

Hedmark Trafikk FKF Styrets årsberetning 2017

VIRKSOMHETEN

Hedmark Trafikk FKF har også i 2017 hatt høy aktivitet og oppnådd gode resultater på områdene reiseutvikling, økonomi og publikumstilfredshet.

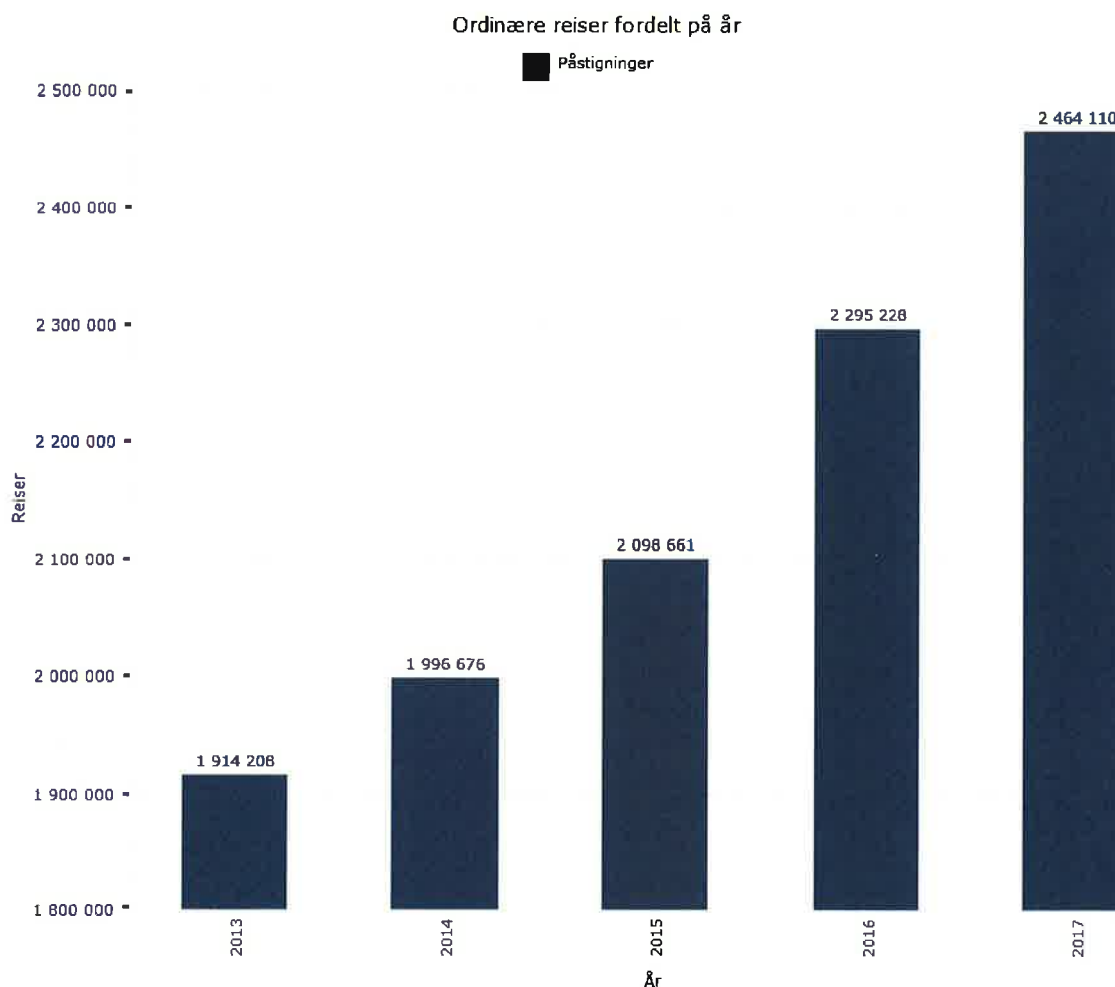
2017 er det første året hvor all transport foretaket kjøper, utføres gjennom inngåtte anbudsavtaler.

Det ble i 2017 registrert nærmere 2,5 millioner *ordinære kollektivreiser* (skoleskyss ikke medregnet) i foretakets regi. Dette er en økning på ca. 170 000 reiser (7,4 %) sammenlignet med 2016.

