30.06.2026

Bærekraftrapport

Bærekraftrapport

Innhold

Bærekraftrapport 1

Om bærekraftrapporten 2

ESRS 2 Generelle opplysninger 2

Miljøinformasjon 11

ESRS E1 Klimaendringer 11

Sosiale forhold 22

ESRS S1 Egen arbeidsstyrke 22

ESRS S2 Arbeidstakere i verdikjeden 25

ESRS S3 Berørte lokalsamfunn 29

ESRS S4 Forbrukere og sluttbrukere 31

Styringsmessige forhold 36

ESRS G1 Forretningsetikk 36

Om bærekraftrapporten

AtB er ikke pålagt rapportering av bærekraft. Det er likevel valgt å fullføre det påstartede arbeidet med bærekraftrapportering med inspirasjon fra EUs bærekraftrapporteringsdirektiv (CSRD) og de tilhørende European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Dette for å sette en god struktur for arbeidet med bærekraft og forbedre bærekraftprestasjonen over tid.

Rapporten beskriver AtBs bærekraftarbeid med utgangspunkt i ESRS, herunder hvordan bærekraft er integrert i strategi, styring og drift. Rapporten er strukturert etter ESRS-rammeverket og gir et helhetlig bilde av AtBs vesentlige bærekrafttemaer og selskapets rolle i utviklingen av et fremtidsrettet, tilgjengelig og miljøvennlig mobilitetstilbud i Trøndelag. Strukturen følges for å gi brukere av rapporten en kjent kapittelinndeling.

Likestillingsredegjørelsen og redegjørelsen for aktsomhetsvurderinger etter åpenhetsloven utarbeides som egne rapporter. Bærekraftrapporten er også utarbeidet med hensyn til og i sammenheng med AtBs årsrapport.

ESRS 2 Generelle opplysninger

Styring (ESRS 2) (GOV-1)

Denne delen svarer på opplysningskravene om styring i ESRS 2 (Generelle opplysninger), inkludert styrets og ledelsens roller, ansvar og oppfølging av bærekraftforhold. Styret i AtB har det overordnede ansvaret for selskapets bærekraftarbeid og for at bærekraft er integrert i strategi, styring og beslutningsprosesser. Bærekraft er innfaset i strategien fra 2022 og inngår i arbeidet med langsiktige mål, risikostyring og utvikling av selskapets forretningsmodell.

Styret har behandlet den doble vesentlighetsanalysen, og har satt nye bærekraftmål med utgangspunkt i denne. Styret besluttet videre å starte med bærekraftrapportering med utgangspunkt i CSRD og ESRS fra og med regnskapsåret 2025. Bærekraftoppnåelse vurderes ved beslutning av alle anbud. Gjennom jevnlig rapportering, gapanalyser og oppfølging av vesentlige bærekrafttemaer holdes styret løpende orientert om status og fremdrift i bærekraftarbeidet.

Grunnlag for utarbeidelse av bærekraftrapporten (BP-1)

Bærekraftrapporten er utarbeidet med utgangspunkt i CSRD og ESRS, og bygger på prinsipper og struktur fra ESRS-rammeverket. Rapporten omtaler relevante generelle krav og opplysninger, og danner grunnlaget for rapportering på AtBs vesentlige bærekrafttemaer. Rapporteringen bygger på vesentlighetsvurderinger av påvirkninger,

risikoer og muligheter (IRO). Opplysningene er basert på tilgjengelige kvantitative og kvalitative data, og eventuelle forutsetninger og begrensninger er beskrevet så langt det er relevant for å gi et dekkende bilde av rapporteringen. Rapporteringsomfanget er avgrenset til AtB AS og rapporteringen er ikke konsolidert.

Styret har det overordnede ansvaret for at bærekraft er integrert i AtBs strategi, virksomhetsstyring og målstruktur. Styret fastsetter overordnede mål og følger opp utviklingen gjennom regelmessig rapportering.

Administrerende direktør har det overordnede ansvaret for at bærekraftarbeidet er operasjonalisert i organisasjonen. Det operative arbeidet koordineres gjennom AtBs bærekrafteam, i tett samarbeid med relevante avdelinger og fagmiljøer i AtB.

Ansvar for oppfølging av konkrete bærekraftmål ligger til linjeledelsen innenfor respektive ansvarsområder. Mål og tiltak følges opp som en integrert del av AtBs ordinære virksomhetsstyring, herunder plan- og budsjettprosesser, risikostyring og resultatoppfølging.

AtB rapporterer på bærekraft som en del av selskapets samlede rapportering. Dette omfatter:

- Årlig bærekraftrapport, utarbeidet med inspirasjon fra gjeldende rapporteringskrav. Rapporteringen gis i skriftlig format som styresak, og ved behov supplert med muntlig orientering.
- Løpende rapportering på utvalgte bærekraftsindikatorer og mål.
- Periodisk statusrapportering på bærekraft til styret, som del av ordinær virksomhetsrapportering.
- Likestillingsredegjørelse og redegjørelse for aktsomhetsvurderinger etter åpenhetsloven, som egne lovpålagte redegjørelser.

Behandling av bærekraftforhold (GOV-2)

Bærekraftforhold behandles som en integrert del av AtB AS sin virksomhetsstyring. Identifisering, vurdering og prioritering av bærekrafttemaer er basert på en gjennomført dobbel vesentlighetsanalyse, der både virksomhetens påvirkning på mennesker og miljø samt finansielle risikoer og muligheter er vurdert. Resultatet av denne analysen danner grunnlaget for hvilke bærekrafttemaer som rapporteres i henhold til ESRS-standardene.

De vesentlige bærekraftforholdene følges opp gjennom relevante styringsprosesser, herunder strategiarbeid, risikostyring, interne retningslinjer og oppfølging av mål og tiltak. Bærekraft er dermed ikke behandlet som et isolert rapporteringstema, men inngår i løpende beslutningsprosesser og virksomhetsstyring, i tråd med hvordan AtB har valgt å strukturere rapporteringen med utgangspunkt i ESRS 2.

Bærekraftforhold inngår i vurderinger knyttet til virksomhetens formål, strategi og samfunnsoppdrag, og tas hensyn til i arbeidet med langsiktig verdiskaping og risikohåndtering.

Bærekraftrelaterte resultater i incentivordninger (GOV-3)

AtB arbeider systematisk med bærekraft som en integrert del av virksomhetens formål, strategi og samfunnsoppdrag. Oppfølging av vesentlige bærekrafttemaer inngår i styring, risikohåndtering og rapportering, men bærekraft er per i dag ikke koblet til lederlønn eller bonusordninger. Lederlønn og godtgjørelse fastsettes uavhengig av måloppnåelse innen bærekraft.

Risikostyring og internkontroll i bærekraftrapportering (GOV-5)

AtB har etablert prosesser for å identifisere, vurdere og følge opp risikoer knyttet til bærekraft som en del av virksomhetens overordnede styring og internkontroll. Arbeidet med bærekraftrapportering bygger på resultatene fra dobbel vesentlighetsanalyse og inngår i virksomhetens risikostyring, strategi og beslutningsprosesser. Det er etablert interne rutiner for innhenting, kvalitetssikring og konsolidering av bærekraftdata, og relevante fagmiljøer involveres i vurderinger av risiko, muligheter og rapporteringsbehov. Internkontrollen i bærekraftrapporteringen videreutvikles løpende for å sikre pålitelig, konsistent og etterprøvbar rapportering med utgangspunkt i CSRD og ESRS.

Strategi (ESRS 2)

Strategi, forretningsmodell og verdikjede (ESRS 2 SBM-1)

Som del av ESRS 2 (SBM) beskriver AtB her virksomhetens strategi, forretningsmodell og verdikjede.

AtBs overordnede strategi legger til grunn at selskapet skal bidra til et attraktivt, bærekraftig og balansert mobilitetstilbud i Trøndelag. Bærekraft er innfaset i strategien fra 2022 og integrert i arbeidet med langsiktige mål, risikostyring og utvikling av forretningsmodellen. Strategien vektlegger innsikt, involvering og samhandling, og at AtB gjennom sin rolle som offentlig bestiller og tilrettelegger skal bruke anskaffelser, kontraktkrav og oppfølging av operatører som sentrale virkemidler for å fremme bærekraft i kollektivtilbudet.

Forretningsmodellen er basert på rollen som offentlig bestiller og tilrettelegger, der AtB ikke selv utfører transporten, men utformer krav, inngår kontrakter og følger opp operatører som leverer transporttjenestene.

Verdikjeden omfatter egen virksomhet, leverandører og operatører av transporttjenester, blant annet innen buss, trikk, taxi, ferge og båt. I oppstrømsleddet inngår blant annet leverandører av kjøretøy, materiell, energi og øvrige innsatsfaktorer, mens nedstrømsleddet omfatter reisende og sluttbrukere av kollektivtilbudet i Trøndelag. AtBs påvirkning på mennesker, miljø og samfunn skjer i hovedsak gjennom hvordan krav til klima, arbeidsforhold, menneskerettigheter, sikkerhet og kvalitet utformes i anskaffelser og kontrakter, samt gjennom dialog og systematisk oppfølging i verdikjeden.

Interessenters interesser og synspunkter (ESRS 2 SBM-2)

AtB redegjør her for interessenters interesser og synspunkter i tråd med ESRS 2 SBM-2. Oversikten over sentrale interessentgrupper viser hvilke aktører som er viktige for virksomheten, eksempel på hvordan AtB har kontakt og dialog med dem, og hvilke interesser og forventninger som er relevante i vurderingen av vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter.

De viktigste interessentene for AtB

Interessegruppe	Hvorfor interessentene er viktig	Kontaktpunkt/dialog (eksempel)	Viktigste interesser / synspunkter (eksempel)
Eier (Trøndelag fylkeskommune) og politiske beslutningstakere	Setter rammer for samfunnsoppdrag, finansiering og prioritering. Infrastruktureier.	Styringsdialog, rapportering og oppfølging gjennom etablerte eier- og styringsprosesser	Forutsigbar leveranse, effektiv ressursbruk, måloppnåelse på klima/tilgjengelighet, balansert tilbud i hele fylket
Ansatte	Nøkkelressurs for gjennomføring og utvikling	Medarbeiderundersøkelser, interne møtearenaer, tillitsvalgte, HR-prosesser	Godt arbeidsmiljø, kompetanseutvikling og medvirkning
Operatører (buss, ferge, båt, trikk, taxi m.fl.)	Leverer transporttjenestene på vegne av AtB	Kontraktskrav- og oppfølging, faste statusmøter, avviksoppfølging, dokumentasjonskrav, tillitsvalgsmøter	Forutsigbare kontrakter, gjennomførbare krav (klima/HMS), samarbeid og involvering om drift, sikkerhet og kompetanse
Reisende og sluttbrukere	Direkte berørt av tilgjengelighet, kvalitet og trygghet. Avgjørende for bruk og tillit til tilbud og tjenester.	Brukerinvolvering, ulike markedsundersøkelser, kundedialog(telefon, e-post, chat, sosiale medier), app/web, tilgjengelig info under hele reisen	Tilgjengelighet og universell utforming, forutsigbar drift og informasjon, trygg reise, brukervennlig info- og betalingsløsninger
Berørte lokalsamfunn (innbyggere og næringsliv)	Påvirkes av rutetilbud, tilgjengelighet, støy/trafikk, utslipp og lokal utvikling	Dialog med kommuner, lokale aktører, næringsliv/arbeidsplasser, markedsundersøkelser, innspill via ulike kundekanaler	Likeverdig tilgang (særlig utenfor by), forutsigbarhet ved endringer, tilbud tilpasset lokale behov
Kommuner og offentlige samarbeidspartnere	Lokal tilpasning og koordinering av mobilitetstilbudet, infrastruktur (knutepunkt, holdeplass, kai osv.) by- og regional utvikling og areal/tilrettelegging	Faste møter om skoleskyss, plan- og samarbeidsarenaer, dialogmøter ved anbud og ruteendringer, prosjekter og piloter	Helhetlige løsninger, involvering, koordinering, lokal forankring, forutsigbarhet og tydelig rolle-/ansvarsdeling

Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter (ESRS 2 SBM-3)

Dette avsnittet redegjør for AtBs vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter, slik disse er identifisert gjennom ESRS 2 (IRO). AtBs strategi bygger på resultatene fra den doble vesentlighetsanalysen. Analysen identifiserer de bærekrafttemaene der virksomheten har størst påvirkning på mennesker, miljø og samfunn, og der bærekraftforhold samtidig kan medføre vesentlige risikoer og muligheter for selskapet.

Analysen viser at klimaendringer, arbeidstakere i egen virksomhet og i verdikjeden, berørte lokalsamfunn, forbrukere og sluttbrukere samt forretningsskikk er de mest vesentlige temaene for AtB. Disse temaene er nært knyttet til AtBs rolle som bestiller og tilrettelegger av kollektivtransport og til selskapets samfunnsoppdrag om å bidra til bærekraftig og tilgjengelig mobilitet i Trøndelag. Resultatene fra vesentlighetsanalysen er lagt til grunn for strategiske prioriteringer og videre utvikling av mål, tiltak og styring innen bærekraft.

