

Hedmark Trafikk FKF Styrets årsberetning 2018

VIRKSOMHETEN

2018 har vært nok et år med høy aktivitet på flere områder og gode resultater for foretaket. I tillegg til oppgaver og ansvarsområder nedfelt i Tiltaksplan og Oppdragsbrev, har foretaket lagt ned mye ressurser i jobben med regionreformen.

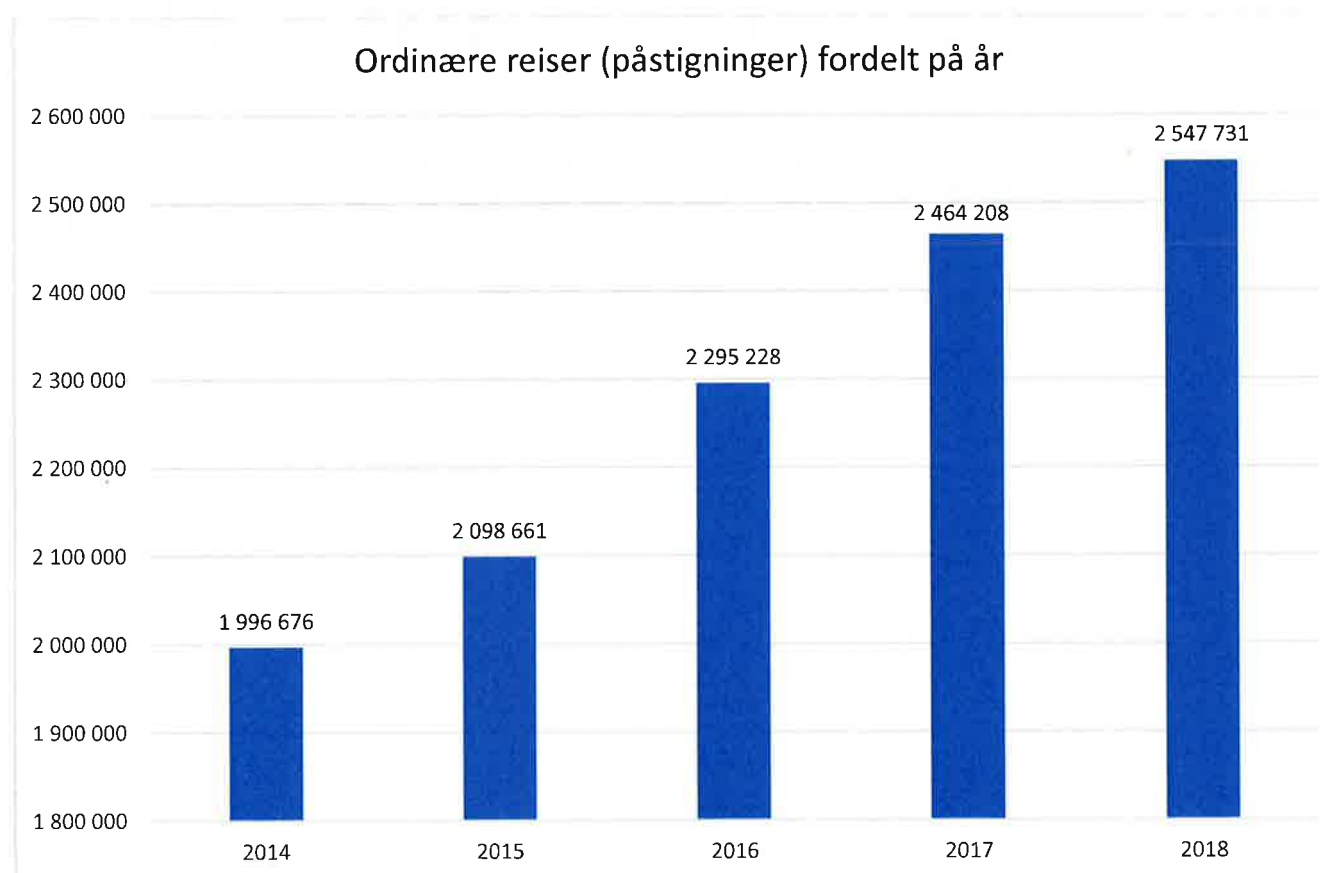
Foretaket hadde i 2018 ca. 2,55 millioner *ordinære kollektivreiser* (skoleskyss ikke medregnet). Det er en økning på ca. 83 500 reiser (3,4 %) sammenlignet med 2017. Den gode utviklingen i antall kollektivreiser i fylket de siste årene fortsetter. De siste fem årene er økningen i antall reiser totalt i fylket på drøyt 33 % (fra 1,91 millioner i 2013 til 2,55 millioner i 2018).