I Mjøsnett-området var økningen på ca. 70 000 reiser (5,5 %). Dette betyr at foretaket har nådd fylkesrådets mål for økning i antall ordinære reiser i 2017. For Østerdalen (inkludert Elverum) og Glåmdalen var det økningene på henholdsvis 8,1% og 13,6%.

Foretaket bemerker at det har vært en stabil og god utvikling av antall kollektivreiser i Hedmark. I 2012 ble det registrert 1,8 millioner ordinære kollektivreiser. Utviklingen de siste fem årene viser at antallet reiser har økt med hele 33,4 %, - altså mer enn 600 000 reiser.

Foretaket mener at årsakene til utviklingen er at kollektivtrafikken generelt har styrket sin posisjon, men også at det har vært ført et systematisk arbeid over tid, med markedsføring og utvikling av rutetilbud. Foretaket er svært godt fornøyd med den positive økningen i antallet ordinære reiser.



Utvikling i antall ordinære kollektivreiser i perioden 2013-2017

Det er også svært gledelig at de investeringer og tiltak som har vært gjort for å forenkle og effektivisere skoleskyssen har gitt resultater. Søknads- og tildelingsprosessene har blitt langt mer effektive enn tidligere. Dette har gitt effekt i form av et redusert antall skoleskyss-søknader som må omgjøres, og reduksjon i merarbeidet knyttet til dette. Det er i underkant av 8 000 skyss-berettigede elever i grunnskolen, og ca. 4 000 skyss-berettigede elever i videregående skole. Disse genererer nærmere syv millioner reiser per år.

Det økonomiske resultatet for 2017 viser et mindreforbruk på 8,1 millioner kroner. I 2016 var mindreforbruket på 13,7 millioner kroner.

Samtidig har det vært mulig å gjøre investeringer for å utvikle tilbudet og tjenestene, og å etablere et disposisjonsfond. Fondets størrelse etter avslutning av regnskapet for 2017, er på 35,1 millioner kroner.

	2013	2014	2015	2016	2017
Salgsinntekt	125,7	128,0	51,6	53,7	56,5
Tilskudd HFK	299,6	311,5	325,7	334,4	340,6
Ref. skoleskyss, momskomp mm	6,0	2,9	94,9	92,2	99,0
Sum Inntekt	431,3	442,4	472,2	480,3	496,1
Sum Utgifter	426,1	438,5	469,5	464,8	482,3
Brutto Driftsresultat	5,2	3,9	2,8	15,5	13,8
Netto Driftsresultat	7,2	6,0	3,9	17,5	17,9
Mindreforbruk	1,3	0,6	0	13,7	8,1

Tabellen viser foretakets økonomiske hovedtall de siste fem årene i millioner kroner. Utgifter til transport utgjør over 85 % av foretakets samlede utgifter. Forskjellene på tallene for Salgsinntekter og Momskomp mm fra 2014 til 2015 beror på en endring i bokføring, da kommunenes tilskudd til skoleskyss for grunnskolen tidligere ble ført som Salgsinntekt men fra 2015 som refusjon (og er fra og med 2015 inkludert i tallene for Momskomp mm).

Aktiviteter i 2017

Foretaket har, også i 2017, vært betydelig involvert i arbeidet med *Tiltaksplan for Hedmark Trafikk FKF 2018-2021*. Foretaket har deltatt på besøksrunder i kommuner og regionråd, og gjort en jobb med å skrive utkastet til plan. Tiltaksplanen ble vedtatt av fylkestinget 12-13. juni 2017. Planen setter prioriteringer for foretaket for perioden 2018-2021.

Arbeidet med anbudskonkurransen for *kollektivtjenester i Hamarregionen 2020* startet opp høsten 2017. Det ble gjennomført en innledende dialogkonferanse med aktuelle tilbydere og interessenter 19. september. Målet er at avtale med operatør inngås våren 2019, for oppstart av anbud 1.7.2020.

Det har i 2017 vært jobbet mye med utarbeidelsen av konkurransegrunnlag for anskaffelse av elektriske busser som skal testes på bybusslinjer i Hamar fra årsskiftet 2018-2019. Prosjektet finansieres med egne midler, tildelte midler fra Hedmark fylkeskommune og Klimasatsmidler fra Miljødirektoratet.