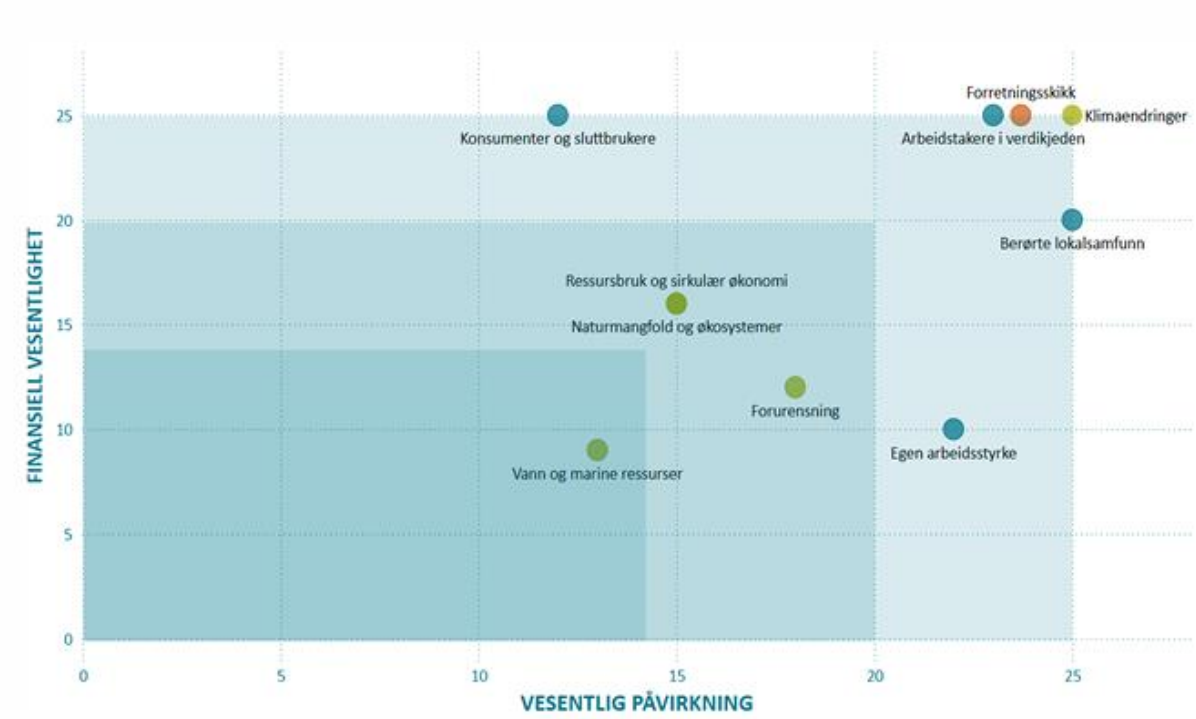
Dobbel vesentlighetsanalyse (ESRS 1 og ESRS 2)

Denne delen redegjør for vesentlighetsvurderingen slik AtB har gjennomført den med utgangspunkt i prinsippene for dobbel vesentlighet og relevant struktur i ESRS. AtB har gjennomført en dobbel vesentlighetsanalyse basert på metodikken i European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Analysen identifiserer hvilke bærekrafttemaer som er vesentlige for AtB – både når det gjelder påvirkning på mennesker og miljø, og hvordan ulike forhold kan innebære finansiell risiko eller muligheter for virksomheten.

Resultater fra dobbel vesentlighetsanalyse

Nedenfor presenteres hovedresultatene fra analysen. Standardoversikten viser hvilke ESRS-standarder som er vurdert som vesentlige, og som derfor er omfattet av rapporteringen.

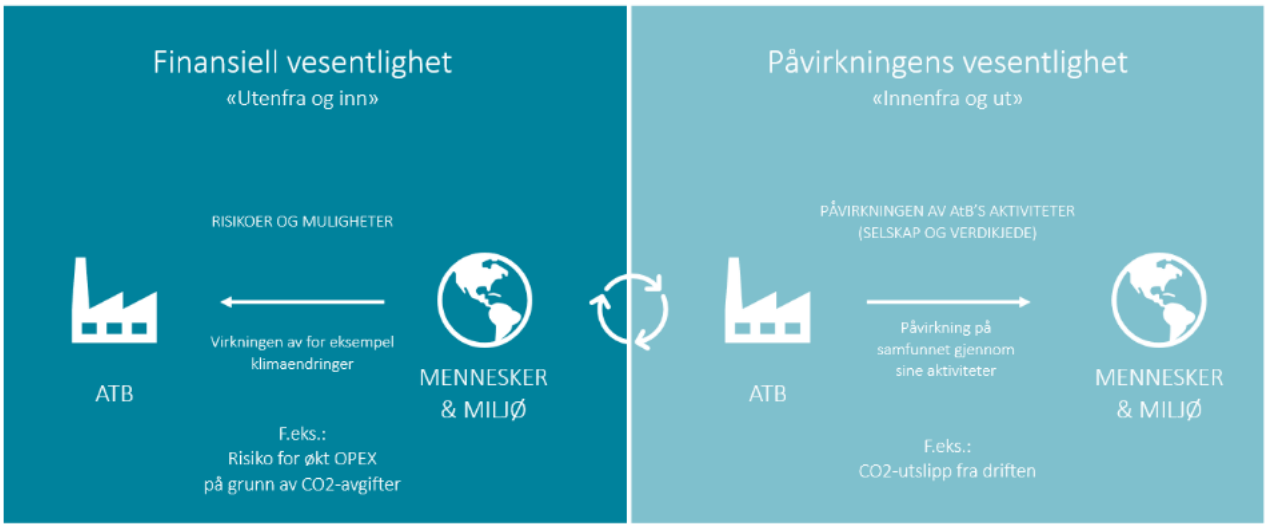
De vurderte temaene blir til slutt samlet i en vesentlighetsmatrise, som viser hvilke områder AtB skal rapportere på under ESRS.



Matrisen viser resultatet av AtBs doble vesentlighetsanalyse, der bærekrafttemaer er vurdert ut fra påvirkning og finansiell vesentlighet. Temaer som scorer høyt på begge dimensjoner anses som mest vesentlige. Det er benyttet en terskelverdi på 20 for å identifisere hvilke temaer som inngår i videre rapportering.

Metode og gjennomføring

Arbeidet ble igangsatt høsten 2024 og bygger på et oppdatert metodisk rammeverk som ivaretar prinsippene for dobbel vesentlighet: påvirkning «innenfra og ut» og finansiell vesentlighet «utenfra og inn». Metoden er tilpasset de tematiske ESRS-standardene og danner grunnlaget for en systematisk vurdering av AtBs påvirkninger, risikoer og muligheter. Prosessen hadde også som mål å bygge intern kompetanse og sikre eierskap til vurderingene i organisasjonen.



Vurderingskriterier

Vesentlighetsvurderingen er gjennomført med utgangspunkt i prinsippene for dobbel vesentlighet slik disse er beskrevet i ESRS. Analysen omfatter både påvirkningsvesentlighet («innenfra–ut») og finansiell vesentlighet («utenfra–inn»).

For påvirkningsvesentlighet vurderes hvordan AtB, gjennom egen virksomhet og verdikjeden, kan ha faktiske og potensielle påvirkninger på miljø, mennesker og samfunn. Vurderingen inkluderer både negative og positive forhold, og baseres på påvirkningens alvorlighetsgrad (severity), vurdert ut fra omfang, alvorlighet og irreversibilitet. For potensielle påvirkninger inngår også en vurdering av sannsynlighet.

For finansiell vesentlighet vurderes hvordan bærekraftrelaterte forhold kan påvirke AtBs økonomiske situasjon gjennom identifiserte risikoer og muligheter. Dette omfatter mulige effekter på kostnader, inntekter, kontantstrømmer, kapitaltilgang og virksomhetens verdi. Vurderingen bygger på en kombinasjon av forventet størrelsesorden på finansielle virkninger (magnitude) og sannsynlighet.

I vurderingen av finansiell vesentlighet er det benyttet kvalitative skalaer for både størrelsesorden (lav, middels, høy) og sannsynlighet (lav til høy).

Alle vurderinger er gjennomført med utgangspunkt i definerte tidshorisonter i tråd med ESRS:

- Kort sikt: 0–1 år
- Mellomlang sikt: 1–5 år
- Lang sikt: over 5 år

Ved å kombinere vurderinger av påvirkning, finansielle konsekvenser, sannsynlighet og tidshorisont, legger analysen til rette for en helhetlig identifisering av AtBs mest vesentlige bærekrafttemaer.

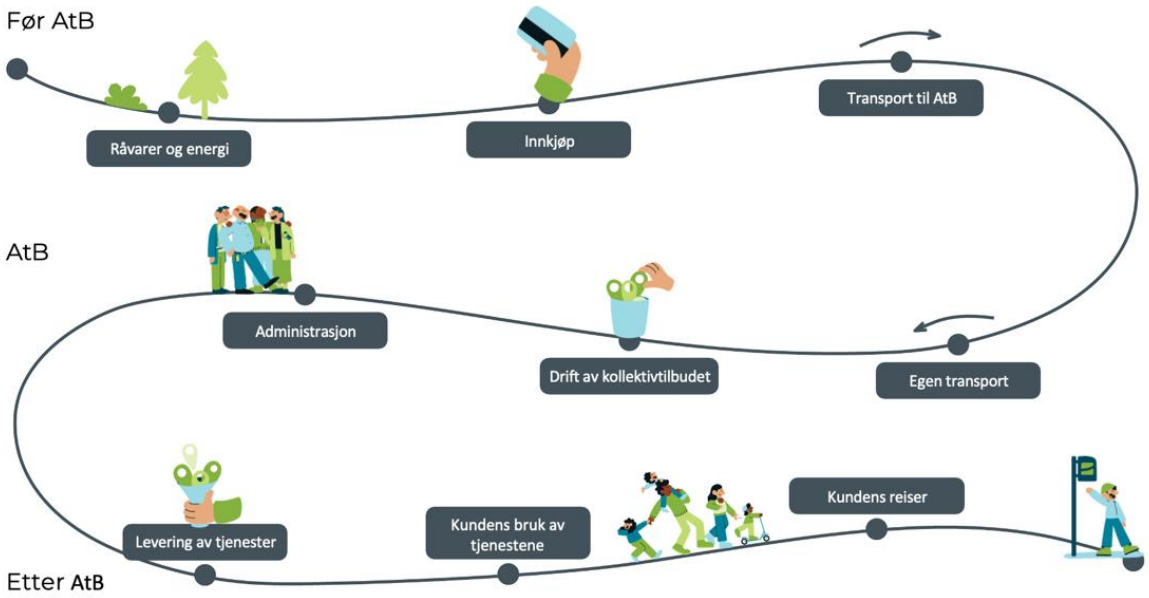
Kartlegging av verdikjeden

Som en del av analysen kartla AtB hele verdikjeden for å identifisere hvor vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter kan oppstå. Kartleggingen omfattet:

- Oppstrøms: Leverandører, innkjøp og materiellstrømmer
- Egen virksomhet: Drift, anskaffelser og interne prosesser
- Nedstrøms: Kundetjenester og sluttbrukere

Verdikjedeperspektivet er et sentralt krav i ESRS og sørger for at vurderingene også omfatter forretningsforbindelser og geografisk utstrekning av aktivitetene.

Figuren nedenfor viser oversikt over AtBs verdikjede:



Bruttoliste og interessentinvolvering

For hvert ledd i verdikjeden ble det utarbeidet en bruttoliste over relevante bærekraftemner. Vurderingene ble gjort i dialog med interne og eksterne interessenter, som bidro med innsikt i hvilke temaer som anses som mest relevante, sannsynlige og alvorlige. Bruttolisten dannet grunnlaget for den endelige prioriteringen av vesentlige temaer.

Policyer vedtatt for å håndtere vesentlige bærekraftforhold

AtB har ikke vedtatt nye, særskilte policyer for bærekraftrapportering. Håndteringen av vesentlige bærekraftforhold er i stedet forankret i eksisterende styringsdokumenter, strategier og retningslinjer som regulerer virksomhetens drift, anskaffelser og samfunnsansvar. AtB vurderer fortløpende behovet for å videreutvikle og eventuelt formalisere policyer i tråd med endrede krav, økt modenhet i rapporteringen og erfaringer fra oppfølgingen av bærekraftarbeidet.

Tiltak og ressurser i forbindelse med vesentlige bærekraftforhold

AtB har etablert tiltak for å håndtere vesentlige bærekraftforhold basert på resultatene fra den doble vesentlighetsanalysen. Tiltakene omfatter både egen virksomhet og verdikjeden, og støttes av interne ressurser, fagkompetanse og etablerte prosesser innen styring blant annet gjennom kontraktkrav, dialog med leverandører og operatører, samt systematisk oppfølging av risiko og måloppnåelse. Arbeidet videreutvikles løpende i takt med økte krav og forventninger til bærekraftrapportering.

Måleindikatorer og mål

AtB følger opp effektiviteten av policyer og tiltak knyttet til vesentlige bærekraftforhold gjennom fastsatte mål, måleindikatorer og regelmessig rapportering. Mål og tiltak er forankret i resultatene fra den doble vesentlighetsanalysen og inngår i virksomhetens styring, planverk og rapportering. Oppfølging skjer blant annet gjennom interne prosesser for statusrapportering, bruk av tilgjengelige nøkkeltall og vurderinger av fremdrift, samt rapportering til ledelse og styre. Der mål ikke er fullt ut operasjonalisert eller måledata er under utvikling, arbeides det videre med å styrke datagrunnlag, målemetodikk og internkontroll for å sikre mer systematisk og etterprøvbar oppfølging over tid.

