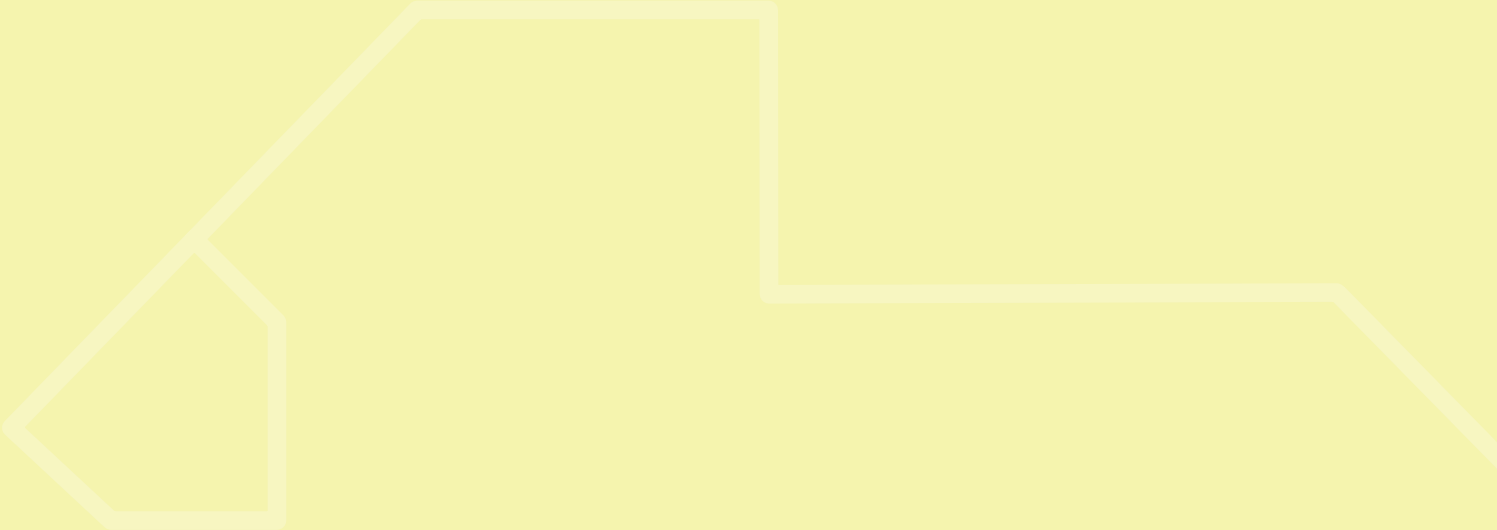


Årsrapport 2017



- 
- 1 AtB AS / 4
 - 2 Mål og strategier for kollektivtrafikken / 6
 - 3 Sammendrag / 8
 - 4 Sentrale nøkkeltall / 10
 - 5 Markedsutvikling / 14
 - 6 Salg og billetter / 16
 - 7 Kunden i fokus / 18
 - 8 Kvalitet og driftsavvik / 20
 - 9 Markedsarbeid, kommunikasjon og informasjon / 24
 - 10 Miljø / 28
 - 11 Årsberetning, årsregnskap og revisjonsberetning / 31



STFK
Sør-Trøndelag fylkeskommune

AtB styre

**Administrerende
direktør**

**Økonomi og
administrasjon**

**Strategi og
utvikling**

**Rutetilbud og
infrastruktur**

**Kommunikasjon
og drift**

AtB er administrasjonsselskap og en faginstans for kollektivtransporten i Sør-Trøndelag. Selskapet tilrettelegger, samordner, planlegger, utvikler, kjøper og markedsfører helhetlige, attraktive, miljøvennlige og framtidsrettede kollektivtjenester via vei, sjø og bane. Dette etter oppdrag fra Sør-Trøndelag fylkeskommune og i samarbeid med andre myndigheter, operatører, leverandører og interessentgrupper.

AtB er et aksjeselskap som eies 100 % av Sør-Trøndelag fylkeskommune. Selskapet ble opprettet i 2009. Rutetrafikken utføres av flere operatørselskap som har kontrakt med AtB. Kontraktene tildeles etter anbudskonkurranser som gjennomføres etter Lov om offentlig anskaffelser.

AtB har i perioden 2009 til 2017 gradvis overtatt ansvaret for alle kollektivtransporttjenester i fylket, både når det gjelder buss, båt og ferge. AtBs ansvar og oppgaver er regulert gjennom en rammeavtale og årlige leveranseavtaler mellom Sør-Trøndelag fylkeskommune og AtB. AtBs mål, ansvar, rolle og oppgaver styres med utgangspunkt i politiske mål som er satt for kollektivtrafikken i fylkeskommunale plandokumenter, i rammeavtalen og leveranseavtalen.

Som en følge av fylkessammenslåing mellom Nord- og Sør-Trøndelag overtar AtB fra 1. januar 2018 ansvar for all kollektivtrafikk i Trøndelag fylke. Det er utarbeidet nye vedtekter for selskapet og AtB er fra 2018 et mobilitetsselskap.

1.1. AtBs organisasjon

AtB har vært under gradvis oppbygging siden etableringen i 2009, og hadde i utgangen av 2017, 78 ansatte fordelt på 76,05 årsverk. Av disse jobber 58 i administrasjon og drift, mens 20 personer jobber i AtB kundesenter.

Fra januar 2017 er det gjennomført en omorganisering i AtB, og organisasjonen er delt inn i 4 avdelinger med 14 ulike seksjoner.



Mål for kollektivtrafikken i Sør-Trøndelag er knyttet opp mot nasjonale og regionale mål som er gjengitt i nullvekstmål, Bymiljøavtale og regionale klimamål for Sør-Trøndelag fylke. Den største veksten vil komme i Trondheim og kommunene rundt. Utviklingen av kollektivtrafikken handler i stor grad om å legge til rette for økt andel kollektivreisende i og rundt Trondheim, samtidig som det skal være tilpasset for alle innbyggerne i fylket.

2.1. Nullvekstmål og Bymiljøavtale

Stortinget vedtok gjennom Klimameldingen i 2011 et nullvekstmål om at «all vekst i persontransporten i og rundt de store byene skal tas med økt kollektivtrafikk, sykkel og gange, og ikke økt privatbilisme». For Trondheim er det beregnet at antall kollektivreiser for Trondheim må øke med om lag 2 % per år og dobles fra 2015 til 2050. I den samme perioden er det forventet en befolkningsvekst i Trondheim med gjennomsnitt på 1 % pr. år.

Gjennom bymiljøavtalene er det satt av investeringsmidler til realisering av nullvekstmålet. Bymiljøavtalen mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Staten ble signert 12. februar 2016. I avtalen ble det fastslått at Trondheims kollektivtrafikk-løsning for å nå nullvekstmålet skal baseres på metro-busskonseptet.