Hedmark Trafikk har fortsatt å utvikle markeds- og informasjonsarbeidet, og har i 2017 satt særlig fokus på å styrke relasjoner til næringsliv og organisasjoner.

I 2017 ble det solgt reklameplass på buss for kr 900 000 (kr 930 000 i 2016).

Foretaket har i løpet av året videreutviklet nettside og andre tekniske løsninger som skal være til hjelp for kundene. For å forbedre informasjonen om rutetilbudet, har det vært økt satsing på fysisk tilstedeværelse gjennom *stands* på knutepunkter, skoler, kjøpesentre m.m. Dette har blitt veldig godt mottatt av publikum og har gitt foretaket nyttige innspill med tanke på videreutvikling av tilbudet.

Sommerkampanjen 2017 fikk en annen løsning enn tidligere år. Det kostet kr 10 å reise med alle busslinjene i hele fylket i juli måned. Tidligere år har kampanjen inneholdt reiser for kr 10 kun på bybusslinjer i skolens sommerferie. Tilbakemeldingene fra årets kampanje, og økningen i antallet reiser i sommermånedene, tyder på at tiltaket var vellykket.

I september demonstrerte foretaket, i samarbeid med Hamar kommune, Statens Vegvesen, og Eidsiva Energi, testkjøring av selvkjørende buss i gågata i Hamar. Dette ble gjort for å vise framtidige muligheter for kollektivtransporten. Testen trakk publikums og medias interesse. Foretaket jobber videre med selvkjørende busser i 2018.

I desember ble antallet avganger på bybussene (Hamar-Elverum-Kongsvinger) økt. Dette var et tiltak for å redusere biltrafikken i julerushet.

TT-ordningen

TT-ordningen har fungert godt. Med unntak av noen enkeltfunksjoner, utføres all saksbehandling av Kjørekontoret Innlandet AS.

Per 31. desember 2017 var antallet godkjente TT-brukere 4 340, dette er en økning på 2,6% fra 2016. T-verdien (grunnbeløpet for tildeling), ble 1. oktober økt fra kr 8 500 til kr 10 000. Dette er en av årsakene til økningen i antallet kjørte TT-turer i forhold til 2016.

Nøkkeltall for 2017 (2016-tall i parentes):

- Antall kjørte turer 54 957 (44 564)
- Totalt kjørte kilometer 376 423 (305 000)
- Gjennomsnitt kilometer/tur 6,8 (6,6)
- Gjennomsnittlig pris pr. tur kr 219,- (kr 213,-)
- Totalkostnad for ordningen i 2017: kr 12 991 000.

ØKONOMISK RESULTAT

Foretaket hadde i 2017 driftsinntekter på 496,1 millioner kroner og driftsutgifter på 482,3 millioner kroner. Dette gir et brutto driftsresultat på 13,8 millioner kroner. Etter at avdrag, renteinntekter og renteutgifter er hensyntatt, har foretaket et netto driftsresultat på 17,9 millioner kroner. Avsetning til disposisjonsfond og overføring til investering er gjort i samsvar med budsjett og driftsresultatet viser et mindreforbruk på 8,1 millioner kroner.

Inntekter

- Fylkeskommunens tilskudd på 340,6 millioner kroner utgjør 68,7 % av foretakets inntekter, og inkluderer dekning av skoleskys for elever i videregående skole. Inntekter fra ordinært billettsalg og bussgodt utgjør 9,8 % (48,6 millioner kroner) av driftsinntektene. Kommunene betaler 82 millioner kroner (16,5 %) for utført skoleskys til grunnskoleelever. Resterende 5 % er knyttet til momskompensasjon, sykkelønsrefusjoner, reklameinntekter, spesialtransport, anløpsavgifter og kvalitetsavvik.
- Reklamesalget var på 0,9 millioner kroner, mot 1,0 million i 2016, 1,5 million i 2015 og 0,5 million i 2014.
- Driftsinntektene ble ca. 4,5 millioner kroner høyere enn budsjettet. Årsaken til dette er blant annet flere ordinære reisende og økt refusjon fra kommunene.