Foretaket mener at årsakene til utviklingen er at kollektivtrafikken generelt har styrket sin posisjon, og at det har vært jobbet systematisk over tid med markedsføring og utvikling av rutetilbud i fylket. Både styret og administrasjonen er særdeles fornøyd med denne utviklingen.

Fra 2017 til 2018 er det utviklingen i Mjøsnett-området som gir denne økningen, her økte antall reiser med ca. 115 000 (8,6 %). Av dette står bybussene i Hamarregionen for 112 000.

Det er betydelig nedgang i antall reiser på lokallinjer i Glåmdalen og Hamarregionen, samt stamnettet i Østerdalen. Denne reduksjonen gjør at den totale veksten i fylket ble 83 500 reiser. Foretaket vil evaluere linjer med stor nedgang for å finne årsaker/tiltak for å snu den utviklingen.

Tabellen under viser utvikling i antall ordinære reiser i perioden 2014-2018:



En markedsundersøkelse utført av Sentio Research høsten 2018 viste at kundene generelt var godt fornøyd med busstilbudet i fylket. Det etterlyses et bedre tilbud på kveld og helg. Den nasjonale kundeundersøkelsen i regi av Kollektivtrafikkforeningen viste derimot en nedgang i Hedmark befolknings tilfredshet sammenlignet med 2017. Rapporten peker ut avstand til holdeplass og informasjonen som de områdene foretaket vil ha mest effekt av å utvikle for å øke tilfredsheten.

Miljøregnskap for 2018 viser at klimaeffekten tilbake på 2016-nivå. Utslippet av CO2-ekvivalenter i 2018 ble 6,147 tonn, en nedgang på 41,5% i forhold til 2017.

Det økonomiske resultatet for 2018 viser et mindre forbruk i forhold til budsjett på 2,9 MNOK. Mindreforbruket i 2017 var 8,1 MNOK. Foretaket har i 2018 hatt en høyere ruteproduksjon enn i 2017, tilbudt reiser for kr. 10 i juli og desember, og tatt i bruk et mer miljøvennlig drivstoff. Disse tiltakene bidrar til at mindreforbruket i 2018 er lavere enn i 2017.

Tabellen under viser utvikling i økonomiske nøkkeltall i MNOK i perioden 2014-2018:

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Salgsinntekt | 128,0 | 51,6 | 53,7 | 56,5 | 57,8 |
| Tilskudd HFK | 311,5 | 325,7 | 334,4 | 340,6 | 351,2 |
| Ref. skoleskyss, momskomp mm | 2,9 | 94,9 | 92,2 | 99,0 | 99,4 |
| Sum Inntekt | 442,4 | 472,2 | 480,3 | 496,1 | 508,4 |
| | | | | | |
| Sum Utgifter | 438,5 | 469,5 | 464,8 | 482,3 | 500,8 |
| | | | | | |
| Brutto Driftsresultat | 3,9 | 2,8 | 15,5 | 13,8 | 7,6 |
| Netto Driftsresultat | 6,0 | 3,9 | 17,5 | 17,9 | 12,3 |
| Mindreforbruk | 0,6 | 0 | 13,7 | 8,1 | 2,9 |

Foretaket har oppnådd alle mål som er beskrevet i fylkesrådets Oppdragsbrev for 2018.