2.2. Langsiktige mål for Sør-Trøndelag fylkeskommune

Kollektivtilbudet:

- Trondheim og Trondheimsområdet:
 - Opprettholde og videreutvikle effektiv og miljøvennlig trafikkavvikling.
 - Videreutvikle tilbudet for å nå nullvekstmålet og øke kollektivandelen.

- Nullvekstmålet innebærer 2 % flere reisende pr. år innen 2050.

• Distriktet:

- Ha gode ruteforbindelser til/fra kommunesenteret og fylkessenteret Trondheim, samt godt skoleskysstilbud.

• Kollektivtilbudet skal være:

- Samordnet med helhetlig rutesystem.
- Attraktivt og brukerrettet med god standard og tilrettelagte tjenester.
- Konkurransedyktig mot bil med effektive rutesystem, fremkommelighet og kapasitet.
- Kostnadseffektivt.
- Effektivt med god fremkommelighet og tilpassede løsninger.
- Tilgjengelig gjennom universell utforming og god informasjon.
- Sikkert.
- Miljø- og klimavennlig.

• Klima og miljømål:

- Redusere utslipp av klimagasser med 40 % innen 2030 målt opp mot 2009. Dette målet skal nås bl.a. gjennom 50 % reduksjon av klimagassutslipp fra egen virksomhet
- herunder utslipp fra fylkeskommunal kollektivtrafikk innen 2020.



STUDENTER.SAMFUNDET

Framtiden er her.
Eller rettere sagt,
- på Vilshovstien.

Et av de viktigste målene for AtB er å få flere til å reise kollektivt fremfor å kjøre bil. Aldri før har så mange reist kollektivt i Sør-Trøndelag, og desember 2017 ble ny rekordmåned.

AtBs hovedaktiviteter i 2017 har vært knyttet til drift av det etablerte kollektivtilbudet i Trondheim og regionene både med buss, trikk, båt og ferge samt drift av skoleskyss. I tillegg har året i stor grad vært preget av flere store prosjekter som forberedelser på oppstart av nye anbud og ny rutestruktur fra 2019 i Stor-Trondheim, oppstart av nye anbud på ferge fra januar 2019, samt forberedelser til fylkessammenslåing fra 1. januar 2018. AtB har i samarbeid med fylkesadministrasjonene utarbeidet forslag til ny pris, sone- og produktmodell for Trøndelag. Denne ble politisk vedtatt høsten 2017, og AtB har forberedt implementering frem mot januar 2018. AtBs organisasjon har vært tilpasset de oppdragene vi til enhver tid er satt til å løse.

AtB har et velfungerende billettsystem, og de fleste som reiser kollektivt i Sør-Trøndelag betaler sin billett enten med reisekortet t:kort eller med Mobillett. Det har vært en stor økning i bruk av Mobillett som betalingsmiddel. Dette er med på å gjøre det enkelt å reise kollektivt, holde kontantomsetningen om bord i bussene nede, i tillegg til at kundene i stor grad server seg selv

med nettbaserte løsninger. For å møte kundenes forventninger og teknologiske muligheter i fremtiden har det i 2017 vært jobbet med å utrede fremtidens billettsystem for AtB.

En viktig faktor og et mål er at det skal være enkelt å reise kollektivt, enkelt å kjøpe billett og finne riktig ruteinformasjon til riktig tid i tilgjengelige kanaler. Resultatene fra kundeundersøkelser som er gjennomført viser at kundene setter pris på løsningene som eksisterer og det oppleves som enklere å reise kollektivt nå enn tidligere. Samtidig er det viktig å følge med i utviklingen og se etter nye og bedre løsninger innenfor de ulike områdene. AtB lanserte i november 2017 ny informasjonsportal for kollektivtrafikken i Trøndelag. Som en del av arbeidet mot oppstart av nye anbud i Stor-Trondheim i 2019 vil det også komme nytt sanntidssystem. Billettsamarbeidet med NSB hvor periodebillettbrukere kan benytte samme billett på tog og buss innenfor sone Stor-Trondheim ble videreført i 2017. AtB samarbeider med andre fylker og administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Norge for gjensidig nytte i forhold til utvikling og erfaringsutveksling. Mye av dette samarbeidet foregår via Kollektivtrafikkforeningen.