Utgifter

- Samlede transportkostnader ble på 410 millioner kroner og utgjør 85 % av de totale utgiftene. Lønnskostnader er 15,8 millioner kroner og utgjør 3,3 % av de totale utgiftene. De resterende 11,7 % er knyttet til kjøp av varer og tjenester som inngår i foretakets tjenesteproduksjon administrasjon, avskrivninger og momskompensasjon.
- Driftskostnadene er 2 millioner kroner lavere enn regulert budsjett. Hovedårsaken til dette er nye transportavtaler og effektivisering av småbiloppdrag.

Investering

- Det ble investert for 2,1 millioner kroner i 2017.
- Investeringene er i hovedsak knyttet til innkjøp av infotainment skjermer i bussene og billettmaskiner.

Forvaltningsrevisjon

Kontrollutvalget i Hedmark fylkeskommune fattet den 31. januar 2017 (sak 2/17) vedtak om at det skulle utarbeides en foranalyse rettet mot *oppfølging av kontrakter*.

Saken ble behandlet i kontrollutvalget den 20. juni 2017 (sak 21/17), hvor det ble fattet følgende vedtak:

Kontrollutvalget tar foranalysen «Oppfølging av buss-/drosjetransportkontrakter» til orientering og bestiller ikke en forvaltningsrevisjon om temaet i denne omgang.

MÅLOPPNÅELSE

Tabellen viser de konkrete målene som ble satt for foretaket gjennom fylkesrådets oppdragsbrev til Hedmark Trafikk for 2017:

Hovedmål: Effektivt og klimavennlig kollektivtilbud	
Delmål kollektivtrafikk: Godt kollektivtilbud og flere kollektivreisende	
Resultatindikatorer med tilhørende resultatkrav for 2017	Antall ordinære reisende i Hedmark skal økes med minst 3 % i 2017 i forhold til 2016
	Antall ordinære reisende i Mjøsnett (stamrutene 170, 171 og 172, og bybuss Hamar) skal økes med minst 5 % i 2017 i forhold til 2016
	Beskrivelse av oppnådde klimaresultater
	Tiltaksplan for Hedmark Trafikk FKF 2018 – 2021 skal vedtas

Følgende mål ble nådd:

Antall ordinære reisende i Hedmark skal økes med minst 3 % i 2017 i forhold til 2016:

- Antall ordinære reiser i Hedmark økte i 2017 med 7,4 %.

Antall ordinære reisende i Mjøsnett (stamrute 170, 171 og 172, og bybuss i Hamar) skal økes med minst 5 % i 2017 i forhold til 2016:

- Antall ordinære reiser i Mjøsnett økte i 2017 med 5,5 %.

Beskrivelse av oppnådde klimaresultater

- Det er søkt om, og mottatt, Klimasatsmidler fra Miljødirektoratet til realisering av prøveprosjekt med elbusser i Hamar. Prosjektmedarbeider er ansatt, anbudsgrunnlag for innkjøp av elbusser i 2018 er under utarbeidelse.
- Klimaregnskap for busser i Hedmark gir en økning i CO₂-utslipp i forhold til 2016 fordi bussene i to anbudsområder har gått tilbake til å benytte «ordinær» diesel i stedet for syntetisk biodiesel. Antall rutekilometer i 2017 er høyere enn i 2016, noe som også bidrar til økte CO₂-utslipp.
- Økningen i antallet ordinære kollektivreiser gir potensiale for klimabesparelser på ca. 340 tonn CO₂-ekvivalenter¹.

Tiltaksplan for Hedmark Trafikk FKF 2018 – 2021

- Vedtatt av Fylkestinget i Hedmark 12-13. juni 2017, sak 45/17.

Foretaket er fornøyd med å ha oppnådd alle målene som fylkesrådet satte for 2017.