Miljøinformasjon

ESRS E1 Klimaendringer

Omstillingsplan for begrensning av klimaendringer (E1-1)

AtB arbeider systematisk for å sikre at mobilitetstilbudet i Trøndelag støtter omstillingen mot en lavutslippsøkonomi, med utgangspunkt i prinsippene i ESRS E1 og EUs overordnede klimaambisjoner. Omstillingsplanen bygger på innsikt fra dobbel vesentlighetsanalyse, klimaregnskap, risikovurderinger og strategiske beslutninger dokumentert i våre interne analyser. Planen dekker både begrensning av klimaendringer (mitigation) og tilpasning til klimaendringer (adaptation), og beskriver hvordan AtB skal arbeide med vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter i hele verdikjeden. Det er vurdert å legge omstillingsplanen på et hensiktsmessig nivå for AtB og ikke fullt ut følge de omfattende kravene fra rammeverket.

Vårt ambisjonsnivå og hovedmål fram mot 2030 – 2035

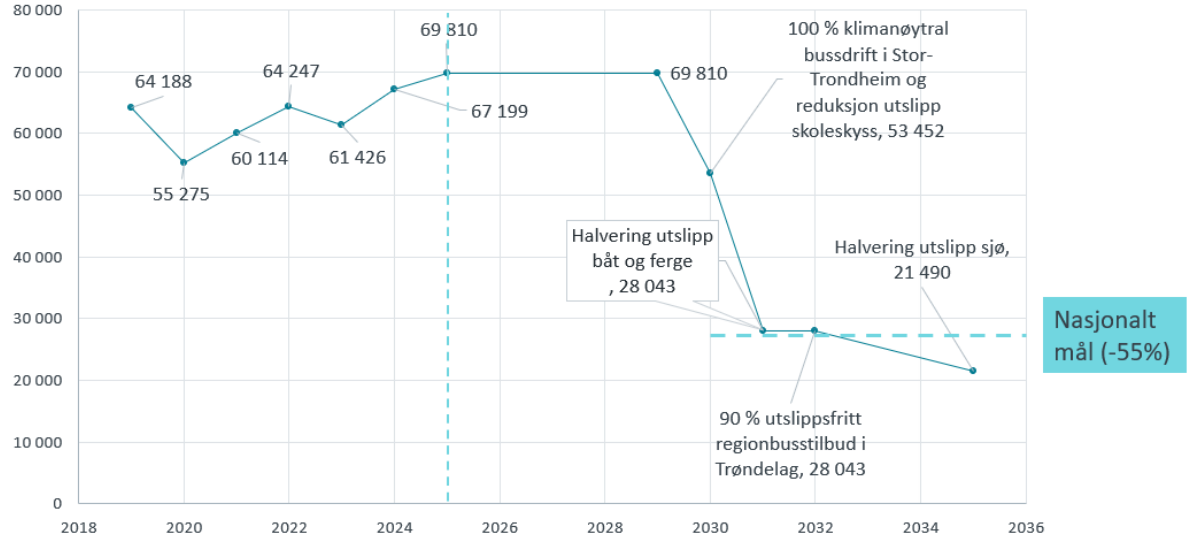
AtBs klimagassutslipp deles inn i scope 1, 2 og 3 i samsvar med GHG-protokollen, som er det mest brukte internasjonale rammeverket for å måle og rapportere klimagassutslipp fra virksomheter. Scope 1 omfatter direkte utslipp fra kilder som virksomheten eier eller kontrollerer selv, mens scope 2 omfatter indirekte utslipp fra innkjøpt energi til egen drift. For AtB er disse utslippene relativt lave. Hoveddelen av AtBs klimagassutslipp inngår i scope 3, som omfatter øvrige indirekte utslipp i verdikjeden. For AtB gjelder dette særlig drift av kollektivtransport som leveres av eksterne operatører gjennom kontrakter. Virksomhetens mulighet til å redusere klimagassutslipp er derfor nært koblet til hvordan klimakrav, teknologivalg og insentiver utformes og følges opp i kontrakter med operatører.

AtB har fastsatt et tydelig og langsiktig ambisjonsnivå for reduksjon av klimagassutslipp, med mål om gradvis overgang til utslippsfrie løsninger innen taxi-, buss-, båt- og fergedrift. Klimamålene skal integreres i alle nye kontrakter, samt inngå som premiss i planprosesser og budsjettvurderinger. Målene er innrettet i samsvar med nasjonale klimamål om minst 55 prosent reduksjon i klimagassutslipp innen 2030 og EUs «Fit for 55»-rammeverk, og reflekterer AtBs rolle, påvirkningsmulighet og ansvar i verdikjeden.

Hovedmål for utslippsreduksjon (mitigation):

- 100 % utslippsfri bussflåte i Trondheim kommune innen 2030, forutsatt tilstrekkelig depot- og ladekapasitet.
- Halvering av utslipp fra dieseldrevne hurtigbåter og ferger innen 2031 sammenlignet med 2025-nivå.
- 100 % utslippsfri skoleskyss og fleksibel transport innen 2030.
- 90 % utslippsfri regional buss i Trøndelag innen 2032.
- Reduksjon av klimagassutslipp fra kollektivtransporten med mer enn 55 % innen 2030, sammenlignet med 2019-nivå.

Utvikling klimagassutslipp – historikk og mål



Plan for buss

Kontrakt/pakke	2025	2029	2031	Plan/ kommentar
Stor-Trondheim	17 609	**1 605**	1 605	Stor-Trondheim elektrifiseres fullt fra 01.08.29. Restutslipp på ca. 10 % knyttet til produksjon av strøm.
Region	14 124	14 124	**1 413**	Nytt anbud 01.08.31. Regionbusstilbudet får ca. 90 % utslippskutt.
Total CO2e	31 734	15 729	3 018	
Reduksjon CO2e (%)		50 %	90 %	

Fartøyskabal og elektrifisering

Samband	2025	2030	2031	2035		Plan/ kommentar
Brekstad, Vanvikan og Kristiansund	19390	19390	5817	5817		Nye elektriske katamaraner (SHIFTR batteribytte), hybridombygging på rute 810. 70–100% utslippskutt. Oppstart 2031.
Osen / Namsos – Rørvik – Leka	2007	602	602	602		Klargjort for nullutslipp, hybrid/elektrisk mulig.
Dyrøy, Øyrekken	2932	2932	2932	2932		Potensial for grønt skifte i 2036 (ny kontraktsperiode)
Brekstad-Valset	504	504	504	504		Ikke planlagt noe ytterligere elektrifisering, samme hybridiseringsgrad som i dag.
Flakk-Rørvik	3024	3024	3024	3024		Har høy hybridiseringsgrad i dag. Er ikke ambisjon om ytterligere kutt.
Hofles - Geisnes - Lund	3060	3060	765	765		Planlagt elektrifisering fra neste kontrakt i 2031; minst 75% utslippsreduksjon, 100% avhenger av nettkapasitet.
Ølhammeren – Seierstad (Jøa)	895	895	895	268		Kort overfart, elektrifisering mulig, ev. bro erstatter sambandet.
Skei (Leka) – Gutvik	1395	1395	418	418		Nullutslippsteknologi fra neste kontrakt (2031), men begrenset strøm
Tarva - Garten – Storfosna – Leksa – Værnes	1552	1552	1552	465		Tiltak allerede i gang, kontrakt til 2034 (+5 års opsjon), trolig nullutslipp etter 2034/2039
Levanger - Hokstad	2413	603	603	603		Elektrifisering planlagt fra neste kontrakt i 2030, med forventet utslippsreduksjon på minst 75%.
Borgan–Ramstadlandet, Eidshaug–Gjerdinga	232	58	58	58		Elektrifisering fra neste kontrakt, oppstart ca. 2030, minst 75% reduksjon
Dyrøy-Øyrekken	253	253	253	253		Lite sannsynlig med elektrifisering i kommende anbud (starter 2030)
Total CO2e	**37657**	**34268**	**17423**	**15709**		
Reduksjon CO2e (%)		**9 %**	**54 %**	**58 %**		

Status og måloppnåelse:

2025 er et startpunkt og en baseline for videre utslippskutt, og viser at vi fortsatt har høye utslipp før de store kontrakts- og teknologiutløste reduksjonene kommer. For buss er nivået 31 734 CO2e i 2025, mens planen viser om lag 50 % reduksjon i 2029 og om lag 90 % reduksjon i 2031. Dette drives særlig av full elektrifisering i Stor-Trondheim fra 2029 og nytt regionanbud fra 2031, og må sees opp mot målene om utslippsfri buss og 90 % utslippsfritt regionbusstilbud.

For fartøy er utslippet 37 657 CO2e i 2025, med planlagt reduksjon til 24 958 i 2031 og 18 405 i 2035, tilsvarende om lag 34 % og 51 % reduksjon. Dette peker tydelig mot målet om halvering av utslipp fra båt og ferge. Samlet vurdering er at vi i 2025 har kommet langt i planlegging og kontraktsløp, men at hoveddelen av utslippskuttene realiseres fra 2029 og utover, for at vi skal nå det nasjonale målet om 55 % utslippskutt.

Mål for klimatilpasning og robusthet (adaptation):

AtB skal styrke robustheten i kollektivtilbudet mot klimaendringer gjennom systematisk vurdering og håndtering av klimarelaterte fysiske risikoer i egen virksomhet og i verdikjeden, særlig knyttet til drift levert av operatører.

- Klimarelaterte fysiske risikoer, som ekstremvær og endrede klimaforhold, skal vurderes og hensyntas ved utforming og oppfølging av nye kontrakter med operatører.
- AtB skal bidra til at kollektivtilbudet er robust mot klimaendringer gjennom krav til beredskap og driftssikkerhet i samarbeid med operatører.

- AtB skal videreutvikle datagrunnlag, analyser og interne prosesser for bedre å forstå hvordan klimaendringer kan påvirke transportinfrastruktur, leveranser og tjenestekvalitet over tid.

Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter (IRO) – grunnlag for omstillingen

Klimaendringer er identifisert som et av AtBs mest vesentlige bærekrafttemaer i den doble vesentlighetsanalysen. De mest vesentlige påvirkningene, risikoene og mulighetene (IRO) knyttet til klima beskrives nærmere senere i dette kapitlet, og danner grunnlag for AtBs mål, tiltak og oppfølging.

Tiltak og virkemidler for å nå målene

Tiltakene er utformet i tråd med kravene i ESRS E1-3 og er knyttet til de resultatindikatorene AtB rapporterer på. Arbeidet omfatter en kombinasjon av tiltak rettet mot reisende, tilbudsutvikling, kontrakter og økonomisk styring. Dette inkluderer informasjons- og holdningsskapende arbeid om klima, bilbruk, kollektivbruk og privatøkonomi, samt synliggjøring av klimaeffekten ved å velge buss fremfor bil. AtB arbeider også med å påvirke politikk og rammevilkår for grønn transport, og med å forbedre reiseopplevelsen gjennom bedre sanntidsinformasjon, universell utforming og ruteutvikling.

Videre utvikles mobilitetsløsninger i områder med lavt belegg gjennom mer skreddersydde og fleksible tilbud. På tilbudssiden inngår også innfasing av utslippsfrie busser i alle nye bykontrakter fra august 2029, samt elektrifisering av sentrale ferge- og båtruter, med betydelige utslippskutt på enkelte samband. For å sikre gjennomføring av klimatiltakene arbeides det med å sikre nødvendige budsjettmidler, blant annet til ladeinfrastruktur og anbud. Samtidig styrkes den økonomiske bærekraften gjennom arbeid med produktmiks, takststrategi og optimalisering av ruteproduksjon. Utviklingen følges opp gjennom årlig klimaregnskap for buss, båt, ferge og taxi i tråd med ESRS-kravene, og gjennom integrering av klimamål og tiltak i kontrakter og anskaffelser.

Energiforbruk, utslipp og forventet utvikling

AtBs energiforbruk og klimagassutslipp er i hovedsak knyttet til kollektivtransport som leveres av eksterne operatører gjennom kontrakter, og inngår derfor i stor grad som indirekte utslipp i Scope 3. Utviklingen i utslipp påvirkes av ruteomfang, etterspørsel og teknologivalg, men viser over tid en gradvis overgang mot mer utslippsfrie og fossilfrie løsninger.

Forventet utvikling fram mot 2030–2035 er redusert bruk av fossile energibærere og lavere klimagassutslipp, i tråd med AtBs omstillingsplan og klimamål, samtidig som energiforbruket kan øke midlertidig i overgangsfaser ved elektrifisering og ny teknologi.

Avhengigheter og usikkerhet

Gjennomføringen av AtBs omstillingsplan er avhengig av eksterne forhold som:

- Nettilgang og ladeinfrastruktur, spesielt for båt/ferge.
- Leverandørmarkedets kapasitet og geopolitisk stabilitet.
- Rammevilkår og langsiktig finansering fra eieren Trøndelag fylkeskommune og fra Miljøpakkesamarbeidet.