4

Sentrale nøkkeltall

4.1. Kollektivreisende i Sør-Trøndelag

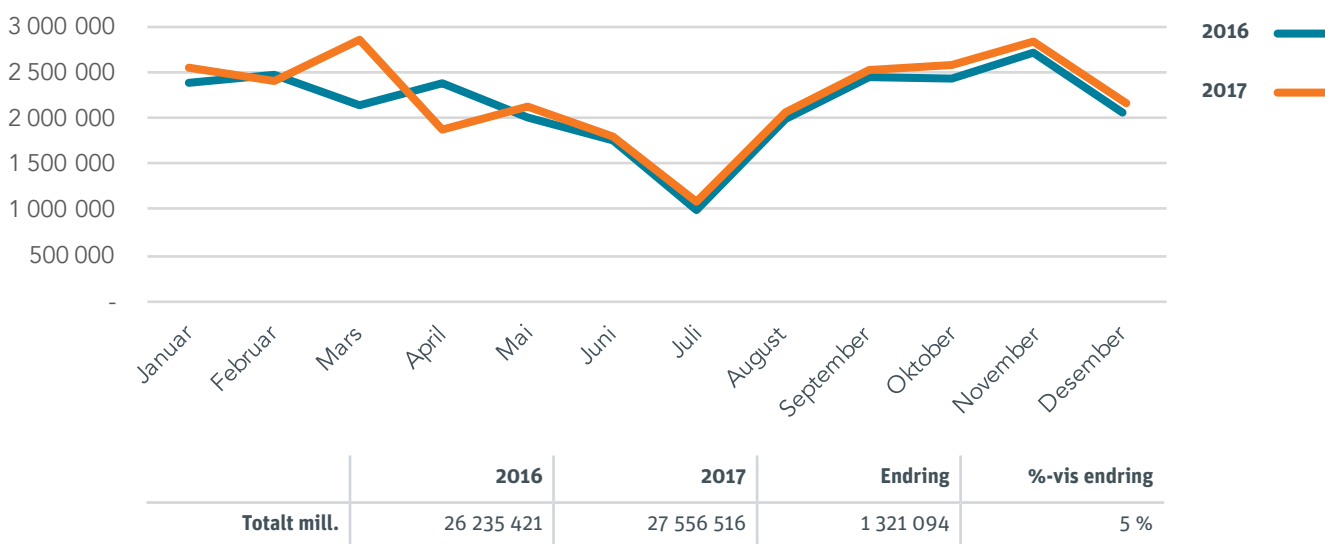
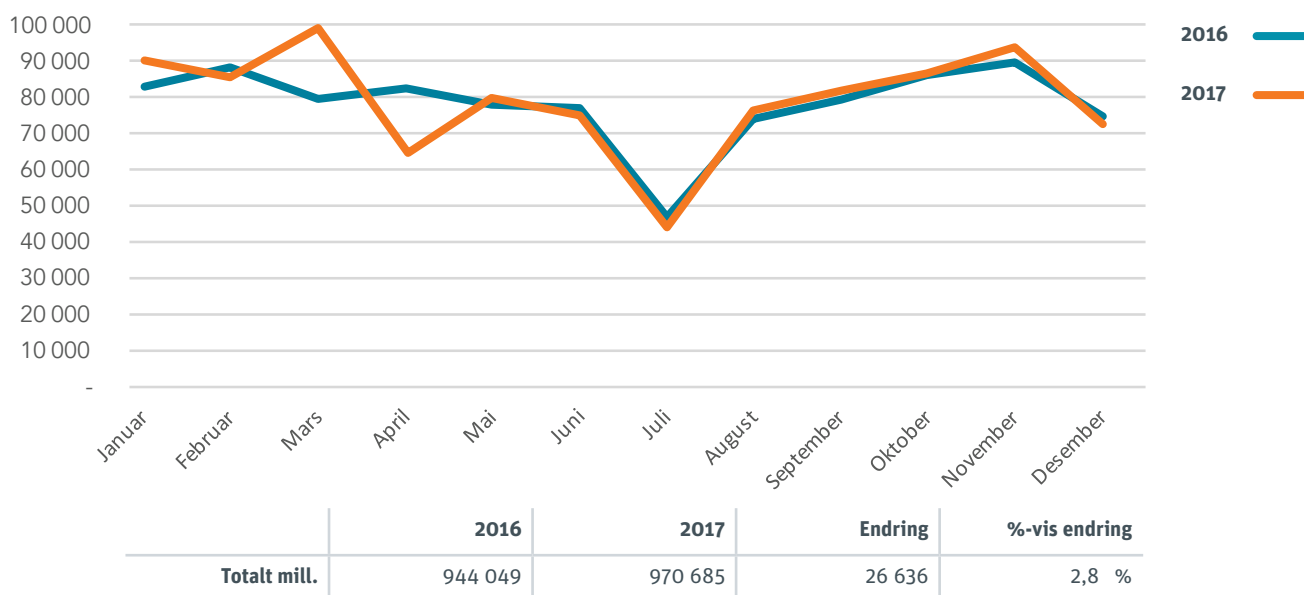
Stadig flere reiser kollektivt i Sør-Trøndelag. Passasjerstatistikken totalt for alle ruter i 2017 viser totalt en økning på nærmere 1,4 millioner flere reiser sammenlignet med 2016. Det er en total vekst på 4,2 %. Totalt antall reiser i 2017 var 34 384 541.

For Trondheim og Klæbu var veksten på 5,04 % som tilsvarer i overkant av 1.300.000 flere reiser på buss. I tillegg hadde Gråkallbanen vekst på 2,82 %, som tilsvarer over 26.000 flere reiser.

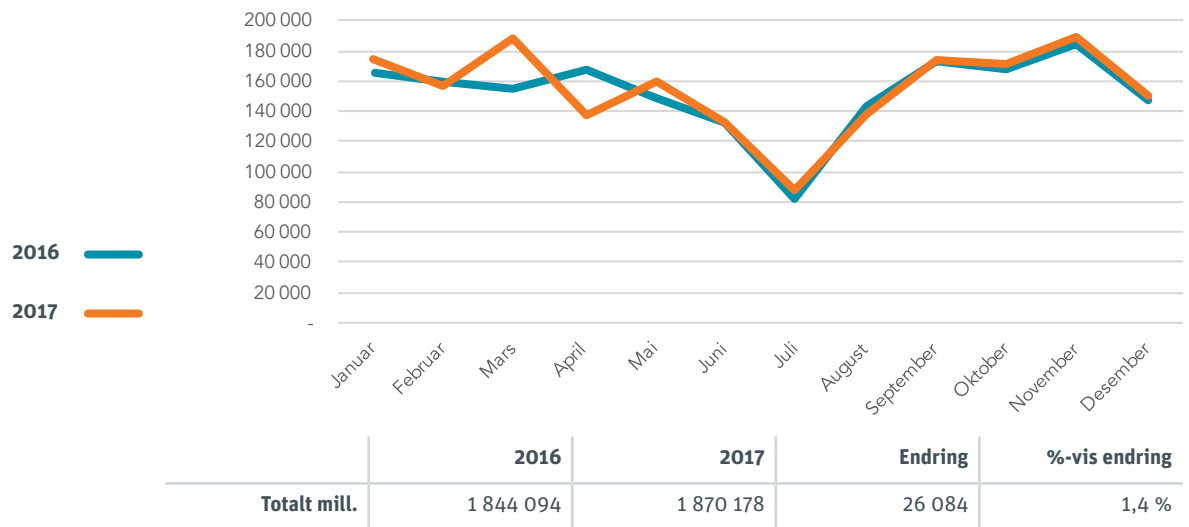
Melhus og Malvik hadde en vekst på 1,41 %.

I regionene for øvrig er det en reduksjon på -0,68 % i 2017 sammenlignet med 2016. Dette tilsvarer 22.000 færre reiser.