¹ Beregnet ut fra tommelfingerregelen om at hver bilreise som erstattes av en bussreise gir en besparelse på 2 kg CO₂-ekvivalenter (kilde: Odland, RM, Kolumbus/Kollektivtrafikkforeningen, januar 2018)

ORGANISASJON

Styret i Hedmark Trafikk FKF har i 2017 bestått av:

- Anne-Lise Bakken, Hamar - styreleder
- Stein Tronsmoen, Tynset – nestleder
- Helge Lund, Ringsaker – styremedlem
- Turid Backe-Viken, Trysil – styremedlem
- Arnfinn Markeng – styremedlem som ansattes representant
- Tor André Johnsen, Ringsaker – varamedlem til 31. mars 2017
- Anne-Mette Øvrum, Sør-Odal – varamedlem
- Per Roar Bredvold, Åsnes – varamedlem fra 1. april 2017
- Karen Nybakk – 1. varamedlem for ansattes representant
- Emil Liberg Stensby – 2. varamedlem for ansattes representant

To av styrets fem faste medlemmer er kvinner.

I tillegg til syv styremøter er det gjennomført to foretaksmøter med fylkesrådet, og flere kontaktmøter mellom fylkesrådet, styrets leder og daglig leder. 25.-27. september var styret på studietur til Sveits for å besøke lokale kollektivmyndigheter, operatører og teknologileverandører.

Organisasjonsutvikling

Som et resultat av arbeidet med prosjektet *Hedmark Trafikk Mot 2020* ble det høsten 2016 etablert seks prosjekter. Prosjektene gir svært relevante bidrag til foretakets utvikling, men utfordrer også de ansatte til å arbeide mer på tvers av fagområder. Det har derfor vært fokus på å involvere alle ansatte i et eller flere av disse prosjektene. Tilbakemeldinger fra ansatte viser at de synes at dette har vært utviklende.

Prosjektene det har vært jobbet med i 2017:

1. Rutestruktur i Hamarregionen fra 1. juli 2020
2. Nullutslippsbusser i Hamarregionen fra 1. juli 2020
3. Fremtidig informasjons- og billettsystem
4. Pris og produktstruktur
5. Holdeplassinformasjon og –struktur
6. Virksomhetsstyring

Ingen av prosjektene er avsluttet men har gått over i nye faser. Resultatene fra prosjektene 1-5 leverer viktige inngangsverdier for arbeidet med nytt bussanbud for Hamarregionen i 2020.

Det har vært gjennomført samtaler med alle ansatte for å identifisere behov for kompetanseutvikling, og det er laget en plan for å følge dette opp i 2018-2019.

Etiske retningslinjer

Foretaket følger vedtatte *Etiske retningslinjer for ledere og medarbeidere i Hedmark fylkeskommune*. Disse skal bidra til at ansatte opptre 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 medarbeiderne.

Foretaket gjennomførte IA-dag 15. september med tema: *Hverdagsetikken og etisk refleksjon med utgangspunkt i HFK's etiske retningslinjer*.

Styret behandlet gjeldende etiske retningslinjer og foretakets sponsorretningslinjer i februar.

Økonomileder og markedssjef deltok i mai på *Complianceseminaret* i regi av Kollektivtrafikkforeningen. Én ansatt (rådgiver anskaffelser) har deltatt på en kursserie i regi av Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi) om offentlige anskaffelser. Vedkommende gjennomfører også videreutdanning i offentlige anskaffelser ved Høgskolen i Molde. Dette for å styrke foretakets kompetanse, og sikre at foretakets anskaffelser gjennomføres i tråd med gjeldende regelverk og god forretningsskikk.

Arbeidsmiljø

Foretaket hadde ved utgangen av året 22 ansatte fordelt på 20,5 årsverk. 11 av 22 ansatte er kvinner. Foretaket arbeider for å fremme likestilling og hindre diskriminering. Foretaket følger Hedmark fylkeskommune sine fastsatte rutiner for varsling på arbeidsplassen.

Det har vært gjennomført fem møter i AMU. Foretaket er IA-bedrift og arbeider aktivt ut fra vedtatt IA-handlingsplan. Det legges vekt på at den enkelte medarbeider skal kunne arbeide under trygge, selvstendige og forutsigbare rammer.

Det gjennomføres årlige vernerunder for å ivareta den enkeltes fysiske arbeidsplass. Årets vernerunde ble gjennomført i april og mai.

I tillegg har det vært arrangert ulike tiltak, som sommeravslutning, IA-dag/internseminar og julebord.

I mai ble det gjennomført en medarbeiderundersøkelse, i regi av Hedmark fylkeskommune. Forrige medarbeiderundersøkelse var i 2015 og neste er i 2019.