Oppfølging og videre arbeid

I løpet av 2026 skal AtB ferdigstille og behandle bærekraftrapporten i styret. Dette innebærer at styret er godt orientert om den første rapporteringen etter ESRS-rammeverket, basert på resultatene fra dobbel vesentlighetsanalyse, gapanalyse og de identifiserte opplysningskravene i ESRS 2 og de relevante temastandardene. Dette arbeidet integreres i AtBs styringssystemer og rapporteres årlig som del av bærekraftrapporten.

Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter

Klimaendringer er vurdert som et av de mest vesentlige temaene for AtB i den doble vesentlighetsanalysen. AtB har lave direkte klimagassutslipp (Scope 1 og 2), mens den vesentligste påvirkningen ligger i indirekte utslipp (Scope 3), særlig knyttet til transporttjenester som leveres av operatører innen buss, båt, ferge og trikk. Vesentligheten på klimaområdet er derfor tett knyttet til hvordan AtB påvirker utslipp gjennom anskaffelser og kontraktskrav, oppfølging i verdikjeden og utformingen av det samlede mobilitetstilbudet i regionen.

Tabellen under viser de vesentligste IRO-ene på klimaendringer for AtB AS.

Vesentlige IRO-er – ESRS E1 Klimaendringer

Undertema	IRO (påvirkning, risiko, mulighet)	Type	Tidshorisont	Verdikjede	Overordnet håndtering
Begrensning av klimaendringer	AtB utvikler teknologidrevne mobilitetstilbud som reduserer bilbruk og klimagassutslipp, med fokus på ny mobilitet og miljøvennlige alternativer (f.eks. autonome kjøretøy og batteribytte for hurtigbåter).	Påvirkning	Lang sikt	Nedstrøms (bruk av tjenester)	Innovasjon og utvikling av nye tjenester i samspill med teknologi- og leverandørmiljøer for å påvirke reisevaner i mer klimavennlig retning.
Begrensning av klimaendringer	Reduserer klimagassutslipp ved å tilby kollektivtransport i Trøndelag og gjennom overgang til utslippsfrie løsninger, som gir lavere energiforbruk og reduserte utslipp.	Påvirkning	Mellom–lang sikt	Nedstrøms (bruk av tjenester)	Krav i kontrakter og tiltak som øker attraktiviteten i tilbudet; videre utrulling av null- og lavutslippsløsninger i bussporteføljen.
Energi	Produksjon av nytt elektrisk materiell (dekk, batterier m.m.) kan gi utslipp og energiforbruk i leverandørleddet og redusere den totale miljøgevinsten.	Påvirkning	Lang sikt	Oppstrøms (leverandører)	Miljøkrav og oppfølging i anskaffelser; markedsdialog og risikovurderinger knyttet til materialbruk, produksjon og batterisikkerhet.
Energi	Dieseldrevne båter og ferger bidrar til klimagassutslipp og lokal forurensning; båt/ferge står for en stor andel av AtBs utslipp. Omfanget ventes å gå ned med ny teknologi og overgang til el-ferger og el-båter.	Påvirkning	Kort–mellomlang sikt	Oppstrøms / Nedstrøms	Gradvis overgang gjennom nye kontrakter og teknologisk utvikling, med prioritering av null- og lavutslippsløsninger der de er tilgjengelige.
Tilpasning av klimaendringer	Sårbarhet i leverandørmarkedet for ny teknologi til busser og båter. Få produsenter og leverandører øker risikoen for manglende levering av komponenter ved konkurs eller teknisk svikt, med potensielle kostnader og driftsavbrudd.	Risiko	Lang sikt	Oppstrøms	Risiko håndteres gjennom krav og vurderinger i anskaffelser, markedsdialog i forkant av anbud, samt kontraktsoppfølging av operatører og leverandører.
Tilpasning av klimaendringer	Økt kollektivbruk kan gi økte billettinntekter. Strengere bilrestriksjoner, høyere energipriser og økt klimabevissthet bidrar til at flere velger kollektivtransport, noe som styrker AtBs økonomiske bærekraft.	Mulighet	Lang sikt	Nedstrøms	Muligheten følges opp gjennom utvikling av et attraktivt og pålitelig kollektivtilbud, i samspill med regionale og lokale transport- og arealtiltak.

Vesentlige påvirkninger

AtBs mest vesentlige klimapåvirkning er knyttet til indirekte utslipp i Scope 3. Dette gjelder særlig utslipp fra buss-, båt- og fergedrift levert av operatører, samt utslipp fra produksjon av kjøretøy og annet materiell i globale leverandørkjeder. Disse utslippene utgjør hoveddelen av virksomhetens samlede klimaavtrykk.

Gjennom sin rolle som bestiller og tilrettelegger av kollektivtransport påvirker AtB også reisevaner og transportmønstre i regionen. Et attraktivt og tilgjengelig kollektivtilbud kan bidra til redusert bilbruk og dermed lavere samlede klimagassutslipp i samfunnet. Denne effekten er identifisert som en vesentlig indirekte klimapåvirkning.

Vesentlige risikoer

AtBs klimaomstillingsarbeid er forbundet med flere vesentlige risikoer. Overgangen til nullutslippsløsninger innebærer en avhengighet av et begrenset leverandørmarked, særlig innen buss- og båtsegmentet. Dette kan medføre risiko for forsinkelser, begrenset tilgang på reservedeler og utfordringer knyttet til stabil drift i en fase preget av rask teknologisk utvikling og umodne løsninger. Samtidig forutsetter elektrifisering av transporttjenestene tilstrekkelig nettkapasitet, lade- og landstrøminfrastruktur samt

teknisk tilrettelegging ved depot og kai. Manglende eller forsinket utbygging av nødvendig infrastruktur er identifisert som en vesentlig risiko for gjennomføring av klimamålene.

Klimaomstillingen kan også innebære økte kostnader som følge av skjerpede miljøkrav, utviklingen i leverandørmarkedet og geopolitiske forhold, noe som kan påvirke framtidige anskaffelser og økonomiske rammer. I tillegg er måloppnåelsen avhengig av utviklingen i etterspørselen etter kollektivtransport. Dersom veksten i kollektivtrafikken uteblir eller bilbruken forblir høy, kan den samlede klimaeffekten av tiltak i verdikjeden bli lavere enn forutsatt.

Vesentlige muligheter

AtB har flere vesentlige muligheter knyttet til klimaendringer. Ved å videreutvikle et attraktivt og tilgjengelig kollektivtilbud har virksomheten et betydelig potensial til å øke kollektivandelen og redusere biltrafikken i regionen. Dette kan gi betydelige utslippsreduksjoner i samfunnet og samtidig styrke både den miljømessige- og økonomiske bærekraften i virksomheten.

Videre gir teknologisk utvikling innen elektrifisering, nye fartøykonsepter og forbedrede driftssystemer mulighet for lavere klimagassutslipp og mer effektiv og pålitelig transport over tid. Samlet sett kan et mer bærekraftig mobilitetstilbud også styrke AtBs rolle som regional utviklingsaktør, bidra til økt tillit og legitimitet, og legge til rette for tettere samarbeid med eiere, myndigheter og øvrige aktører i verdikjeden.

Policyer for begrensning av og tilpasning til klimaendringer (E1-2)

Strategi for bærekraftig mobilitet i AtB

AtBs arbeid med begrensning av og tilpasning til klimaendringer er forankret i virksomhetens overordnede strategi for bærekraftig mobilitet, med mål om å bidra til et bærekraftig og tilgjengelig Trøndelag. Strategien vektlegger utvikling av et attraktivt og effektivt mobilitetstilbud som gjør det enklere å velge miljøvennlige reisealternativer, med redusert bilbruk og lavere klimagassutslipp som sentrale mål. Klima- og bærekrafthensyn er integrert i strategiske prioriteringer og operative valg, blant annet gjennom satsing på nullutslippsløsninger og helhetlige mobilitetsløsninger.

Policy for anskaffelser

AtB er omfattet av Trøndelag fylkeskommunes anskaffelsesstrategi, som skal sikre effektiv ressursbruk, klima- og bærekrafthensyn, seriøsitet i leverandørmarkedet og

tilrettelegging for innovasjon. Som heleid fylkeskommunalt selskap gjennomfører AtB sine anskaffelser i tråd med denne strategien, og bruker kontrakter og innkjøp som virkemidler for å støtte klimaomstillingen og redusere utslipp i verdikjeden.

Støtteerklæring til Trondheims klimakontrakt

I 2024 signerte AtB en støtteerklæring til Trondheim kommunes Klimakontrakt 2030 og Klimaløfte. Gjennom dette stiller AtB seg bak byens mål om å bli klimanøytral, energismart, sirkulær og klimarobust innen 2030. AtB skal bidra gjennom utvikling av utslippsfrie og robuste transportløsninger, integrering av klimatilpasning i planlegging og tjenesteutvikling, samt samarbeid med offentlige og private aktører.

Mål og tiltak klimaendringer (E1-3 og E1-4)

	Overordnede mål	Tiltak
Klimaendringer	• 100 % utslippsfri bussflåte i Trondheim kommune innen 2030 (forutsetter depot/tilgjengelig ladekapasitet). • Halvere utslippet fra dieseldrevne hurtigbåt og ferger innen 2031 fra 2024 nivå. • 100 % utslippsfri innenfor skoleskyss og fleksibel transport innen 2030. • 90 % utslippsfri i busstilbudet for region i Trøndelag innen 2032. • Redusere klimagassutslipp fra kollektivtransport med mer enn 55 % ila. 2030: Sammenlignet med 2019-nivå, i tråd med nasjonale og EU-mål*.	• Skape bevissthet om klima, bilbruk, kollektivbruk og privat økonomi o Informasjonskampanjer o Påvirke beslutningstakere og politikk o Skape et attraktiv alternativ til bil for flest mulig o Samarbeid med hele verdikjeden for å nå målene • Sikre budsjettmidler til gjennomføring av klimatiltak o Realisere reisevekst med x årlig i perioden % o Øke takster/produktmiks slik at billettinntekter øker o Realisere effektiviseringsgevinster i ruteproduksjonen • Årlig klimaregnskap med mål om reduksjon: o Innføre utslippsfrie busser i alle nye bykontrakter fra 2030. o Utslippsfrie ferjer i nye kontrakter fra og med 2035.

* Norges nasjonale klimamål, som sier at utslippene skal reduseres med minst 55 % innen 2030 (fra 1990-nivå, men 2019 brukes ofte operativt).

* EU-kommisjonens "Fit for 55"-pakke, som også har som mål 55 % reduksjon i utslipp innen 2030, sammenlignet med tidligere nivåer.

* Hvis man sier man skal redusere klimagassutslipp med 55 %, så betyr det at man skal slippe ut 55 % mindre enn man gjorde i 2019.

* 2019 brukes ofte som basisår i klimaregnskap fordi det var det siste "normalåret" før pandemien og større økonomiske svingninger.

Alle vesentlige mål og tiltak som omtales i denne rapporten er forankret i AtBs styringsprosesser og er behandlet i styret.

Brutto klimagassutslipp innenfor scope 1,2 og 3 og samlede klimagassutslipp (E1-6)

Tabellene nedenfor viser AtBs samlede klimagassutslipp fordelt på scope 1, 2 og 3. Inndelingen er strukturert i tråd med ESRS E1 og basert på prinsippene i GHG-protokollen, jf. definisjonene av scope 1–3 tidligere i kapitlet. AtBs vesentligste utslipp er indirekte utslipp i scope 3, hovedsakelig knyttet til transporttjenester levert av operatører innen buss, båt og ferge. Eventuell usikkerhet i datagrunnlaget er omtalt der det er relevant.