Marked- og driftsaktiviteter i 2018

Markedsføring og informasjon

Hedmark Trafikk har i 2018 vært tilstede på mange ulike arenaer i hele fylket for å informere publikum om de tilbud foretaket har. Foretaket har også deltatt med sponsoraktiviteter på ulike idretts- og kulturarrangementer for å møte publikum på steder som er naturlige reisemål utenfor skole- og arbeidstid.

Følgende større kampanjer er gjennomført i 2018:

- *Tikroners-kampanje: Sommerkampanjen fra 2017 ble gjentatt i 2018 – en reise for en tier – uavhengig av reisens lengde Kampanjen gjaldt for hele juli måned 2018 og fra 10.12.18 tom 31.12.18.*
- *For å invitere til økt bruk av digitale billettløsninger innførte Hedmark Trafikk 40 % rabatt på billetter som kjøpes på mobil fra og med uke 34.*

I 2018 ble det totalt solgt reklame på buss for 1,1 MNOK.

Priser og produkter

Foretaket har arbeidet med et eget prosjekt, *Pris og produktstruktur*.

Resultatet fra prosjektet medførte en del forenklinger fra 1. juli 2018. Foretaket startet også et felles prosjekt med Opplandstrafikk som en del av regionreformen. Målsetningen med prosjektet er å implementere endringer i billetter og priser fra og med 1.1.2020.

Foretaket inngikk i 2018 en avtale med Jernbanedirektoratet om takst- og billettsamarbeid for tog og buss. Oppstart av avtalen er fra juni 2020 og gjelder strekningen Hamar – Rena.

På linje 470 (mellom Sand og Eidsvoll) er det inngått et samarbeide med #Ruter hvor reisende med #Ruter kan bruke sin #Ruterbillett på vår busslinje. Linjen korresponderer med tog til og fra Gardermoen/Oslo og Eidsvoll.

Rutetilbud

Det er gjennomført mange tiltak for å styrke rutetilbudet i Hedmark i løpet av 2018. Noen tiltak er lagt opp til å være permanente forbedringer av tilbudet, mens andre er igangsatt som pilotprosjekter.

Antall rutekilometer er økt fra 9 951 000 i 2017 til 10 097 000 i 2018, en økning på 1,5% sammenlignet med 2017. Rutekilometer er det som tilbys de reisende i form av busstransport. I tillegg bestillingstransport, hvor det er kjørt totalt 120 000 kilometer.

Følgende linjer er opprettet eller fått økt tilbud i 2018:

- Ny linje - bybuss B6 Løten – Hamar – Brumunddal i Hamarregionen, igangsatt fra april 2018.
- Ny linje - bybuss B3 Galterud – Roverud i Glåmdalen, med oppstart i august 2018.
- Linje 971 Folldal – Alvdal i Østerdalen, er styrket med en avgang daglig fra august 2018.
- Linje 981 Tynset – Røros i Østerdalen, er styrket med to avganger daglig fra august 2018.
- Bybussene i Elverum og Hamar har fått utvidet tilbud på sommeren (likt tilbud hele året).

Følgende pilotprosjekter er igangsatt i løpet av 2018:

- Økt antall bestillingsruter Folldal – Hjerkin, Østerdalen.
- Ny bestillingsrute Kongsvinger – Finnskogen i turistsesongen, Glåmdalen.
- Nye bestillingsruter i skolens ferier, hele fylket.
- En ny avgang linje 135 Tynset – Trondheim, Østerdalen.
- Styrket linje 714 Sørskogbygda-Hernes-Elverum (med tog-korrespondanse), Østerdalen.
- Ny «skibuss» linje 800 i Trysil, Østerdalen.
- Utvidet tilbudet linje 470 Sand – Eidsvoll, Glåmdalen.
- Utvidet tilbud linje 500 Kongsvinger – Elverum, Glåmdalen.
- Utvidet tilbud bybussene i Hamar, Hamarregionen.
- Utvidet kveldstilbud på fredager på linje B3 Brumunddal – Hamar – Stange og linje 170 Elverum – Hamar – Gjøvik.
- Opprettholde drift av alle lokalruter på skolens innklemte fridager, hele fylket.