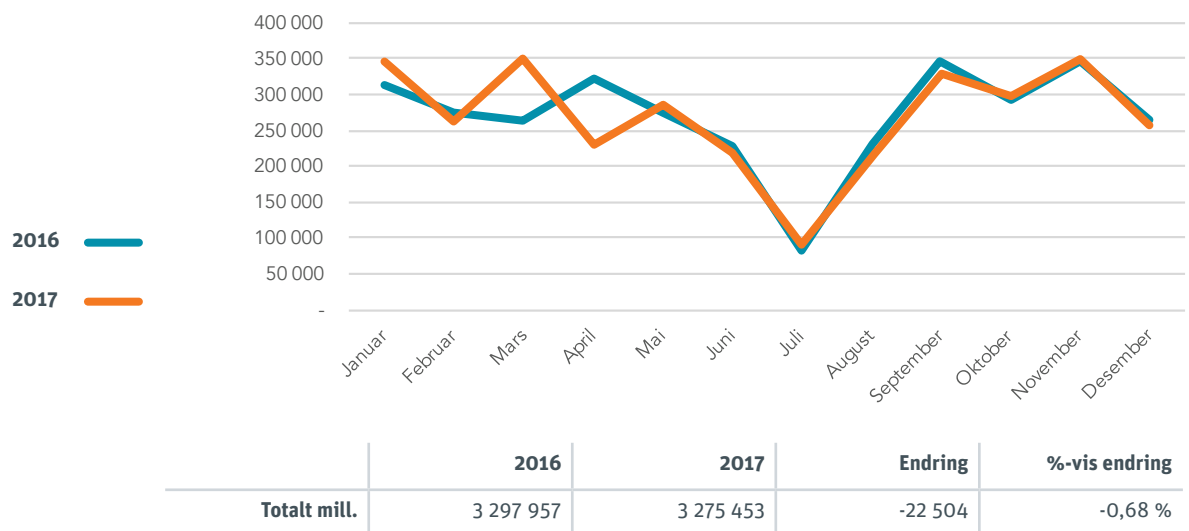
For hurtigbåt er veksten på 2,2 %, som tilsvarer en økning i overkant av 14.800 reiser. Ferje har en vekst på 0,3 %, som tilsvarer en økning på 320 reiser.

4.1.1. Antall reiser med buss i Trondheim og Klæbu**4.1.2. Antall reiser med trikk**

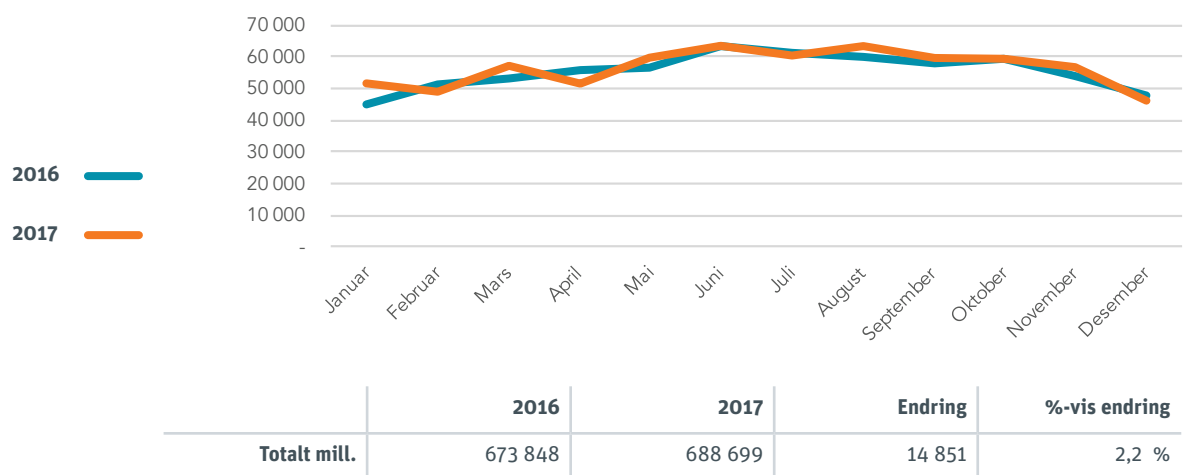
4.1.3. Antall reiser med buss i Melhus og Malvik



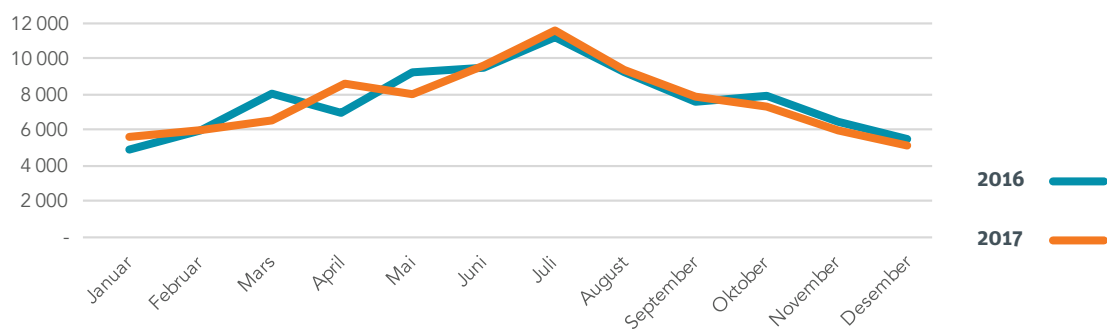
4.1.4. Antall reiser med buss i regionene i Sør-Trøndelag



4.1.5. Antall reiser med hurtigbåt (rute 800, 805, 810, 820, 825, 830, 835)



4.1.6. Antall reiser med ferge (Rute 850, 855, 860)



	2016	2017	Endring	%-vis endring
Totalt mill.	93 090	93 410	320	0,34 %





Markedet er i stadig endring og utvikling, og det er forventet stor befolkningsvekst i de største byene i Norge i årene fremover. I tillegg viser trendene og utviklingen at flere velger å bosette seg i nabokommuner til de største byene og pendle til arbeidsplasser. Det å ha et velfungerende kollektivsystem er avgjørende i denne utviklingen både av hensyn til fremkommelighet og miljø.

Bymiljøavtalen mellom Staten, Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune ligger til grunn for ny rutestruktur i Stor-Trondheim som skal gi et attraktivt og tilrettelagt kollektivtilbud, og sørge for at nullvekstmålet blir oppnådd. I tillegg har AtB startet arbeidet med å lage anbudsstrategi for resten av Trøndelag, hvor nye anbud skal starte opp i 2021. Dette arbeidet skal ferdigstilles i 2018.

5.1. Markedsutvikling i Stor-Trondheim

Det har de siste årene vært en jevn økning av antall kollektivreisende i Stor-Trondheim, og økningen ligger godt innenfor veksten som er nødvendig for å oppnå nullvekstmålet.

Bedre tilbud gjennom fremkommelighet, frekvens og mer effektivt transportsystem, i tillegg til miljøvennlige busser gjør det enklere å velge buss fremfor bil i Stor-Trondheim. Salget av el-bil i Sør-Trøndelag er høyt, og dette kan være med å påvirke andelen som benytter bil. Folk velger å kjøpe el-bil som bil nr. to eller hovedbil, og benytter denne da det er store fordeler med el-bil fremfor ordinær bil med tanke på parkering, bom og fremkommelighet. Fra januar 2017 ble muligheten for å parkere el-bil gratis i Trondheim sentrum opphevet. Gjennom undersøkelser som er gjort utgjør denne endringen en liten del av veksten i kollektivtrafikken i Trondheim.