Scope 1 – Avfallshåndtering (kg)

Nøkkeltall	2025	Enhet
Total mengde avfall	8 193	kg
Totalt sortert avfall	3 687	kg
Totalt usortert avfall	4 506	kg
Sorteringsgrad	45,0%	%
Antall transporter (sum)	85	stk

- *Avfallsmengder (kg) er hentet fra avfallsleverandørens rapport og er allokert til AtB etter arealandel (44,67 %).*
- *Avfall oppgis i kg og inngår ikke i klimagassregnskapets Scope 1–3 (tCO_2e) i denne oversikten.*

Scope 2 – Elektrisitet (kWh og tCO_2e)

Målepunkt	2023	2024	2025	Enhet
Strømforbruk – lokaler	34 673	35 000	35 000	kWh
Utslipp – lokasjonsbasert	0,5201	0,4165	0,5355	tCO_2e
Utslipp – markedsbasert	20,7691	18,7194	18,7016	tCO_2e
Strømforbruk – holdeplasser	42 022	46 602	38 048	kWh
Totalt strømforbruk (lokaler + holdeplasser)	76 695	81 602	73 048	kWh

- *Strømforbruk (kWh) er basert på innrapportert/fakturert forbruk for AtB sine lokaler og holdeplasser.*
- *Lokasjons- og markedsbasert utslipp er beregnet iht. GHG Protocol Scope 2 Guidance med NVE-faktorer (g CO_2e/kWh) omregnet til tCO_2e.*
- *Markedsbasert er beregnet med residualmiks (NVE varedeklarasjon) når leverandørspesifikk varedeklarasjon/opprinnelsesgarantier ikke er dokumentert.*

Scope 3 – Utslipp i verdikjeden (tCO_2e) – hovedkilder

Kategori	2023	2024	2025
Buss	27 874	30 354	31 734
Trikk	0	0	12
Hurtigbåt	20 456	23 231	23 495
Ferge	12 429	12 947	14 161
Skoleskyss + fleksibel transport	703	667	408
Totalt Scope 3	61 462	67 199	69 810

- *Scope 3 omfatter indirekte utslipp fra kjøpte transporttjenester og rapporteres i tCO_2e.*
- *Utslippstall er basert på rapporter fra våre operatører som vi sammenstiller til «Totalt Scope 3».*
- *Forretningsreiser (Scope 3 kategori 6) rapporteres separat under og inngår i samlet Scope 3 i sammendraget.*

Scope 3 – Forretningsreiser

tCO_2e	2023	2024	2025	Enhet	Kilde
Flyreiser	22,92	22,39	29,47	tCO_2e	Berg-Hansen
Hotell	0,69	0,70	0,89	tCO_2e	Berg-Hansen
Tog	0,07	0,08	0,04	tCO_2e	Berg-Hansen
Sum tjenestereiser	**23,67**	**23,17**	**30,40**	**tCO_2e**	**Beregnet (sum over)**

Aktivitetsdata	2023	2024	2025	Enhet	Kommentar
Flyreiser	157 696	172 331	216 905	km	Antall kilometer
Tog	5 247	5 605	2 544	km	Antall kilometer
Sum km (fly + tog)	162 943	177 936	219 449	km	Beregnet
Hotell	174	136	168	romdøgn	Antall romdøgn
Sum hotelldøgn	174	136	168	romdøgn	Beregnet

- *Kilde: Berg-Hansen (fly, tog og hotell). Utslipp rapporteres i tCO_2e og aktivitetsdata i km/romdøgn.*
- *«Sum tjenestereiser» er summen av linjene over og inngår i samlet Scope 3 i sammendraget.*

Sammendrag av utslipp (tCO_2e)

Post	2023	2024	2025	Enhet	Kilde
Scope 2 – Lokasjonsbasert	0,9823	1,3019	1,1062	tCO_2e	Scope 2
Scope 2 – Markedsbasert	45,94	43,64	18,70	tCO_2e	Scope 2
Scope 3 – Forretningsreiser (Berg-Hansen)	23,67	23,17	30,40	tCO_2e	Berg-Hansen
Scope 3 – Totalt	61486	67222	69840	tCO_2e	Klimaregnskap + Berg-Hansen
Total (Scope 2 lok + Scope 3)	61487	67224	69841	tCO_2e	Beregnet
Total (Scope 2 mark + Scope 3)	61532	67266	69859	tCO_2e	Beregnet

- *Sammendraget viser Scope 2 (lokasjons- og markedsbasert) og Scope 3 i tCO_2e for 2023–2025.*
- *Scope 1 avfall rapporteres i kg og inngår ikke i tCO_2e-totalene.*

Utslippsintensitet

Utslippsintensitet per passasjerkilometer (kg fossil/pkm)	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Buss	*0,0766*	*0,0706*	*0,0564*	*0,0580*	*0,0561*
Hurtigbåt	*0,61*	*0,51*	*0,47*	*0,50*	*0,49*
Ferge	*0,82*	*0,81*	*0,82*	*0,75*	*0,78*
Trikk					*0,00248*
Skoleskyss	*0,16*	*0,12*	*0,09*	*0,10*	*0,07*
Fleksibel transport	*0,20*	*0,15*	*0,12*	*0,13*	*0,09*
Total	***1,87***	***1,66***	***1,55***	***1,53***	***1,48***

Utslippsintensiteten er redusert fra 1,87 til 1,48 kg fossilt brensel per passasjerkilometer i perioden 2021–2025, tilsvarende om lag 21 %. Dette reflekterer en betydelig reduksjon i bruk av fossilt drivstoff per transportert passasjer og indikerer en mer effektiv og klimavennlig drift av kollektivtransporten.

Energiforbruk og energimiks (E1-5)

	2021	2022	2023	2024	2025
Strømforbruk (kWh) ifm AtBs lokaler	*32451*	*32705*	*34673*	*35000*	*35000*
Energiforbruk (Mwh)	*32,45*	*32,71*	*34,67*	*35,00*	*35,00*
Fornybarandel (Mwh)	*32,13*	*31,72*	*33,98*	*34,30*	*34,30*
Fornybarandel (%)	99,0%	97,0%	98,0%	98,0%	98,0%

- Omfang: Tabellen dekker kjøpt elektrisitet (Scope 2) knyttet til AtB sine lokaler.
- Andre energibærere: Eventuell fjernvarme/drivstoff inngår ikke i denne tabellen.
- Enheter og beregning: Energiforbruk oppgis i MWh (= kWh/1000) og fornybarandel i MWh og %.
- Datakilder: Forbruk (kWh) er hentet fra interne/leverandørbaserte forbruksdata (se «Scope 2»).
- Fornybarandel: Basert på offentlig statistikk for norsk kraftmiks.
- Avgrensning: Fornybarandel beskriver kraftmiks (lokasjonsbasert) og erstatter ikke markedsbasert dokumentasjon (opprinnelsesgarantier) der dette kreves.

Prosjekter med hensyn til fjerning av klimagasser og begrensning av klimagassutslipp finansiert ved hjelp av klimakvoter (E1-7)

AtB benytter ikke klimakvoter eller kvotefinansierte prosjekter for fjerning eller begrensning av klimagassutslipp. Klimaarbeidet er i hovedsak rettet mot faktiske utslippsreduksjoner i egen virksomhet og verdikjede, blant annet gjennom krav i anskaffelser, overgang til utslippsfrie og fossilfrie transportløsninger og tett oppfølging av operatører. Bruk av klimakvoter er derfor ikke vurdert som et vesentlig virkemiddel i inneværende rapporteringsperiode.

Intern karbonprising (E1-8)

AtB har ikke etablert intern karbonprising som styringsverktøy. Klimaarbeidet er i stedet basert på regulatoriske krav, kontraktsvilkår, strategiske mål og operative tiltak for å redusere klimagassutslipp i kollektivtransporten. Intern karbonprising er ikke vurdert som et vesentlig virkemiddel i dobbel vesentlighetsanalyse og inngår derfor ikke i nåværende styrings- og beslutningsprosesser.

Forventede finansielle virkninger av vesentlige fysiske risikoer og overgangsrisikoer samt potensielle klimarelaterte muligheter (E1-9)

AtB har per i dag ikke identifisert forventede økonomiske virkninger av vesentlige fysiske risikoer, overgangsrisikoer eller klimarelaterte muligheter. Opplysningen vurderes derfor som ikke relevant.

Sosiale forhold

ESRS S1 Egen arbeidsstyrke

Vesentlige påvirkninger

Gjennom dobbel vesentlighetsanalyse har AtB identifisert egen arbeidsstyrke som et vesentlig bærekrafttema. Figuren under viser vesentlige IROer for egen arbeidsstyrke:

Vesentlige IRO-er – ESRS S1 Egen arbeidsstyrke

Undertema	IRO (påvirkning, risiko, mulighet)	Type	Tidshorisont	Verdikjede	Overordnet håndtering
Arbeidsforhold	Balanse mellom arbeid og fritid er avgjørende for trivsel og en bærekraftig arbeidsstyrke. Flere ansatte har en krevende arbeidshverdag, og det er behov for tilrettelegging for ulike livsfaser.	Påvirkning	Lang sikt	Egen virksomhet	Temaet følges opp gjennom medarbeiderundersøkelser, informasjon fra sluttsamtaler og løpende HR- og lederoppfølging.

AtBs påvirkning ligger i hvordan arbeid organiseres og hvordan det legges til rette for ulike livsfaser, inkludert fleksibilitet og seniorpolitikk, for å sikre en attraktiv og bærekraftig arbeidsplass.

Policyer for egen arbeidsstyrke (S1-1)

AtB har ikke vedtatt en egen policy for balanse mellom arbeid og fritid, men håndterer den identifiserte vesentlige påvirkningen gjennom eksisterende personalpolitikk, fleksible arbeidsordninger, HMS-system og etiske retningslinjer. Disse danner rammen for hvordan arbeidsforhold, trivsel og tilrettelegging for ulike livsfaser ivaretas i virksomheten.

Etiske retningslinjer

AtBs etiske retningslinjer gjelder for alle ansatte og skal bidra til en kultur preget av respekt, like rettigheter og et godt arbeidsmiljø. AtB aksepterer ingen form for trakassering eller diskriminering, herunder knyttet til funksjonsnedsettelse, religion, nasjonalitet, seksuell legning, alder, kjønn eller andre forhold. Retningslinjene legger til grunn at alle skal behandles rettferdig, og at transparente og objektive kriterier skal ligge til grunn ved blant annet ansettelser og lønnsfastsettelse, supplert med helhetlige vurderinger der det er relevant.

Rutiner for kontakt om påvirkning med egen arbeidsstyrke (S1-2)

AtB har rutiner for dialog og involvering av ansatte og deres representanter, blant annet gjennom medarbeiderundersøkelser, faste møtearenaer og samarbeid med tillitsvalgte. Disse brukes til å identifisere og følge opp faktiske og potensielle påvirkninger på egen arbeidsstyrke.

Rutiner for å avhjelpe negativ påvirkning (S1-3)

Det er etablert rutiner for å håndtere og avhjelpe negative påvirkninger på ansatte, herunder knyttet til arbeidsmiljø, helse og sikkerhet. Ansatte har tilgang til relevante varslings- og oppfølgingsmekanismer, og tiltak følges opp gjennom interne prosesser og ledelsesoppfølging.

Tiltak knyttet til påvirkninger, risikoer og muligheter (S1-4)

AtB følger opp arbeidsmiljø, trivsel og balanse mellom arbeid og fritid gjennom medarbeiderundersøkelser, medarbeidersamtaler, HMS-arbeid og oppfølging av identifiserte forbedringsbehov. Konkrete tiltak kommer frem av tabellen lenger ned.

Mål knyttet til påvirkninger, risikoer og muligheter (S1-5)

AtB har som mål å sikre et trygt, inkluderende og utviklende arbeidsmiljø for egen arbeidsstyrke, og å forebygge og redusere vesentlige negative påvirkninger knyttet til arbeidsmiljø, helse og sikkerhet. Dette følges opp gjennom systematisk HMS-arbeid, årlige risikovurderinger, medarbeider- og PULS-undersøkelser samt dialog med tillitsvalgte.

Videre har AtB mål om å styrke positive påvirkninger gjennom kompetanse- og organisasjonsutvikling, samt tiltak som bidrar til trivsel og attraktivitet som arbeidsgiver. Identifiserte risikoer knyttet til kapasitet, kompetanse og arbeidsbelastning skal håndteres gjennom målrettede tiltak og ledelsesoppfølging. Med utgangspunkt i dette er det fastsatt overordnede mål og tilhørende tiltak for egen arbeidsstyrke, slik det er illustrert i figuren under.

	Overordnede mål	Konkrete tiltak
Egen arbeidsstyrke	• Sikre at arbeidsoppgaver løses innenfor vanlig arbeidstid (fra gevinstrealiseringplan der mål for overtid i 2027 < 1,7 %). • Mål om 3,5 score i spørsmål fra medarbeiderundersøkelsen (3,7 i 2025). (Jeg har flere arbeidsoppgaver enn jeg har kapasitet og mulighet til å gjennomføre) • Redusere sykefravær relatert til stress og belastning. Mål om 5 %. • Mål om jobbtilfredshet på 4,0 i 2027. Målt ved medarbeiderundersøkelsen.	• Sikre å gjennomføre årlig medarbeiderundersøkelse og PULS undersøkelse med spørsmål om jobb/fritid-balanse. • Indikatoroppfølging i HR-rapportering (sykefravær, turnover, fleksitidsbruk). • Lederutvikling

Status og måloppnåelse:

For egen arbeidsstyrke viser status i 2025 både fremgang og områder som fortsatt krever oppfølging. Jobbtilfredsheten har økt fra 3,6 til 3,92 i 2. halvår 2025 og nærmer seg målet på 4,0 i 2027. Samtidig var scoren på arbeidsmengde 3,7 mot et mål på 3,5, der lavere score er bedre.

Andelen arbeidsoppgaver løst innenfor ordinær arbeidstid var 2,3 prosent i 2. halvår, mot et mål på 1,7 prosent, og sykefraværet var 5,3 prosent mot et mål på 5 prosent. Den økte overtidsbruken må ses i sammenheng med ekstraordinær arbeidsbelastning knyttet til transporten under Ski-VM i første halvår. Styret følger status på måloppnåelse halvårlig.

Måleindikatorer egen arbeidsstyrke

Opplysninger om foretakets ansatte (S1-6)

Ved utgangen av 2025 har selskapet totalt 123,10 årsverk fordelt på 128 ansatte. Av disse utgjør 97,10 årsverk (102 ansatte) administrative stillinger, mens 26 årsverk (26 ansatte) er knyttet til oppgaver som tidligere var outsourcet.