«Skibuss», linje 800, i Trysil er et samarbeid med flere andre aktører i Trysil, med Skistar som den viktigste. Tilbudet er timesfrekvens fra kl. 07:40 til kl. 20:40 mellom Nybergsund – Innbygda – Trysil Turistsenter alle dager i perioden 08.12.2018 til og med 27.04.2019.

Kjøring av lokallinjer på innklemte skolefridager er en bestilling gitt via Oppdragsbrevet for 2018. Dette, og de andre pilot prosjektene, vil bli evaluert i løpet av 2019.

Anbud- og andre utviklingsprosjekter

Anbud Hamarregionen 2020

Arbeidet med *kollektivtjenester i Hamarregionen 2020* ble ferdigstilt høsten 2018 og konkurransegrunnlaget ble sluppet 22.november. Anbudet starter opp 1.7.2020. Det er stilt krav om nullutslippskjøretøy i Hamar fra 2022.

Foretaket har gjennom prosjektet *Rutestruktur i Hamarregionen fra 1. juli 2020* utviklet ny linjestruktur. Denne er lagt til grunn ved utlysning av konkurransen.

Nullutslippsbusser i Hamarregionen fra 1. juli 2020

Målet med prosjektet var å skaffe erfaringer til det kommende anbudet «Kollektivtjenester i Hamarregionen 2020» gjennom drift av tre elbusser i 2018/2019.

Tilbudene som kom inn ifm en anbudskonkurranse viste så høye kostnader at konkurransen ble avlyst. Erfaringene fra arbeidet med prosjektet er brukt ifm utarbeidelse av konkurransegrunnlaget til anbudskonkurransen *kollektivtjenester i Hamarregionen 2020*.

Re2Ra – raskere reisetid Rena – Raufoss

Foretaket deltok i konkurransen Smartere Transport Norge med en projektsøknad, Re2Ra, i samarbeid med NTNU Gjøvik, Transportøkonomisk Institutt (TØI) og Kongsberg Maritime AS. Det ble søkt om midler til et prosjekt hvor en hurtiggående nullutslippspassasjerbåt danner grunnlag for å reise Rena-Raufoss på 1,5 timer uten bil. Søknaden nådde ikke opp i konkurransen, men ideen fra prosjektet er tatt inn i prosjektet ATS Mjøsbyen i regi av Hedmark og Oppland fylkeskommuner.

Autonome busser

Foretaket deltok i 2018 i et prosjekt sammen med kommunene Elverum, Hamar og Ringsaker. Det ble utredet hvorvidt en test av autonome busser i byene Brumunddal, Elverum og Hamar kunne la seg gjennomføre. Umoden teknologi, høye kostnader og utstrakt testing av autonome kjøretøy nasjonalt gjorde at det er besluttet å ikke gå videre med dette.

Holdeplassinformasjon og –struktur

Gjennom prosjektet *Holdeplassinformasjon og –struktur*, har foretaket utviklet et konsept for hvordan informasjon skal være på ulike typer holdeplasser og knutepunkt i fylket. Det er i 2018 implementert nye løsninger på Brumunddal og Hamar skysstasjon. Det er planlagt og budsjettert med en betydelig oppgradering i fylket i 2019.

Trafikksikkerhet

Det er krav om bruk av sikkerhetsbelte i buss på alle busser utenom bybusser. Statens vegvesen utfører Belte i buss-aksjoner ved jevne mellomrom. En spørreundersøkelse viser at bruk av belte i buss det siste året har gått noe ned. I 2017 svarte 81% at de «i stor grad» bruker belte, mens det i 2018 var 74%. Samtidig er hele 9 av 10 er godt kjent med beltepåbudet. Statens vegvesens beltekontroll i 2018 viste at kun 2,7 % av de reisende ikke brukte belte. Alle sjåførene brukte belte.

