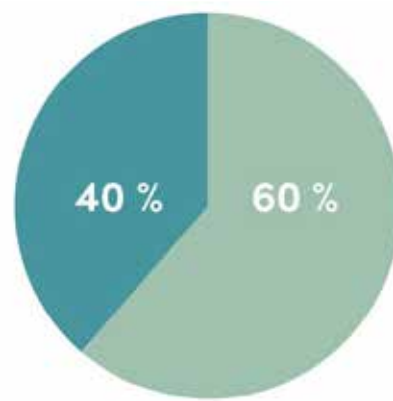


LEDNING



■ Män ■ Kvinnor

TILLSVIDAREANSTÄLLDA



■ Män ■ Kvinnor



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 ljusst på framtiden.

– Det är en fantastisk grupp som jag jobbar med. Vi håller på att se över vårt telefonsystem. 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 17 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 Väst kustbanan. 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 huvudmannaförhållandena 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 ut-

förs av Transdev Sverige AB sedan december 2014 och DSB Öresund A/S utför fordonsunderhållet. Avtalet 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 Sydsv sverige 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 tidtabellskiftet 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. Avtalslut kommer att sammanfalla med det planerade öppnandet av Västlänken. Väst kustbanan, 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 kontaktledning, 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 Väst kustbanan 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 Väst kustbanan 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 Trafikförslöjningsprogrammets principer.

I busstrafiken har förbättringar skett framförallt gällande enklare och tydligare trafikeringssupplägg. 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 Väst kustbanan.

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 betalösningar" med Samtrafikens arbete som bas. Överordnat allt annat, är att det skall vara kompatibelt med Skånetrafikens, Blekingetrafikens, Västtrafik och Östgötatrafikens, med syftet att förbättra för våra kunder som reser över länsgränserna.

Mobila enheter kommer vara den viktigaste komponenten i det nya betalssystemet. Både som försäljnings- och kommunikationskanal. Våra kunder ska snabbt och enkelt få relevant och korrekt trafikinformation som berör kunden och hans 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 betalssystemet (Cubic) avvecklas sommaren 2020. När betalssystemet, 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 föregående år och står just nu 13 % av de totala biljettintäkterna (frånräknat skolkort och seniorekort). 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 måluppfillnadsområden 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 kvalitét 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 f r uppdraget sjukresor och färdtjänst. Om uppdraget f r 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.

F rseningsers ttning 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  r 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 m ts 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  r. 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  r nöjda med Hallandstrafiken och 51,5 % av allmänheten. I undersökningen framgår  cks  att 80,5 % av hallänningarna  r 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, n jdst kunder i branschen 2021, krävs en kraftsamling. Flera av de aktiviteter som är identifierade för att förbättra kundnöjdheten  r planerade att rullas ut under 2020. Exempelvis nytt biljett- och betalssystem, trafikstart med nya avtal f r busstrafiken samt Öresundståg, ny underh llsdep  f r tågen och en ny grafisk profil för Hallandstrafiken.

Miljö

Kollektivtrafiken  r 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  r 2020 för att uppnå koldioxidneutralitet enligt målet i regionalt Trafikförsörjningsprogram.

En stor del av resandet i Halland sker med eldrivna tåg vilket är ett koldioxid neutralt 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 busar med Euro 6-standard sker  cks  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  r 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  r förberedelser med anledning av den utmaning företaget har inför 2020 då nytt CRM-system, biljettsystem, etc ska implementeras då arbetet görs i samverkan med tre andra l n. 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  r ökar biljettintäkterna med 23 mkr och hamnar drygt 2 mkr över budget. En bidragande orsak till ökningen av biljettintäkter  r den h j-

ning 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 Kollektivtrafikplanen 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 förseningersättning 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.

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

| | |
|-------------------|--------------------|
| Balanserade vinst | 92 710 755 |
| Årets vinst | 14 979 574 |
| | <u>107 690 329</u> |

disponeras så att i ny räkning överföres 107 690 329

FLERÅRSÖVERSIKT (tkr)

| | <u>2019</u> | <u>2018</u> | <u>2017</u> | <u>2016</u> | <u>2015</u> |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 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 |
|--|------|-------------------|-------------------|
| <u>Rörelsens intäkter</u> | | | |
| 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 |
| <u>Rörelsens kostnader</u> | | | |
| 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 |
| <u>Resultat från finansiella poster</u> | | | |
| 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 | | | |
| <u>Immateriella anläggningstillgångar</u> | | | |
| Pågående nyanläggningar avseende immateriella anläggningstillgångar | 11 | 27 827 | 14 576 |
| | | 27 827 | 14 576 |
| <u>Materiella anläggningstillgångar</u> | | | |
| 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 |
| <u>Finansiella anläggningstillgångar</u> | | | |
| 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 | | | |
| <u>Kortfristiga fordringar</u> | | | |
| 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 |
| <u>Kassa och bank</u> | 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 | | | |
| <u>Bundet eget kapital</u> | | | |
| Aktiekapital | 17 | 2 500 | 2 500 |
| Reservfond | | 500 | 500 |
| Fond för utvecklingsutgifter | | 27 827 | 14 576 |
| | | 30 827 | 17 576 |
| <u>Fritt eget kapital</u> | | | |
| 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 redovisas i den period intjänandet skett. Sålida 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 hänförs.

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 förpliktelseerna 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 (reskort), 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 hänförs 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 skänsjörvägarna. 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 erhöles 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 banktillgohavanden 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 1 år | 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 uttrangeringar | 0 | -149 |
| Utgående ackumulerade anskaffningsvärden | 163 179 | 158 368 |
| Ingående avskrivningar | -104 173 | -90 841 |
| – Försäljningar och uttrangeringar | 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

Uppllysning 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 uppllysning 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 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 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 | | | | |
| | 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 13 Andelar i intresseföretag

| Namn | Kapitalandel % | Rösträttsandel % | 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

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

Not 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 Häagg
Arbetstagarrepresentant

Heléne Bäck
Arbetstagarrepresentant

Vår revisionsberättelse har lämnats 2020-03-17.

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 revisions sed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Hallandstrafiken AB enligt god revisors sed 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 revisions sed 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 17 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 revisionsred 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