Sykefraværet gikk ned fra 4,5 % i 2016, til 3,0 % i 2017. Korttidsfraværet (fravær under 17 dager) var 1,7 % (0,7 % i 2016), mens langtidsfraværet var på 1,3 % (3,8 % i 2016).

År	Fravær
2013	4,5 %
2014	3,4 %
2015	3,5 %
2016	4,5 %
2017	3,0 %

Sykefravær de siste fem år

Det har i 2017 ikke vært alvorlige ulykker/skader i virksomheten.

Miljø

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

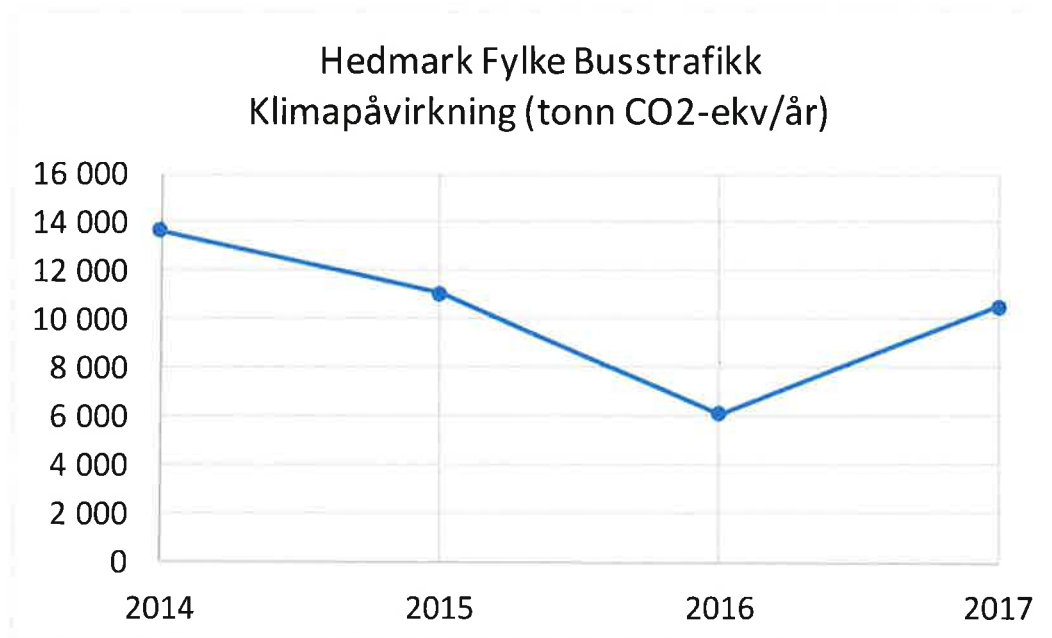
Klimagassutslippene fra buss ble mer enn halvert fra 2014 til 2016, noe som blant annet skyldtes inngåelse av nye anbud som medførte utskiftning av gammel busspark. Bussparken foretaket disponerer per 2017 består hovedsakelig av busser med Euro V og Euro VI-motor.

På grunn av vesentlig prisøkning på syntetisk biodiesel (HVO) per 1.1.2017 og usikkerhet knyttet til bruken av palmeolje i drivstoffet, ble det bestemt at bussene i anbudsområdene Glåmdalen og Hamarregionen skulle gå tilbake til å benytte *ordinær diesel*, med 7% innblanding av biodiesel - B7. Effekten av at disse bussene i 2016 kjørte på 70% klimanøytral HVO, falt derfor bort i 2017.

I 2017 ble det sluppet ut rundt 9,85 tusen tonn CO₂ i direkte utslipp fra den busstransporten i Hedmark fylke som foretaket har ansvaret for. I et livsløpsperspektiv var klimapåvirkningen ca. 10,5 tusen tonn CO₂ ekvivalenter.

Det samlede utslippet av CO₂ ekvivalenter har økt med ca. 4.000 tonn (72%) i 2017 i forhold til 2016.

En av årsakene til dette er at antallet kjørte vognkilometer har økt, spesielt i Hamar hvor foretaket innførte forlenget driftsdøgn på bybussene B4 og B5 fra august. Dette utgjør en klimaeffekt på om lag 123.500 kg CO₂ ekvivalenter. Økningen i klimagassutslipp tilskrives i hovedsak overgang fra HVO til biodiesel B7.