Selskapene som utfører transporter for foretaket har i 2018 ikke rapportert noen hendelser med personskader. Dette er et område som både transportørene og foretaket har stort fokus på og det er derfor svært gledelig at det ikke er registrert slike hendelser i 2018.

TT-ordningen

TT-ordningen i Hedmark fungerer godt. Den fylkeskommunale TT-nemda behandler nye søknader, og har fokus på likebehandling. Tallet ved utgangen av året var 4 340. Det er en økning fra 2017 på 6,3%.

Nøkkeltall for TT-ordningen 2018 (2017 i parentes)

- Antall brukere pr. 31.12.2018 4 430 brukere
- Antall kjørte turer 59 136 turer (54 957)
- Antall kjørte km 397 367 km (376 423)
- Gjennomsnitt kilometer pr. tur 6,7 km (6,8)
- Gjennomsnitt pris pr. km kr. 226,- (219,-)
- Total kostnad for ordningen i 2018 Kr. 14 030 000.

Tabellen under viser utvikling i antall TT-brukere og kostnader i perioden 2014-2018:

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|--------|
| TT-brukere pr. 31.12 | 4 298 | 4 019 | 4 109 | 4 166 | 4 430 |
| T-verdi/år i kr | 7 000 | 7 200 | 7 500 | 8 500 | 10 000 |
| Kostnader/år i MNOK | 9,4 | 9,5 | 10,6 | 13,0 | 14,0 |

T-verdi er utgangspunkt for tildeling; det tildeles i gjennomsnitt en ½ T/bruker.

ØKONOMISK RESULTAT

Foretaket hadde i 2018 driftsinntekter på 508,4 MNOK og driftsutgifter på 500,8 MNOK. Dette gir et brutto driftsresultat på 7,6 MNOK. Etter at finansposter som renteinntekter, renteutgifter og avdrag på lån er hensyntatt gir dette et netto driftsresultat på 12,3 MNOK. Avsetning til disposisjonsfond og overføring til investering er gjort i samsvar med budsjett og driftsresultatet viser et mindre forbruk på 2,9 MNOK.

Inntekter

- Tilskuddet på 351,2 MNOK fra fylkeskommunen utgjør ca. 69 % av foretakets inntekter og inkluderer dekning av skoleskyss for videregående skoleelever. Inntekter fra ordinært billettsalg og bussgods utgjør ca. 9,5 % (48,0 MNOK) av driftsinntektene, refusjon fra kommunene utgjør ca. 16 % for utført skoleskyss (82,4 MNOK). Foretaket har inntektsført 26,8 MNOK fra momskompensasjon, sykelønnsrefusjoner, reklameinntekter, spesialtransport, anløpsavgifter, kvalitetsavvik og andre statlige overføringer.
- Salg av reklame på buss ga 1,1 MNOK i inntekt mot 0,9 MNOK i 2017.
- Driftsinntektene ble 2,9 MNOK høyere enn opprinnelig budsjettet. Årsaken til dette er blant annet høyere inntekter knyttet til refusjon av skoleskyss fra kommunene, spesialtransport og kvalitetsavvik.

Utgifter

- Samlede transportkostnader ble på 432,6 MNOK og utgjør ca. 86,5 % av de totale utgiftene. Lønnskostnader er 16,0 MNOK og utgjør ca. 3 % av de totale utgiftene. Resterende 52,2 MNOK er knyttet til kjøp av varer og tjenester som inngår i foretakets tjenesteproduksjon og momskompensasjon.
- Driftskostnadene er 1,2 MNOK høyere enn budsjettet.

Investering

- Det ble investert for 2,8 MNOK i 2018. Dette er i hovedsak knyttet til infotainment skjermer, QR – kode lesere i bussene og systemforbedringer knyttet til GDPR.