Den Nasjonale reisevaneundersøkelsen (2010-2014) viser følgende utvikling for Trondheim:

- Bil – redusert med 7 %
- Kollektiv – økt med 53 %
- Sykkel – økt med 37 %

Antall kollektivreiser har økt i 2017 sammenlignet med 2016, samtidig som bilbruk også har gått opp i 2017 sammenlignet med 2016.

Det er flere faktorer som påvirker vekst i kollektivtrafikken. Godt rutetilbud og god nok frekvens, at tilbudet er enkelt å forstå og bruke, tilgjengelig og at infrastrukturen er lagt til rette slik at det skal være et reelt alternativ til bil i forhold til fremkommelighet og tid på samme strekning.

Flytting av ressurser vil alltid innebære konflikter. De få som får et svekket tilbud, vil ofte protestere, mens de mange som får det bedre, vanligvis er passive. At resepten virker, får vi imidlertid illustrert ved økning i trafikk, markedsandel og tilfredshet i befolkningen.

Utfordringen knyttet til å få flere kollektivreisende henger tett sammen med mulighet for parkering på arbeidsplassen. Over 60 % av de yrkesaktive i Trondheim har tilgang til gratis parkering ved arbeidsplassen, og 16 % avgiftsbelagt plass som disponeres av arbeidsgiver. De viktigste årsakene for å velge bilen er at det tar for lang tid med buss. Bilen oppleves som mer lettvinnt enn buss i mange sammenhenger. I tillegg er man-

gelfullt rutetilbud og overgang mellom ulike transportmidler, slik det fungerer i dag, en barriere for mange.

Nye arbeidsplasser som etableres i Trondheim har stort fokus på å tilrettelegge for kollektiv, sykkel og gange fremfor parkering for bil. Dette er viktige grep for å redusere biltrafikken, samtidig som det må være et tilfredsstillende godt alternativ for de som skal komme seg fra A til B.

Utviklingen for kollektivreiser i Stor-Trondheim viser at flere og flere benytter periodebillett. Dette indikerer at flere har tatt et bevisst valg med hensyn til transportmiddel og velger å reise kollektivt fremfor bil. Det er også slik at folk reiser kollektivt oftere når de har periodebillett.

5.2. Markedsutvikling i regionene

Regionene i Sør-Trøndelag strekker seg over ulike områder og med ulikt reisemønster. I kommunene rundt Trondheim er det stor grad av innpendling til Trondheim knyttet til arbeidsreiser både på buss og hurtigbåt, mens kollektivreisene i regionene for øvrig i større preges av lokaltrafikk og skoleskys i tillegg til ukependling eller fritidsreiser i tilknytning til helg. Befolkningsveksten i nabokommunene til Trondheim er stor, noe som tilsier at potensialet for flere arbeidsreisende vil øke fremover.

Kombinasjon av bil og kollektiv er viktig for mange i regionene for å få til en effektiv reise, og vi ser at mange velger å benytte park & ride-anleggene som er etablert i nabokommuner rundt Stor-Trondheim. For at folk skal velge å benytte kollektiv må det oppleves som effektivt og tilrettelagt. Tid og tilgjengelighet er en viktig faktor og det er derfor nødvendig å se på hele reisekjeden til kundene ved utvikling av tilbudet. Dette krever at ulike etater og kommuner jobber sammen for å tilrettelegge for dette.

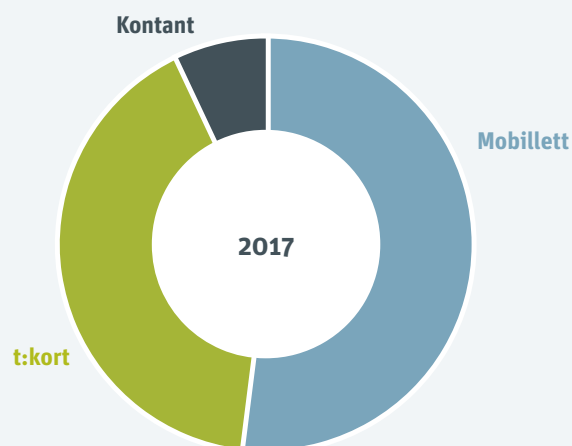
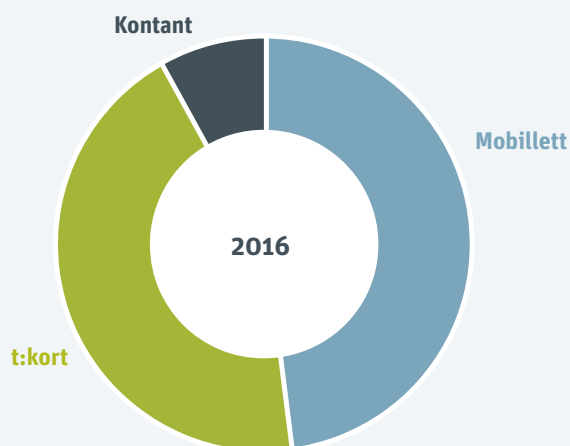
AtB har dialog med kommunene og operatørene for å komme frem til de beste løsningene innenfor de tilskuddsrammene som er gitt.

Det er ulike forhold som påvirker hvordan kollektivtilbudet må utvikles og tilrettelegges. Som et eksempel er utbyggingen av ny kampflybase på Ørlandet noe som påvirker antall reisende med hurtigbåt i stor grad. AtB følger utviklingen og kapasitetsbehovet tett på dette sambandet, og har jevnlig møter med Ørland kommune, forsvaret, utbyggere og pendlerforening for å sikre reise- og informasjonsbehovet på best mulig måte.

Bompenger, veiutbygging og arbeidsplasser påvirker i stor grad reisevanene til kundene. Noe av nedgangen på antall reisende i regionene skyldes nedleggelse av arbeidsplasser i oljesektoren og bortfall av bompenger mellom Orkanger og Trondheim.