Klimapåvirkning fra busstrafikken i Hedmark 2014-2017 (kollektivtrafikk inkl. skolekjøring) Kilde: Hagman, A. og Amundsen A.H. *Klimaregnskap for busser i Hedmark – beregnet utslipp for 2017*. TØI Arbeidsdokument 51248. 25.januar 2018.

Utvikling

Hedmark Trafikk har i løpet av året jobbet betydelig med utvikling av, og informasjon om, tiltaksplanen for perioden 2018-2021. Planen fokuserer på fortsatt *utvikling av et stabilt og helhetlig rutetilbud og gode betalings- og informasjonsløsninger*. Målsetningen er få flere til å velge å reise kollektivt i stedet for med bil. Planen har derfor et eget punkt som omhandler *å lære innbyggerne i Hedmark å reise kollektivt*. Undersøkelser og tilbakemeldinger viser at det fortsatt er mange innbyggere som ikke kjenner til det tilbudet som eksisterer i eget nærområde.

Foretaket skal også *være en pådriver for det grønne skiftet* og jobbe aktivt for å redusere utslippene fra kjøretøyene som kjører på oppdrag for foretaket, slik at nasjonale og regionale mål om utslippsreduksjon nås. Det gjennomføres en konkurranse i 2018 for anskaffelse av elektriske busser for test i Hamar. Foretaket mener at det er realistisk å nå målsetningen i Nasjonal transportplan 2018-2029 om at alle nye bybusser skal være nullutslippskjøretøy (elektrisitet/hydrogen) eller bruke biogass i 2025. Det er gjort tilpasninger i driftsbudsjettet for 2018 for å følge opp føringene i den nye tiltaksplanen.

Styret har i tillegg fattet vedtak om bruk av disposisjonsfond til forsøksordninger og piloter for utvikling av kollektivtilbudet i fylket. Foretaket skal blant annet se på et konsept for «bygdebuss» for områder med særlig spredt bosetting, og om en 0-utslipp passasjerbåt på Mjøsa kan være en løsning for å styrke kollektivtilbudet i de tettest befolkede områdene av Innlandet.

Foretakets styre og ledelse har lenge ment at en sammenslåing av kollektivenhetene i Oppland og Hedmark vil styrke tilbudet til publikum. Dette har det ikke ligget til rette for før Stortingets vedtak om sammenslåingen av fylkene kom i 2017. Som en følge av Regionreformen blir sammenslåing en realitet fra 1. januar 2020, og i forhandlingene om etableringen av det nye Innlandet fylke besluttet fylkeskommunene at hovedkontoret for den nye kollektivenheten skulle plasseres på Lillehammer. Styret har senere beklaget at de fylkeskommunale samferdselsoppgavene på denne måten splittes, og har anbefalt at man velger en frittstående organisasjonsmodell for kollektivtrafikken i Innlandet. En rivende mobilitets- og teknologiutvikling gjør det nødvendig å ha tilstrekkelig armslag til å treffe raske og gode beslutninger, og etablere en attraktiv arbeidsplass for å kunne rekruttere kompetent arbeidskraft.

Foretaket vil i 2018 og 2019 bli betydelig involvert i arbeidet med etableringen av en felles kollektivenhet for Innlandet. Etableringen av hovedsete for ny kollektivenhet på Lillehammer vil medføre store endringer og utfordringer, særlig med tanke på å ivareta kompetanse som er bygd opp over tid. Samtidig er det viktig å ha fokus på de mange mulighetene som finnes for utvikling av kollektivtilbudet - eller mobilitetstilbudet - i framtida. Det grunnlaget som er lagt økonomisk og organisatorisk, og de resultater som er oppnådd på flere områder, gjør at foretaket har ambisjoner om å gi vesentlige bidrag til utviklingen av en ny kollektivenhet for Innlandet.

Hamar, den 19. mars 2018.


Anne-Lise Bakken, leder


Stein Tronsmoen, nestleder


Turid Backe-Viken, styremedlem


Helge Lund, styremedlem


Arnfinn Markeng, styremedlem

Arne Fredheim, administrerende direktør