Overordnet beskrivelse av arbeidsstyrken

Selskapet har en egen avdeling for økonomi og virksomhetsstyring. Avdelingen består av ansatte med økonomifaglig utdanning, HR-kompetanse samt annen relevant kompetanse innen styring og administrasjon. Avdeling kontrakt er sammensatt av prosjektledere og jurister. Videre har virksomheten en markedsavdeling med kompetanse innen markedsinnsikt og kommunikasjon sammensatt av rådgivere, konsulenter, analytikere og data scientists. Teknologiavdelingen omfatter fagområdene IT, digitale tjenester og forretningsutvikling bestående av prosjektledere, utviklere, designere og konsulenter. Planavdelingen arbeider med strategisk planlegging og tilbudsplanlegging og bemannes av prosjektledere, konsulenter og planleggere. Avdelingen for kundeopplevelser består av kundeservice, drift og kundesystemer, og består av servicemedarbeidere, konsulenter og driftsmedarbeidere.

Måleindikatorer for balanse mellom arbeid og fritid (S1-15)

AtB har etablert flere ordninger for å legge til rette for god balanse mellom arbeid og fritid. Det er innført fleksitidsordning med en arbeidstid på 7,5 timer per dag inkludert lunsjpause, tilsvarende 37,5 timer per uke. Kjernetiden er fra kl. 09.00 til kl. 14.30, med ytre arbeidstid fra kl. 06.00 til kl. 09.00 og fra kl. 14.30 til kl. 21.00.

Det er videre adgang til å inngå avtale om hjemmekontor inntil to dager per uke. For å ivareta livsfasehensyn og bidra til et inkluderende arbeidsliv, er det også åpnet for at pensjonister, der behov og vilkår er til stede, kan inngå avtale om arbeid med pensjonistlønn.

Virksomheten arbeider også med tiltak som oppfølging av overtidsbruk, tilrettelegging for hjemmekontor og individuelle behov i ulike livsfaser, samt tilbud om kurs og kompetanseutvikling for ansatte.

Hendelser, klager og alvorlige menneskerettighetsbrudd (S1-17)

AtB har etablerte prosesser for håndtering av hendelser og klager knyttet til virksomheten og leveransene selskapet har ansvar for. Klager og avvik registreres, behandles og følges opp i linjen i tråd med gjeldende rutiner, med sikte på læring, forbedring og risikoreduksjon.

AtB har en både intern og ekstern varslingskanal som er tilgjengelig for ansatte og andre relevante parter. Varslingsordningen gir mulighet til å melde fra om kritikkverdige forhold, herunder brudd på lover og regler, etiske retningslinjer eller grunnleggende rettigheter. Varsler behandles konfidensielt og i samsvar med gjeldende regelverk, og følges opp av en compliancefunksjon.

Respekt for grunnleggende menneskerettigheter er en del av AtBs grunnleggende styringsprinsipper og etiske rammeverk, og inngår i selskapets aktsomhetsvurderinger. AtB har per rapporteringsperioden ikke avdekket faktiske hendelser eller alvorlige brudd på menneskerettigheter verken i egen virksomhet eller gjennom klager, varsler eller andre rapporteringskanaler.

ESRS S2 Arbeidstakere i verdikjeden

Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter

AtB kjøper transporttjenester fra operatører og er dermed avhengig av gode arbeidsforhold og ansvarlig praksis i verdikjeden. Den doble vesentlighetsanalysen viser

at temaet arbeidstakere i verdikjeden er vesentlig for AtB, særlig knyttet til produksjon av busser, batterier og øvrige komponenter i globale leverandørkjeder, samt arbeidsforhold hos operatører og deres ansatte.

AtBs påvirkning og ansvar retter seg derfor særlig mot risiko for brudd på menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i verdikjeden, samt mot utfordringer som kan oppstå hos operatører og leverandører i møte med ny teknologi og endrede kompetansebehov. Arbeidet er forankret i samarbeid med operatører og leverandører og i oppfølging etter åpenhetsloven.

I tabellen under viser vesentlige IROer for arbeidstakere i verdikjeden:

Vesentlige IRO-er – ESRS S2 Arbeidstakere i verdikjeden

Undertema	IRO (påvirkning, risiko, mulighet)	Type	Tidshorisont	Verdikjede	Overordnet håndtering
Andre arbeidsrelaterte rettigheter	Risiko for barnearbeid og tvangsarbeid i verdikjeden. Produksjon av busser og sentrale komponenter som motorer, batterier, chassiser og dekk skjer i flere land, hvor enkelte produksjonssteder har økt risiko for menneskerettighetsbrudd. Dette gjelder særlig råvarer til batteriproduksjon.	Påvirkning	Lang sikt	Oppstrøms	Risikoen håndteres gjennom aktsomhetsvurderinger i tråd med åpenhetsloven, krav i anskaffelser og kontrakter, samt oppfølging av leverandører og operatører.
Arbeidsforhold	Risiko for ustabil drift og økte kostnader knyttet til ny teknologi og kompetansemangel. Digitalisering og elektrifisering øker risikoen for driftsavbrudd dersom ansatte og sjåfører mangler tilstrekkelig kunnskap om teknologien. Risikoen kan også slå ut i eksisterende kontrakter og har potensielt stor økonomisk konsekvens over tid.	Risiko	Mellom–lang sikt	Oppstrøms / Nedstrøms	Risiko følges opp gjennom krav til kompetanse, opplæring og drift i kontrakter, dialog med operatører og leverandører, samt løpende kontrakts- og avviksoppfølging.

Vesentlige påvirkninger

AtB kan ha en indirekte, men betydelig påvirkning på arbeidstakere i verdikjeden gjennom hvordan anskaffelser gjennomføres og hvilke krav som stilles i kontrakter. Den doble vesentlighetsanalysen viser at særlig produksjon av busser, batterier og dekk kan innebære risiko for brudd på menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, ettersom deler av produksjonen skjer i globale leverandørkjeder med forhøyet risiko for blant annet barnearbeid og tvangsarbeid.

Videre påvirker AtB arbeidsforholdene hos operatører gjennom kontraktskrav knyttet til helse, miljø og sikkerhet, samt lønns- og arbeidsvilkår for sjåfører og mannskap. Gjennom innkjøp og kontraktsstyring har AtB dermed mulighet til å bidra til bedre arbeidsstandarder hos operatører og deres underleverandører, og til å redusere risiko for negative påvirkninger i verdikjeden.

Vesentlige risikoer

Analysene viser at risikoene for arbeidstakere i verdikjeden særlig er knyttet til komplekse leverandørkjeder og begrenset direkte styring. I deler av verdikjeden, spesielt der kjøretøy, batterier og komponenter produseres i flere ledd og i høyrisikoområder, kan

manglende innsyn gjøre det krevende å avdekke og følge opp arbeidsforhold hos underleverandører.

Videre er det identifisert betydelig risiko knyttet til overgangen til ny og mer avansert teknologi. Digitalisering og elektrifisering stiller økte krav til kompetanse hos operatører og sjåfører, og manglende kunnskap og erfaring kan føre til driftsavbrudd, økte kostnader, høyere turnover og omdømmerisiko.

Policyer for arbeidstakere i verdikjeden (S2-1)

Policy for etiske krav til leverandører

AtBs arbeid med arbeidstakere i verdikjeden er forankret i selskapets etiske krav til leverandører og underleverandører. Kravene omfatter respekt for menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, herunder forbud mot barne- og tvangsarbeid, ikke-diskriminering, organisasjonsfrihet, samt krav til helse, miljø, sikkerhet og ansvarlig forretningspraksis. Kravene stilles i relevante anskaffelser og kontrakter og følges opp gjennom AtBs systematiske kontrakts- og leverandøroppfølging. Med dette menes blant annet at AtB vurderer risiko i leverandørkjeden, innhenter og gjennomgår relevant dokumentasjon, følger opp kontraktkrav i dialog og oppfølgingsmøter, og tar opp avvik eller forbedringsbehov med leverandør eller operatør ved behov. På denne måten søker AtB å forebygge og redusere negativ påvirkning på arbeidstakere i verdikjeden, særlig der risikoen vurderes som høy.

Aktsomhetsvurderinger i verdikjeden

AtB gjennomfører årlige aktsomhetsvurderinger i tråd med åpenhetsloven og OECDs retningslinjer. Vurderingene brukes til å identifisere og prioritere risiko knyttet til menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold hos leverandører og underleverandører, og danner grunnlag for videre oppfølging i kontrakts- og leverandørarbeidet.

Rutiner for kontakt om påvirkning og avhjelping i verdikjeden (S2-2 og S2-3)

Rutiner for kontakt om påvirkning (S2-2)

AtB følger opp arbeidstakere i verdikjeden gjennom etablerte styrings- og oppfølgingsprosesser i rollen som offentlig bestiller av transporttjenester. Krav til anstendige arbeidsforhold og menneskerettigheter inngår i anskaffelser og kontrakter med operatører og leverandører, og følges opp gjennom en systematisk leverandøroppfølging. Oppfølgingen innebærer blant annet at AtB avklarer forventninger

i kontraktsoppstart, gjennomfører regelmessige oppfølgingsmøter, innhenter relevant dokumentasjon og rapportering, og vurderer om leverandører og operatører etterlever kravene som er stilt.

Rutiner for å avhjelpe negativ påvirkning (S2-3)

Når AtB avdekker risiko eller avvik knyttet til arbeidstakere i verdikjeden, følges dette opp gjennom kontrakts- og leverandøroppfølgingen. AtB kan stille krav om korrigerende tiltak og forbedringsplaner hos operatører eller leverandører, og følger opp at tiltakene gjennomføres. AtB stiller også krav om at operatører har varslingsordninger eller andre kanaler for å melde fra om kritikkverdige forhold, slik at saker kan fanges opp og håndteres på en strukturert måte.

Rutinene bidrar samlet til å forebygge, redusere og følge opp negativ påvirkning på arbeidstakere i verdikjeden, med særlig oppmerksomhet på områder og leveranser der risikoen vurderes som høy.

Tiltak og mål knyttet til påvirkninger, risikoer og muligheter – Arbeidstakere i verdikjeden (S2-4 og S2-5)

	Overordnede mål	Konkrete tiltak
Arbeidstakere i verdikjeden	• Fra 2025 skal alle leverandører (unntatt lavrisiko kontrakter) gjennomføre aktsomhetsvurderinger for menneskerettigheter og arbeidsforhold. • Det skal ikke foregå barne- og tvangsarbeid i AtBs verdikjede. • Sikre balanserte avtalevilkår som gir risikodeling med operatører, ved innfasing av nye løsninger.	• Sikre at det gjennomføres årlige aktsomhetsvurderinger for arbeidstakere i verdikjeden. • Initiere et prosjekt for å videreutvikle aktsomhetsvurdering med kollektivtrafikkforeningen. • AtB følger opp alle anskaffelser og innhenter erfaringer fra operatørene for å sikre forbedring og etterlevelse av krav til menneskerettigheter og arbeidsforhold.

Status og måloppnåelse

Status i 2025 er at krav til aktsomhetsvurderinger er forankret i AtBs policy «Etiske krav til leverandører». Leverandører skal kartlegge og vurdere faktiske og potensielle negative konsekvenser i egen virksomhet og leverandørkjede, iverksette nødvendige tiltak og følge opp og kommunisere håndteringen i tråd med Åpenhetsloven og OECDs retningslinjer. AtB krever også aktsomhetsvurderinger som del av tilbud i relevante anskaffelser. Dette viser at arbeidet i stor grad er operasjonalisert i styrende dokumenter og anskaffelsesprosesser.

ESRS S3 Berørte lokalsamfunn

Interessenters interesser og synspunkter

Berørte lokalsamfunn er omtalt som en sentral interessentgruppe i tabellen under ESRS 2 SBM-2. For ESRS S3 beskrives nedenfor de vesentlige påvirkningene knyttet til denne interessentgruppen.

Vesentlige påvirkninger

Den doble vesentlighetsanalysen viser at AtB har betydelig påvirkning på lokalsamfunn gjennom hvordan mobilitetstilbudet planlegges, utvikles og endres. Påvirkningen er tett knyttet til kollektivtransportens betydning for tilgjengelighet, livskvalitet og bærekraftig samfunnsutvikling i hele Trøndelag. Figuren under viser identifiserte vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter for berørte lokalsamfunn.

Vesentlige IRO-er – ESRS S3 Berørte lokalsamfunn

Undertema	IRO (påvirkning, risiko, mulighet)	Type	Tidshorisont	Verdikjede	Overordnet håndtering
Lokalsamfunns økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter	AtB har en direkte påvirkningskraft på lokalsamfunn gjennom utvikling og endring av mobilitetstilbudet. Et godt kollektivtilbud kan redusere bilbruk og bidra til bedre luftkvalitet og mer effektiv arealbruk. Samtidig kan reduksjon eller bortfall av tilbud ha betydelige negative konsekvenser, særlig for små og sårbare lokalsamfunn.	Påvirkning	Kort–lang sikt	Nedstrøms	Konsekvenser for lokalsamfunn inngår i planlegging og prioritering av tjenestetilbudet. AtB arbeider med strategier, handlingsplaner og dialog med eier, kommuner og andre aktører.