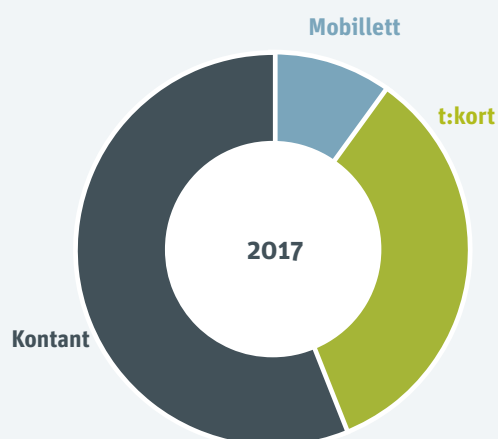
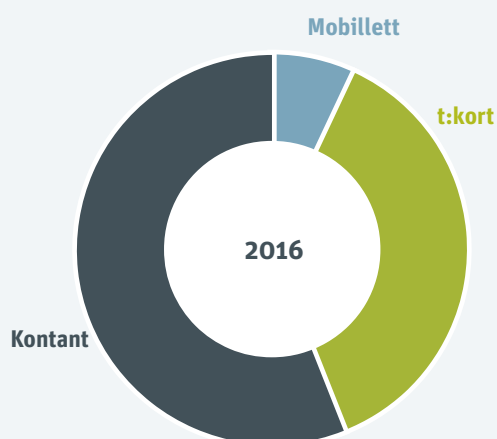
Fordeling av omsetning på salgskanaler i Stor-Trondheim

År	Mobillett	t:kort	Kontant	Totalt salg	Andel Mobillett	Andel t:kort	Andel kontant
2016	kr 201 527 895	kr 188 529 913	kr 35 347 493	kr 425 405 301	48 %	44 %	8 %
2017	kr 235 174 947	kr 183 174 551	kr 31 602 973	kr 449 952 471	52 %	41 %	7 %



Fordeling av omsetning på salgskanaler i Regionene:

År	Mobillett	t:kort	Kontant	Totalt salg	Andel Mobillett	Andel t:kort	Andel kontant
2016	kr 3 970 597	kr 19 424 106	kr 29 766 128	kr 53 160 831	7 %	37 %	56 %
2017	kr 4 997 923	kr 18 160 909	kr 29 882 780	kr 53 041 612	10 %	34 %	56 %



Billettsalget i Sør-Trøndelag gjennomføres i stor grad gjennom elektroniske billetter som t:kort og AtB Mobillett. Det er viktig med velfungerende og enkle billettsystemer som er lette å forholde seg til for kundene og samtidig sikrer inntektene for AtB.

Elektronisk reisekort - t:kort er den billettbereren som står for størst omsetning. Den gir flest fordeler for kundene med tanke på muligheten for å kjøpe lange perioder, og kortet kan benyttes i hele Trøndelag. Kjøp og påfylling av billetter skjer via nettbutikk på atb.no, i AtB kundesenter eller om bord på buss og båt i regionene.

AtB Mobillett har hatt omsetningsøkning fra 2016 til 2017. Det er grunn til å tro at en stor andel av nye reisende benytter Mobillett som billettberer, da denne er mer tilgjengelig og oppleves enklere å bruke enn t:kort. I tillegg er det flere kunder som har gått over fra t:kort til Mobillett. For regionene sin del er Mobillett kun tilgjengelig som enkeltbillett i Trondheimsregionen på buss. På hurtigbåt er enkeltbillett tilgjengelig på alle strekninger og periodebillett på rute 805 (Trondheim-Brekstad) og 810 (Trondheim-Vanvikan).

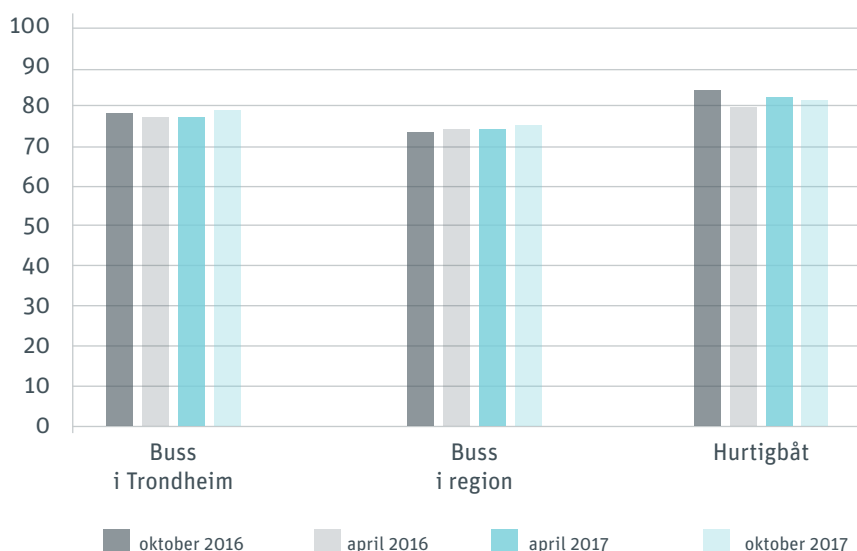
Kundene har også mulighet for å kjøpe enkeltbillett for buss på automater på de største holdeplassene i Trondheim sentrum i tillegg til kombinerte parkerings- og kollektivautomater. Engangs reisekort med utvalgte billettprodukter selges også gjennom kommisjonærer i Trondheimsområdet.

Ved innføring av ny og forenklet prismodell for hele Trøndelag fra 1. januar 2018 blir samtidig AtB Mobillett tilgjengelig for hele fylket. Det er forventet at flere vil benytte denne som billettberer fremover.

Det arbeides kontinuerlig for å redusere kontantomsetningen om bord i transportmidlene. Dette av hensyn til effektiv påstigning og holdeplasstid i tillegg til sikkerhet for sjåførene med tanke på kontanter om bord. Andelen kontantomsetning har gått ned i Stor-Trondheim, men vært stabil i regionene sammenlignet med 2016. På regionbussene og båt/ferge er det mulighet for å betale med bankkort, noe som reduserer andelen kontanter om bord.



Kundetilfredshetsundersøkelse (KTI) måles i poeng på en skala fra 0-100. Fra 70 KTI-poeng og oppover tilsvarer meget fornøyde kunder.



AtB stiller høye krav til kvalitet på kollektivtjenestene som tilbys kundene. Dette omfatter alle kontaktpunkt kundene har i løpet av en kollektivreise, billettsystem, holdeplasser, rutetider, punktlighet, service osv. For å kunne møte veksten fremover og i tillegg beholde eksisterende kunder er det viktig med god kvalitet på kollektivtilbudet. Måloppnåelsen med tanke på trafikkvekst og høy kundetilfredshet skyldes ulike forhold knyttet til det totale kollektivtilbudet. AtB jobber med kunden i fokus og å tilpasse ulike deler av det totale tilbudet ut i fra kundene sitt behov og forventninger. Kollektivreisen er en viktig del av folks hverdag og dette er utgangspunktet for utvikling. AtB jobber kontinuerlig med å systematisere arbeidet rundt det å innhente kunnskap om kundenes behov.

Kollektivreisende er en sammensatt kundegruppe som dekker hele befolkningen. Etter hvert som AtB har overtatt ansvaret for nye områder, har målgruppesammensetningen endret seg. Selskapet har stort fokus på kundene og tilbakemeldinger som kommer fra markedet.