MÅLOPPNÅELSE

Foretaket har følgende resultat på de mål som er beskrevet i oppdragsbrevet for 2018:

| | |
|--|---|
| Hovedmål: Effektivt og klimavennlig kollektivtilbud | |
| Delmål: Godt kollektivtilbud og flere kollektivreisende | |
| Resultatindikatorer 2018 | Antall ordinære reisende i Hedmark skal økes med minst 3 % i 2018 i forhold til 2017 |
| | Antall ordinære reisende i Mjøsnett (stamrutene 170, 171 og 172, og bybuss Hamar) skal økes med minst 5 % i 2018 i forhold til 2017 |
| Delmål: Klimavennlige løsninger i kollektivtransporten | |
| Resultatindikator 2018: | Klimaregnskap fra busser (tonn CO2-ekvivalenter pr. år) Gjelder busstrafikk i regi av Hedmark Trafikk |
| | Beskrivelse av oppnådde klimaresultater |

- Antall ordinære reisende i Hedmark økte i 2018 med 3,4%.
- Antall ordinære reisende i Mjøsnett økte i 2018 med 8,6 %.

Innenfor *Delmål: Klimavennlige løsninger i kollektivtransporten* er også målene oppnådd – se beskrivelse under «Miljø» senere i årsberetningen.

Oppdrag spesielt for 2018

I Fylkesrådets Oppdragsbrev for 2018 ble disse oppdragene gitt spesielt:

Iverksette følgende føringer fra fylkestingssak 45/17 om tiltaksplanen: Lokallinjer får et tilbud 2 dager pr. uke ved skolefri i form av bestillingstransport. På elevenes ekstra fridager (planleggingsdager ol. 5 dager pr. år) kjøres lokallinjene som i normal drift.

- Dette er gjennomført iht. oppdragsformulering.
- Disse tiltakene vil bli evaluert i løpet av 1. kvartal 2019.

Gjennomføre utredning av muligheten for bedre utnyttelse av eksisterende transport i utkantstrøk av Hedmark gjennom en forsøksordning med felles transport av tjenester knyttet til post, varelevering, passasjerer og skoleskyss. Arbeidet må gjennomføres i samarbeid med løyvemyndigheten (jf. tiltaksplanen pkt. 3.2.6).

- Jobben er påbegynt og vil bli videreført i 2019 i samsvar med oppdragsbrev for 2019.

Ferdigstille konkurransegrunnlag for anbud Hamarregionen 2020.

- Konkurransegrunnlaget ble publisert 22. november 2018.

Bidra i prosess knyttet til regionreformen

- Foretaket har deltatt i «faggruppe kollektivtrafikk», samt i flere møter og fora i regi av Hedmark fylkeskommune. Organisasjonsform for kollektivtrafikken og framtidige kontorløsninger for den nye fylkeskommunen har vært to områder med mye fokus i 2018.

ORGANISASJON

Organisasjonsutvikling

Hedmark Trafikk har i 2018 hatt tre ansatte under lengre videreutdanning i tre ulike, men relevante fagområder.

Hedmark Trafikk har også i 2018 jobbet med ulike prosjekter opprettet som følge av prosjektet *Hedmark Trafikk mot 2020*. Prosjektene har utfordret de ansatte på å jobbe på tvers av fagområder og bidratt til god utvikling innad i organisasjonen.

Store deler av foretakets ansatte har i 2018 vært delaktige i regionreformen gjennom 6 ulike arbeidsgrupper i faggruppe kollektivtrafikk. Leder i Opplandstrafikk har ledet arbeidet for faggruppe kollektivtrafikk. Dette er en av totalt 18 faggrupper som inngår i prosjektet med sammenslåing av Hedmark og Oppland fylkeskommuner.

Det ble i 2018 gjennomført 3 samarbeidsseminarer med Opplandstrafikk. Hensikten med disse har vært å bli bedre kjent med hverandre, både på individ og organisasjonsnivå.

Multiconsult fikk oppdraget med å utrede ulike mulige organisasjonsformer for kollektivtrafikken i Innlandet. I dette arbeidet deltok både ledergruppen, ansatte representanter og styret.