Analysen viser at AtB har betydelig påvirkningskraft i lokalsamfunn gjennom hvordan kollektivtilbudet planlegges, dimensjoneres og utvikles. Utviklingen av mobilitetstilbudet har direkte betydning for innbyggernes mulighet til å komme seg til arbeid, skole og fritidsaktiviteter, og påvirker samtidig lokale forhold som støy, luftkvalitet, trafikksikkerhet og arealbruk. Et velfungerende kollektivtilbud kan bidra til redusert bilbruk og bedre by- og tettstedsmiljø.

Samtidig kan endringer i tilbudet også ha negative konsekvenser, særlig for mindre og sårbare lokalsamfunn. Redusert eller bortfall av kollektivtilbud kan svekke tilgjengelighet, øke bilavhengighet og påvirke lokal attraktivitet og bosetting. På denne bakgrunn vurderer AtB konsekvenser for lokalsamfunn nøye ved planlegging og endringer i tilbudet, med mål om å balansere effektiv drift med hensynet til likeverdig tilgang og minst mulig negativ lokal påvirkning.

Policyer for berørte lokalsamfunn (S3-1)

AtBs arbeid med berørte lokalsamfunn bygger på prinsipper om likeverdig tilgang til mobilitetstilbud, hensyn til lokale behov og forutsigbarhet ved endringer som påvirker innbyggerne. I planlegging og utvikling av tilbudet skal AtB vurdere hvordan endringer kan

påvirke tilgjengelighet, deltakelse i arbeid, utdanning og fritid, samt lokale forhold som trafikk, støy og nærmiljø. Arbeidet skal også bidra til at mobilitetstilbudet understøtter sosial inkludering og bærekraftig lokal samfunnsutvikling.

Prinsippene følges opp gjennom AtBs ordinære styrings- og planprosesser, og inngår i vurderinger av endringer i rutetilbud, mobilitetsløsninger og prioriteringer i ulike deler av fylket. På denne måten søker AtB å ivareta hensynet til berørte lokalsamfunn som en del av selskapets samfunnsansvar og bærekraftarbeid.

Rutiner for kontakt om påvirkning og avhjelping i berørte lokalsamfunn (S3-2)

Rutiner for kontakt om påvirkning

AtB har etablerte rutiner for dialog med berørte lokalsamfunn som en integrert del av arbeidet med å vurdere hvordan mobilitetstilbudet påvirker ulike områder. Dialog med kommuner, innbyggere og andre relevante interessenter inngår løpende i vurderinger av tilgjengelighet, livskvalitet og lokale forhold, blant annet i forbindelse med utvikling og endringer i rutetilbud og mobilitetsløsninger. Som del av dette benyttes blant annet dialog og avklaringer med kommuner og andre offentlige aktører ved endringer i rutetilbudet, samt løpende innspill gjennom kundeservice og klage-/tilbakemeldingskanaler.

Innsikt fra markedsundersøkelser, kundepanel og løpende tilbakemeldinger brukes som beslutningsgrunnlag ved planlegging, prioritering og endringer i mobilitetstilbudet, og bidrar til å identifisere områder der det er behov for dialog og oppfølging.

Rutiner for å avhjelpe negativ påvirkning

AtB arbeider systematisk med å forebygge og håndtere negativ påvirkning på lokalsamfunn gjennom etablerte plan- og beslutningsprosesser for utvikling av mobilitetstilbudet. Når det identifiseres risiko for negative effekter, brukes vurderingene som grunnlag for tilpasninger i planlegging og utforming av tilbudet.

Ved konkrete klager, hendelser eller andre tilbakemeldinger om uønskede lokale konsekvenser (for eksempel støy, trafikkbelastning eller redusert tilgjengelighet) registreres og vurderes innspillet, og følges opp i dialog med relevant kommune og/eller operatør ved behov. Der det er hensiktsmessig kan dette føre til korrigerende tiltak, justeringer i tilbudet eller prioriteringer i for eksempel ruteplan- og utviklingsprosesser for å begrense negative effekter og sikre etterprøvbar håndtering av avvik.

Tiltak og mål knyttet til påvirkninger, risikoer og muligheter – Berørte lokalsamfunn (S3-3 og S3-4)

	Overordnede mål	Konkrete tiltak
Berørte lokalsamfunn	• Realisere nullvekstmål innen 2030 i Trondheimsområdet (målt gjennom reisevaneundersøkelser og trafikktellinger). For mars 2025 ligger trafikken 4,9 % over referansenivået fra 2019, som nullvekstmålet tar utgangspunkt i. (gange og sykkel har da en totalandel på +/- 38 prosent). • Opprettholde dagens tilbudsnivå i region inn mot neste kontraktsperiode, fra 2030 til 2033.	• Etablere fleksible mobilitetstilbud (som bestillingsruter og mikromobilitet) i områder med lavt belegg • Prioritere miljøvennlig transport i byutvikling i samarbeid med fylkeskommune og kommuner • Gjennomføre årlige brukerundersøkelser og dialogmøter med lokalsamfunn for å fange opp behov og utfordringer • Samarbeide med skoler for å tilrettelegge for skoletransport i hverdagen • Fase inn nullutslippskjøretøy i alle nye kontrakter for å redusere lokal forurensning • Tilby et attraktivt og bærekraftig mobilitetstilbud med særlig prioritert til reiser knyttet til skole, arbeid og tjenester for studenter og dagpendlere.

Status og måloppnåelse

I 2025 har AtB forberedt nytt anbud for mobilitetstilbudet i Trondheim med oppstart høsten 2029 og planlagt utlysning høsten 2026. AtB utreder også framtidig mobilitetstilbud utenfor Trondheim med sikte på nye kontrakter fra 2031, har gjennomført piloter for mikromobilitet og samkjøring i flere kommuner, og har arbeidet med framtidige båt- og fergekontrakter med oppstart fra 2030. Samtidig er økt kostnadsnivå i nye kontrakter synliggjort overfor regionale og statlige myndigheter for å bidra til finansiering.

Vurdering av måloppnåelse: Arbeidet er godt i gang og viser tydelig framdrift opp mot målene og tiltakene på slide, men flere av målene er langsiktige og vil være avhengige av videre kontraktsutvikling og finansiering.

ESRS S4 Forbrukere og sluttbrukere

Interessenters interesser og synspunkter

Forbrukere og sluttbrukere er omtalt som en sentral interessentgruppe i oversikten under ESRS 2 SBM-2. For ESRS S4 beskrives nedenfor de vesentlige påvirkningene knyttet til denne interessentgruppen.

Vesentlige påvirkninger

AtB har identifisert vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter knyttet til forbrukere og sluttbrukere gjennom den doble vesentlighetsanalysen. Forbrukere og sluttbrukere er en sentral interessentgruppe, og hvordan kollektivtilbudet utformes, kommuniseres og fungerer i praksis har stor betydning for deres mobilitetshverdag og mulighet til å ta informerte og bærekraftige transportvalg.

I tabellen under viser vesentlige IROer for forbrukere og sluttbrukere:

Vesentlige IRO-er – ESRS S4 Forbrukere og sluttbrukere

Undertema	IRO (påvirkning, risiko, mulighet)	Type	Tidshorisont	Verdikjede	Overordnet håndtering
Informasjonsrelaterte påvirkninger på konsumenter og/eller sluttbrukere	Det er et betydelig potensial for å øke kollektivandelen i Trondheim. Bilrestriktive tiltak kan endre forbrukeratferd og gi økt kollektivbruk, men effekten avhenger av at tilbudet oppleves som attraktivt og pålitelig. Utviklingen representerer en finansiell mulighet for økte billettinntekter på kort og lang sikt.	Påvirkning	Kort–lang sikt	Nedstrøms	Muligheten følges opp gjennom utvikling av et attraktivt og brukervennlig kollektivtilbud, samt tydelig informasjon til reisende i samspill med regionale transport- og arealtiltak..

AtBs tjenester påvirker sluttbrukernes mobilitet, tilgjengelighet og reiseopplevelse gjennom kvaliteten på tilbudet, driftens pålitelighet, god informasjon og universell utforming. Mangelfull informasjon, lav forutsigbarhet eller svikt i tilbudet kan skape barrierer for bruk og gi negative konsekvenser, særlig for personer med særskilte mobilitetsbehov. AtB vurderer derfor tilgjengelighet, tydelig og forståelig informasjon samt trygg og pålitelig drift som sentrale faktorer for å forebygge negativ påvirkning og sikre likeverdig mobilitet for forbrukere og sluttbrukere.

Policyer for forbrukere og sluttbrukere (S4-1)

Strategi for billettering

AtBs strategi for billettering tar utgangspunkt i identifiserte påvirkninger på forbrukere og sluttbrukere, særlig knyttet til tilgjengelighet, informasjonskvalitet og muligheten til å ta informerte valg om bruk av kollektivtransport. Strategien bygger på et tydelig kundefokus, der målet er å gjøre det enkelt og attraktivt for flest mulig å velge kollektivtransport. Billetteringsløsningene skal være brukervennlige, universelt utformet og tilpasset ulike behov, slik at alle reisende har likeverdige muligheter til å benytte tilbudet.

Gjennom aktiv dialog med brukerne og systematisk innhenting av tilbakemeldinger videreutvikles løsningene i tråd med reelle behov. Strategien legger vekt på tydelig informasjon og kontinuerlig forbedring, og skal bidra til økt tillit, bedre kundeopplevelse og redusert risiko for at mangelfull informasjon eller utilgjengelige løsninger skaper barrierer for bruk.

Retningslinjer for dialog og kundeinformasjon

AtB har etablerte interne retningslinjer for dialog, informasjon og oppfølging av forbrukere og sluttbrukere, som skal sikre tydelig, tilgjengelig og forutsigbar kommunikasjon både i ordinær drift og ved avvik. Retningslinjene adresserer identifisert risiko knyttet til mangelfull informasjon og lav forutsigbarhet, som kan påvirke sluttbrukernes tillit og mulighet til å benytte kollektivtilbudet.

AtB arbeider systematisk med kundeinnsikt gjennom kundeundersøkelser, kundepanel og løpende tilbakemeldinger, og bruker denne innsikten aktivt i utvikling og forbedring av tjenestetilbudet. Mangelfull informasjon eller utilstrekkelig kundekommunikasjon vurderes som en risiko og håndteres gjennom tverrfaglig samarbeid og integrerte styringsprosesser.

Rutiner for kontakt om påvirkning og rutiner for å avhjelpe negativ påvirkning (S4-2 og S4-3)

Rutiner for kontakt om påvirkning

AtB har etablerte rutiner for kontakt med forbrukere og sluttbrukere for å identifisere og følge opp faktisk og potensiell negativ påvirkning knyttet til mobilitetstilbudet. Innspill fra kunder mottas gjennom kundeservice og digitale kanaler (app og web), samt gjennom klage- og avvikshåndtering. I tillegg innhentes brukerinnsikt gjennom kundeundersøkelser, kundepanel og intervjuer. Tilbakemeldinger knyttet til tilgjengelighet, informasjon, forutsigbarhet, universell utforming og trygghet brukes som grunnlag for vurdering av risiko, prioritering av forbedringstiltak og videre utvikling av tjenestetilbudet.

Rutiner for å avhjelpe negativ påvirkning

AtB arbeider systematisk med å forebygge og håndtere negativ påvirkning på kunder og sluttbrukere gjennom løpende oppfølging av tjenestekvalitet, tilgjengelighet og kundeopplevelse. Avvik i trafikk, feilinformasjon og andre hendelser håndteres gjennom etablerte rutiner for trafikkstyring, kundeinformasjon og kundeservice.

Innspill og klager fra kunder registreres og vurderes, og brukes aktivt i forbedringsarbeidet. Ved behov følges saker opp i dialog med relevant operatør, og kan lede til korrigerende tiltak, justeringer i informasjonsflyt eller oppfølging av tjenestestandarder. AtB har også ordninger for refusjon og kompensasjon ved avvik. Samlet skal rutinene bidra til å begrense negative konsekvenser for mobilitet, tilgjengelighet og opplevd trygghet for alle reisende.