Skal det å reise kollektivt være et godt alternativ til bilen er det må man tilrettelegge hele reisen med dette som utgangspunkt. Enkle verktøy og nok informasjon om alternativene, vise at kundene blir tatt på alvor og at de som har tatt valget om å reise kollektivt blir verdsatt. I tillegg er det viktig å ha høy grad av kvalitetssikring og forbedring på elementer som er enkle å gjøre noe med, og som gjør opplevelsen til kundene enda bedre. AtBs kundeløfte «Vi gjør ditt valg enkelt. Hele veien» handler om dette.

AtB gjennomfører kundetilfredshetsundersøkelse (KTI) to ganger i året; vår og høst. Undersøkelsen gjennomføres av et eksternt analysebyrå (Norfakta pr. 2017). Resultatene brukes

som verktøy for å vedlikeholde og forbedre kvaliteten på de ulike tjenestene innenfor kollektivtrafikken.

Kundetilfredshet måles i poeng på en skala fra 0-100, hvor KTI-poeng fra 70 og oppover tilsvarer meget fornøyde kunder.

Resultatene for KTI i 2017 viser at kundene jevnt over er godt fornøyd med kollektivtilbudet i fylket. Den totale KTI – (Hvor fornøyd er du totalt med kollektivtilbudet?) ligger på 79 poeng i Stor-Trondheim, 75 poeng i regionene og 82 poeng for hurtigbåt. Resultatene knyttet til sjåførenes/mannskapet serviceinnstilling er meget god med en KTI på mellom 83 og 89. Resultatet på tilgang på informasjon har siden oppstarten i 2010 gått jevnt oppover til rundt 80. Kundene opplever det som enkelt og trygt å reise kollektivt og 7/8 av 10 vil anbefale andre å reise kollektivt.



Driftsavvik og årsak til avvik loggføres nøye for å kunne tilpasse og tilrettelegge driften av kollektivtrafikken på bakgrunn av dette. Dette brukes også som et verktøy for å følge opp kvaliteten av leveransen opp mot de ulike operatørene og sikre kvaliteten av leveransen ut mot kundene. Avvikene gir også grunnlag for gebyr til operatørene for manglende leveranse i forhold til kontrakten.

8.1. Punktlighet

Forsinkelser økte med 27 % i 2017 sammenlignet med 2016. Dette gjelder forsinkelser rapportert fra startholdeplass. Det er flere forhold som påvirker dette. Av større anleggsarbeid har arbeidene over Gløshaugen og arbeidet på E6 Sandmoen hatt størst innvirkning på punktligheten. AtB har arbeidet tett med utbygger i begge prosjektene for å sikre at konsekvensene blir så små som mulig for busstrafikken, men det har vært utfordrende å treffe tiltak som gjør at bussene ikke blir påvirket av anleggsarbeidene. I tillegg ser vi at punktligheten påvirkes når antall reisende øker, som igjen fører til at av og påstigning tar lengre tid. Rute 6 har vært spesielt utsatt for forsinkelser og det ble foretatt en justering av rutetiden i desember. Denne endringen førte til at antall forsinkelser sank med 70 % for rute 6 fra november til desember.

8.2. Innstilte avganger

Innstilte avganger økte med 43 % i forhold til 2016. Tekniske problem med buss utgjorde om lag halvparten av årsakene til innstillingene mens sjåførrelaterte forhold står for 25 % av avvikene. Enkelte av operatørene har hatt problem med vognparken og utfordringer med logistikken rundt reparasjon av bussene. Operatørene blir gebyrlagt for innstilte avganger og mange innstilte avganger utgjør dermed betydelige kostnader. Det legges derfor ned et betydelig arbeid fra operatørenes side for å unngå innstilte avganger. Andre årsaker er uhell, streik og trafikale forhold som inneholder alt fra kø til vær og føreforhold.

Vognparken fremstår fortsatt bra ovenfor kundene, men vi ser at det er et økt vedlikeholdsbehov når anbudsperioden går mot slutten. AtB følger opp at bussparken møter kravene i kontraktene med kontinuerlige objektive kontroller.

8.3. Billettering

Driftsavvik på billettsystemet knyttet til elektronisk billettering har sunket med 40 % sett opp mot foregående år. Utstyret er basert på teknologi som har vært i bruk fra 2008 og en god del av utstyret begynner å bli preget av lang tids drift og tøffe arbeidsforhold. Gode rutiner og godt samarbeid med Operatørene gjør at man får skiftet eller reparert defekt utstyr raskt. Mobilletten har

god stabilitet og oppetid. Utfordringen med Mobillett er at kunden ikke får benyttet den når systemet er nede, eksempelvis når teleoperatøren har tekniske problemer.

8.4. Sanntid

Gjennom 2017 er det gjort forbedringer og optimalisering av sanntidssystemet. SISST Fase 3 er godkjent og avsluttet, og restanser/avvik håndteres nå gjennom daglig drift. Det ser nå ut til at systemet holder et stabilt nivå som sikrer drift ut avtaletiden, eller til et nytt system er implementert. Det er i første rekke avvikshåndtering og meldinger ved omkjøring/stenging av holdeplasser som er den største utfordringen. På grunn av ny rutestruktur fra 2019 utføres en rekke forbedringer på veiinfrastruktursiden, som vil medføre flere og lengre stengeperioder på holdeplasser.

8.5. Frakjøring

Innrapportert frakjøring har gått ned med 12 % sammenlignet med 2016. Fra nyttår 2017 ble det satt inn et tyvetalls assistanseturer for som målrettede tiltak mot nettopp dette. Høsten 2017 ble en rekke ruter styrket med flere avganger i rush og på ettermiddag, med utgangspunkt i de forsterkinger som var gjort i siste driftsår og frakjøring på de enkelte rutene. Det har i perioden vært en jevn økning i antall passasjerer, så de tiltakene som er gjort for å styrke rutetilbudet ser ut til å ha hatt ønsket effekt.