Etiske retningslinjer

Foretaket følger vedtatte *Etiske retningslinjer for ledere og medarbeidere i Hedmark Fylkeskommune*. Disse skal bidra til at ansatte opptrer og utfører sine oppgaver etter anerkjente etiske prinsipper for offentlig forvaltningsvirksomhet. I tillegg til forståelse av fylkeskommunens og foretakets verdier og krav til integritet, legger de etiske retningslinjene vekt på etisk refleksjon blant medarbeidere.

GDPR

Stortinget vedtok 22.05.2018 ny personvernlov og loven treddet i kraft i juli 2018. Hedmark Trafikk FKF og Opplandstrafikk har i samråd med Personvernombudet i Hedmark fylkeskommune laget retningslinjer og rutiner for trygg og sikker ivaretagelse av personvernet innen virksomheten.

Arbeidsmiljø

Foretaket hadde ved utgangen av året 21 ansatte fordelt på 19,5 årsverk. 11 av 21 ansatte er kvinner. Foretaket arbeider for å fremme likestilling og hindre diskriminering og følger Hedmark fylkeskommune sine rutiner for varsling på arbeidsplassen. Sykefraværet i 2018 var på 1,2 % (3,0 % i 2017). Det er i 2018 gjennomført 4 møter i AMU, en IA dag, vernerunde, sommer- og juleavslutning.

Tabellen under viser sykefravær i foretaket siste 5 år:

| År | Fravær |
|------|--------|
| 2014 | 3,4 % |
| 2015 | 3,5 % |
| 2016 | 4,5 % |
| 2017 | 3,0 % |
| 2018 | 1,2 % |

Miljø

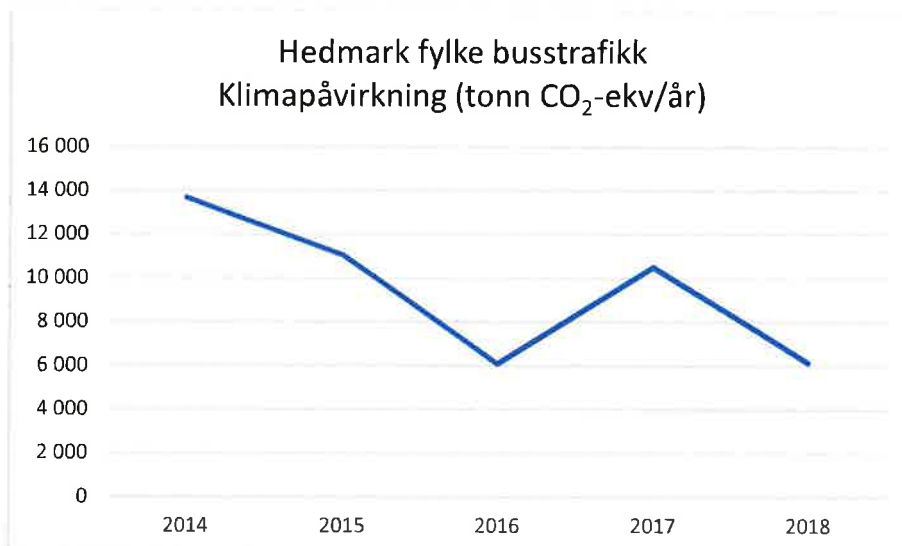
Foretaket forurensrer ikke det ytre miljø. Sammen med foretakets leverandører legges det vekt på å begrense belastningen på det ytre miljø.

Bussparken Hedmark Trafikk disponerer per 2018 benytter i all hovedsak Euro V og Euro VI motorer. Første halvår i 2018 kjørte bussflåten i anbudsområdene i Glåmdalen og Hamarregionen på autodiesel (B7). Fra 1. juli har disse områdene brukt HVO (hydrogen-berikede vegetabilsk oljer). Klimaregnskapet for 2018, utarbeidet av Transportøkonomisk institutt viser at HVO-drivstoffene som brukes i Hedmark er 70 % klimanøytrale.