Mål og tiltak knyttet til påvirkninger, risikoer og muligheter (S4-4)

	Overordnede mål	Konkrete tiltak
Forbrukere og sluttbrukere	• Øke kollektivandelen til 14,6 % av alle reiser i Stor-Trondheim innen 2030 for å nå nullvekst. (17,1 % i 2040) Dette med utgangspunkt i en kollektivandel på 11,8 % i 2024. • Opprettholde kundetilfredshet med kollektivtilbudet (KTI) til minst 85 poeng i 2025. (86 i 2024). • Mål om et godt omdømme på minst 70 poeng i 2025. Hvis vi oppnår 75 poeng på omdømme anses det som et veldig godt resultat.	• Løpende innsamling av data på KPI og omdømme • Systematisk bruk av reisevaneundersøkelser og kundedata for å tilpasse ruter og tilbud til faktiske behov • Forbedre informasjon og brukeropplevelse gjennom sanntidsdata, apper og universell utforming • Tett samarbeid med kommune og fylke om bilrestriktive tiltak som bompenger, reduserte parkeringsmuligheter og miljøgater • Kommunikasjon og kampanjer som viser fordelene med kollektivtransport ift. Privat økonomi, klima og tidsbruk • Synliggjøre klimaeffekten av å velge buss fremfor bil i tall og illustrasjoner

Status og måloppnåelse:

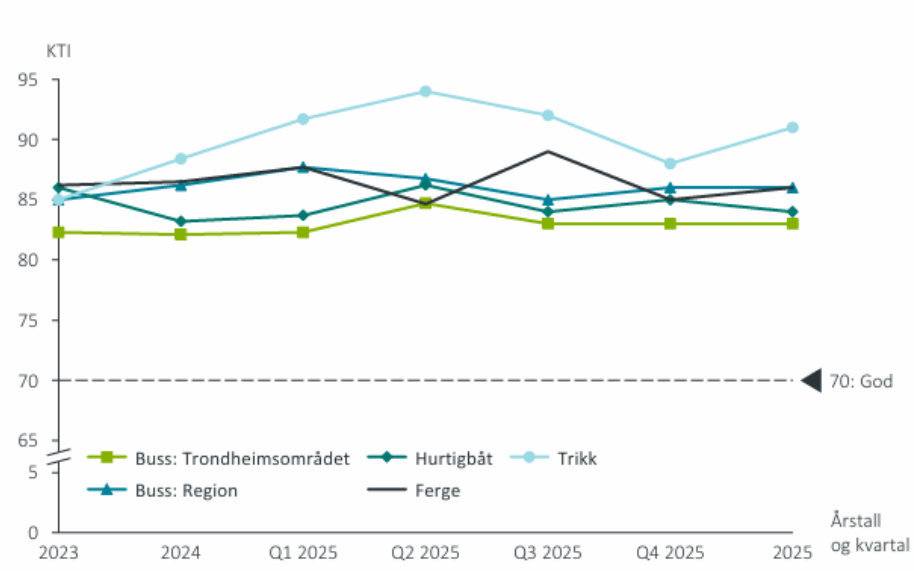
Reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2025 viser en kollektivandel på om lag 13 prosent i Trondheimsområdet, som er på nivå med tidligere år. I Stor-Trondheim anslås kollektivandelen å være noe lavere. Status indikerer at vi foreløpig ligger under utviklingsbanen mot målet om 14,6 prosent innen 2030, og at det vil kreve videre tiltak for å øke markedsandelen framover.

Omdømme

AtB har et jevnt høyt omdømme. Det jobbes bevisst rundt hvordan egen organisasjon kan være med og påvirke tillit og omdømme i positiv retning. Daglige leveranser fra operatørene, medieoppslag, eksterne faktorer knyttet til infrastruktur, politikk og andre forhold påvirker AtB sitt omdømme.
I 2025 hadde AtB omdømme på 67 poeng, som er en økning fra de to foregående årene, men fortsatt noe under målet om 70 poeng.

Kundetilfredshet

Kundetilfredshet måles kontinuerlig på alle deler av tilbudet og tjenestene AtB leverer. Kundetilfredshetsindeksen (KTI) er en måling fra 0 til 100, der 100 representerer høyest mulig tilfredshet. 70-74 er god KTI og 75 er meget god KTI. KTI under 70 regnes som lav KTI –lav kundetilfredshet. KTI er et gjennomsnitt –ikke en prosentandel.



Total KTI 2025:
Buss Trondheimsomr. - 83
Buss regionene - 86
Hurtigbåt - 84
Ferge - 86
Trikk - 91

Styringsmessige forhold

ESRS G1 Forretningsetikk

Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter

Den doble vesentlighetsanalysen viser at god forretningsskikk er et vesentlig tema for AtB, særlig fordi selskapet forvalter offentlige midler og gjennomfører anskaffelser med stor samfunnsbetydning. Vesentlige påvirkninger og risikoer er blant annet knyttet til habilitet og interessekonflikter, korrupsjon og bestikkelser, etterlevelse av regelverk for offentlige anskaffelser, samt ansvarlig leverandørstyring. Gjennom tydelige etiske retningslinjer, varslingsordninger og systematisk kontrakts- og leverandøroppfølging har AtB mulighet til å forebygge uønsket påvirkning, styrke tillit og sikre åpenhet og integritet i hele verdikjeden. I tabellen under viser vesentlige IROer for forretningsetikk:

Vesentlige IRO-er – ESRS G1 Forretningsetikk

Undertema	IRO (påvirkning, risiko, mulighet)	Type	Tidshorisont	Verdikjede	Overordnet håndtering
Forvaltning av forbindelser med leverandører, herunder betalingspraksis	Stramme økonomiske rammevilkår og budsjettstyring påvirker AtBs evne til å etterleve mål for sikkerhet, tjenestetilbud og bærekraft. I anskaffelser får pris ofte stor vekt, noe som kan skape et misforhold mellom politiske ambisjoner, leverandørmarkedets kostnadsutvikling og hva som er realistisk å levere innenfor gitte rammer.	Påvirkning	Kort–lang sikt	Oppstrøms	Temaet håndteres gjennom planlegging og prioritering i anskaffelser, dialog med eier og leverandørmarked, samt vurdering av krav og tildelingskriterier innenfor gjeldende økonomiske rammer.
Bedriftskultur	Lange og rigide kontrakter innebærer finansiell risiko ved at AtB låses til forutsetninger som kan bli utdatert over tid. Begrenset fleksibilitet i offentlige kontrakter kan gjøre det krevende å tilpasse drift og samarbeid når rammebetingelser endres, og kan gi økte kostnader ved endringer eller utskiftning av materiell.	Risiko	Lang sikt	Oppstrøms	Risiko følges opp gjennom kontraktsstrategi, kontraktsoppfølging og dialog med operatører, med mål om bedre utnyttelse av handlingsrommet i kontraktene og økt samarbeid innenfor regelverket.
Politisk engasjement og lobbyvirksomhet	Geopolitikk, sanksjoner og tollbarrierer kan føre til økte produksjonskostnader, leveringsproblemer og høyere energipriser. Sanksjoner mot land eller selskaper i bussindustrien kan påvirke både produksjon og tilgang på teknologi.M.	Risiko	Mellomlang sikt	Oppstrøms	Risiko vurderes som del av overordnet risikobilde, og følges opp gjennom markedsdialog, anskaffelser og oppfølging av leverandørkjeden.
Forvaltning av forbindelser med leverandører, herunder betalingspraksis	Strengere miljøkrav påvirker innkjøp av busser og tjenester. Et lite leverandørmarked og stramme budsjetter begrenser muligheten til å stille krav utover minimumsnivå, og nye regelverkskrav kan gjøre anskaffelser dyrere og mer krevende å gjennomføre.	Risiko	Kort–lang sikt	Oppstrøms	Krav fastsettes og prioriteres i anskaffelser basert på regelverk, budsjett og markedets modenhet, med vurdering av gjennomførbarhet og kostnad.

Policyer for god forretningsskikk og bedriftskultur (G1-1)

Etiske retningslinjer og god forretningsskikk

AtB har etablerte etiske retningslinjer som tydeliggjør forventninger til integritet, ansvarlig atferd og etterlevelse av lover og regelverk for ledelse og ansatte. Retningslinjene danner grunnlaget for selskapets bedriftskultur og skal bidra til å sikre tillit, åpenhet og ansvarlighet i all virksomhet. Etisk forretningsskikk er integrert i AtBs styringsmodell og understøtter en felles forståelse av roller, ansvar og ønsket adferd i organisasjonen.

AtB har etablerte varslingskanaler for ansatte og andre relevante parter. Varsler om kritikkverdige forhold kan meldes internt og, fra 2025, også via ekstern kanal. Varsler og

uønskede hendelser behandles konfidensielt og følges opp gjennom registrering, vurdering, eventuell undersøkelse og iverksetting av tiltak i tråd med gjeldende rutiner og regelverk.

Anskaffelser og leverandørstyring

AtBs retningslinjer for anskaffelser og kontraktsstyring legger til grunn krav til ansvarlig forretningspraksis, seriøsitet og etterlevelse i leverandørkjeden. Kravene operasjonaliseres i konkurransegrunnlag og kontrakter, og følges opp gjennom kontraktsstyring, dialog og aktsomhetsvurderinger der dette er relevant. Dette bidrar til å redusere risiko for uønsket påvirkning og styrke tilliten til AtBs anskaffelser.

Håndtering av forbindelser med leverandører (G1-2)

AtB håndterer forbindelser med leverandører som en integrert del av virksomhetsstyringen, med utgangspunkt i rollen som offentlig bestiller av transporttjenester. I relevante anskaffelser stiller AtB krav gjennom kvalifikasjonskrav, tildelingskriterier, dokumentasjonskrav og kontraktsvilkår. Kravene kan omfatte seriøsitet, ansvarlig forretningspraksis, etterlevelse av lover og regelverk, klima- og bærekrafthensyn, samt menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold der dette er relevant.

Ved utvelgelse av leverandører og operatører vurderer AtB blant annet leverandørenes kvalifikasjoner, gjennomføringsevne, dokumenterte rutiner og systemer, samt evne til å oppfylle kravene i konkurransegrunnlag og kontrakt. Der det er relevant, inngår også risikobaserte vurderinger og aktsomhetsvurderinger knyttet til forhold i leverandørkjeden. Etter kontraktsinngåelse følges kravene opp gjennom systematisk kontrakts- og leverandøroppfølging, herunder dialog, oppfølgingsmøter, innhenting og vurdering av dokumentasjon og rapportering, samt håndtering av avvik og forbedringsbehov.

Policy for anskaffelser

AtBs anskaffelser gjennomføres i tråd med Trøndelag fylkeskommunes anskaffelsesstrategi. Strategien legger vekt på effektiv ressursbruk, seriøsitet i leverandørmarkedet, klima- og bærekrafthensyn og ansvarlig oppfølging i kontraktsperioden. For AtB er dette et sentralt virkemiddel for å stille tydelige krav til leverandører og operatører, og for å følge opp hvordan kravene etterleves i praksis.

Mål og tiltak knyttet til forretningsskikk (ESRS G1)

AtB har etablert mål og tiltak for å styrke etterlevelse, integritet og åpenhet i virksomheten. Mål og tiltak beskrives i avsnittet under.

	Overordnede mål	Konkrete tiltak
Forretningsskikk	• Sikre stabile og forutsigbare økonomiske rammevilkår og infrastruktur • Inkludere fleksibilitet i kontrakter for å håndtere økonomiske endringer og geopolitiske risiko • Vurdere økonomisk påvirkning av nye miljøkrav før kontraktsinngåelse for å unngå uforutsette kostnadsøkninger. • Sikre langsiktig finansiering i samarbeid med eiere som balanserer klimaambisjoner og økonomi	• Etablere finansieringsmodeller som sikrer tilstrekkelig midler til bærekraftige investeringer og drift. • Utvikle mekanismer for kompensasjon ved uforutsette kostnadsøkninger som følge av geopolitiske forhold eller regelendringer. • Innføre økonomiske justeringsklausuler som gjør det mulig å tilpasse priser og leveranser ved endringer i marked og regelverk • Systematisk vurdere økonomiske konsekvenser av nye miljø- og sikkerhetskrav før implementering. • Arbeide for langsiktige og bærekraftige budsjettrammer i dialog med eierne og relevante myndigheter.

Status og måloppnåelse

I 2025 er AtB godt i gang og understøtter målene gjennom aktiv dialog med regionale- og nasjonale myndigheter knyttet til å sikre langsiktig finansiering og rammevilkår for sektoren. Sterk vekst i kostnadene er forutsatt å slå inn med full tyngde i nye kontrakter fra 2029 og dette kan utfordre tilbudsnivået. Som følge av dette er opsjonsår på gjeldende kontrakter benyttet, og det har vært jobbet med å ha fleksibilitet i de nye anbudene for å tilpasse tjenestetilbudet til de økonomiske realiteter. Ansvar for infrastruktur tilknyttet kollektivtrafikken i Trøndelag ligger hos Trøndelag fylkeskommune og det har vært jobbet med å sikre gode planer for å utvikle dette i takt med nye anbud og herunder analyser for å kostnadsberegne direkte og indirekte effekter ved målsatt elektrifisering av transporttilbudet. Samlet sett er retningen god, men økonomisk risiko og finansieringsbehov er fortsatt sentrale utfordringer.

Politisk engasjement og lobbyvirksomhet (G1-5)

AtB driver ikke lobbyvirksomhet eller politisk påvirkningsarbeid som eget virksomhetsområde, og yter ikke økonomiske bidrag til politiske partier, politikere eller tilknyttede organisasjoner. Dialog med eiere, myndigheter og andre offentlige aktører skjer som del av AtBs ordinære samfunnsoppdrag og virksomhetsutøvelse. AtB har per rapporteringsperioden ikke identifisert forhold som tilsier ytterligere rapportering under dette opplysningskravet.

Betalingspraksis (G1-6)

Betalingspraksis er ikke identifisert som en vesentlig påvirkning, risiko eller mulighet i den doble vesentlighetsanalysen. AtB legger til grunn at leverandører skal betales i henhold til avtalte vilkår og etablerte rutiner, og har per rapporteringsperioden ikke avdekket vesentlige avvik knyttet til betalingspraksis.

Nøkkeltall knyttet til forretningsskikk

AtB har i 2025 ikke registrert tilfeller av økonomiske misligheter, korrupsjon eller bestikkelser. Det er heller ikke avdekket vesentlige avvik knyttet til politisk påvirkning, lobbyvirksomhet eller betalingspraksis.