Utslipp fra busstrafikken i Hedmark fylke

Det direkte utslippet av CO₂ var i 2018 ca. 11 400 tonn mot ca. 9 850 tonn i 2017. Klimaregnskapet viser et høyere forbruk av drivstoff i 2018 enn i 2017. Hedmark Trafikk har hatt en økning i rutekilometer 1,5 %. Samtidig er tomkjøring redusert med ca. 1,7 %.

Klimapåvirkning ble i 2018 6 147 tonn CO₂-ekvivalenter (10 507 tonn i 2017). Det gir en reduksjon i klimapåvirkning av CO₂-ekvivalenter fra på hele 41,5 % fra 2017 til 2018. Klimaeffekten fra bussparken var i 2018 på tilsvarende nivå som det var i 2016.



Klimapåvirkning fra busstrafikken i Hedmark 2014-2018 (kollektivtrafikk inkl. skolekjøring) Kilde: TØI v/Rolf Hagman. Klimaregnskap for busser i Hedmark - beregnet utslipp for 2018. TØI arbeidsdokument 51418. 24.januar 2019

Utvikling

Hedmark Trafikk har i 2018 videreført jobben med implementering av og informasjon om tiltaksplanen for perioden 2018-2021. Foretaket har jobbet med planens ulike prioriteringsområder både gjennom den daglige driften og gjennom:

- *Anbud Hamarregionen 2020*
- *Nullutslippsbusser i Hamarregionen fra 1. juli 2020*
- *Re2Ra – raskere reisetid mellom Rena – Raufoss*
- *Autonome busser*
- *Holdeplassinformasjon og –struktur.*

Gjennom *Anbud Hamarregionen 2020* vil det innføres nullutslippsbusser i Hamar fra senest juli 2022. Fra anbudsoppstart i juli 2020 vil også bybusstilbudet i Hamar bli endret ved at «ringlinjer» gjøres om til «direkte linjer». Det vil bli bedre frekvens og lengre driftsdøgn. Det er for 2019 budsjettert for betydelig utbedringer av *Holdeplassinformasjon og –struktur* i fylket.

Tanken og ideene fra prosjekt *Re2Ra – raskere reisetid mellom Rena og Raufoss* er tatt med i det regionale prosjektet *ATS Mjøsbyen* sin strategi for utvikling av et felles bo –og arbeidsmarked. Når autonome busser er klar for å settes i trafikk er vanskelig å si noe om, men den type teknologi vil helt klart kunne bidra til å løse deler av person- og varetransportbehovet også i Innlandet.

Foretaket er, sammen med blant andre SINTEF, Sykehuset Innlandet og Follidal kommune, tildelt støtte fra Forskningsrådet for å utrede hvordan person- og varetransportbehovet kan løses i distriktene. Dette er et interessant prosjekt som vil se på et av oppdragene som er gitt i gjeldende tiltaksplan. Det er budsjettert med ressurser til dette og prosjektet vil starte i 2019.

Den nye kollektivenheten i Innlandet fylkeskommune etableres som en fagenhet under Samferdselssjefen på Lillehammer fra 1. januar 2020. Dette vil medføre store endringer og utfordringer for foretaket og dets ansatte. Samtidig er det viktig å ha fokus på de mange mulighetene som finnes for utvikling av framtidens mobilitetstilbud. Foretaket har over flere år lagt et solid grunnlag både økonomisk og organisatorisk, og oppnådd særs gode resultater på flere områder. Dette gjør at foretakets ansatte både kan og vil bidra betydelig til utviklingen av den nye kollektivenheten i Innlandet fylkeskommune.

Hamar, den 18. mars 2019


Anne-Lise Bakken, leder


Stein Tronsmoen, nestleder


Turid Backe-Viken, styremedlem


Helge Lund, styremedlem


Arnfinn Markeng, styremedlem


Arne Fredheim, administrerende direktør