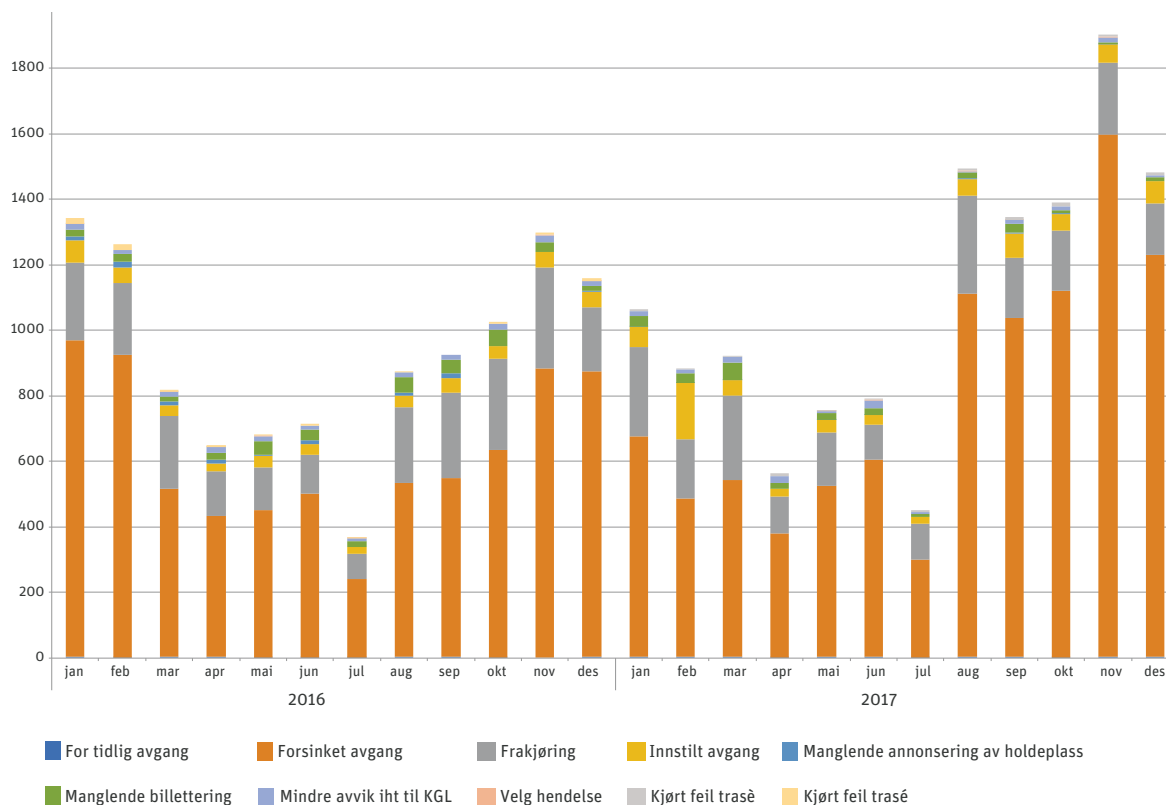
8.6. Billettkontroll

Nokas har i løpet av 2017 gjennomført 6538 kontroller og kontrollert 120 000 passasjerer, det er utstedt 2239 gebyrer. Gjennomsnittlig avviksprosent knyttet til billettering i Stor-Trondheim er på 1,87 %. Den største kategorien på avvik er studenter som mangler studentbevis (936) fulgt av passasjerer uten billett (362).

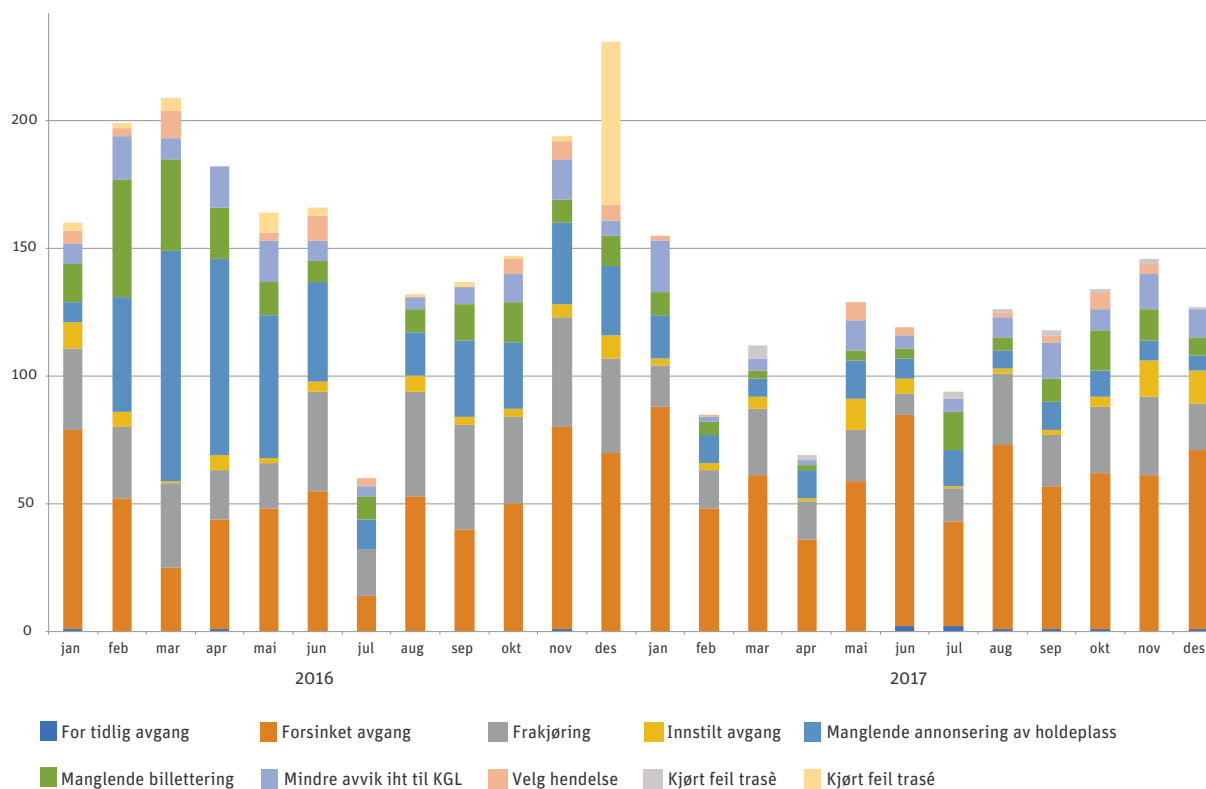
AtB gjennomførte våren 2017 anbudsutsetting av billettkontroll i region og båt, denne ble vunnet av Securitas med oppstart august 2017. Securitas har siden august gjennomført 277 kontroller og kontrollert 6737 passasjerer, og har utstedt 50 gebyrer. Gjennomsnittlig avviksprosent knyttet til billettering i region og båt er på 0,74 %. Den største kategorien på avvik er studenter som mangler studentbevis (21), fulgt av passasjerer med reisebevis i feil kategori (10).

Det ble i løpet av 2017 utstedt 78 gebyrer for forfalsket reisebevis. 8 av disse gebyrene er i etterkant omgjort til reise uten gyldig billett, 6 av gebyrene er ettergitt i sin helhet etter klage fra passasjer. 58 passasjerer ble i løpet av 2017 anmeldt for dokumentforfalskning av reisebevis. 2 av anmeldelsene ble ettergitt av politiet, 11 fikk påtaleunndatelse og 45 ble bøtelagt.

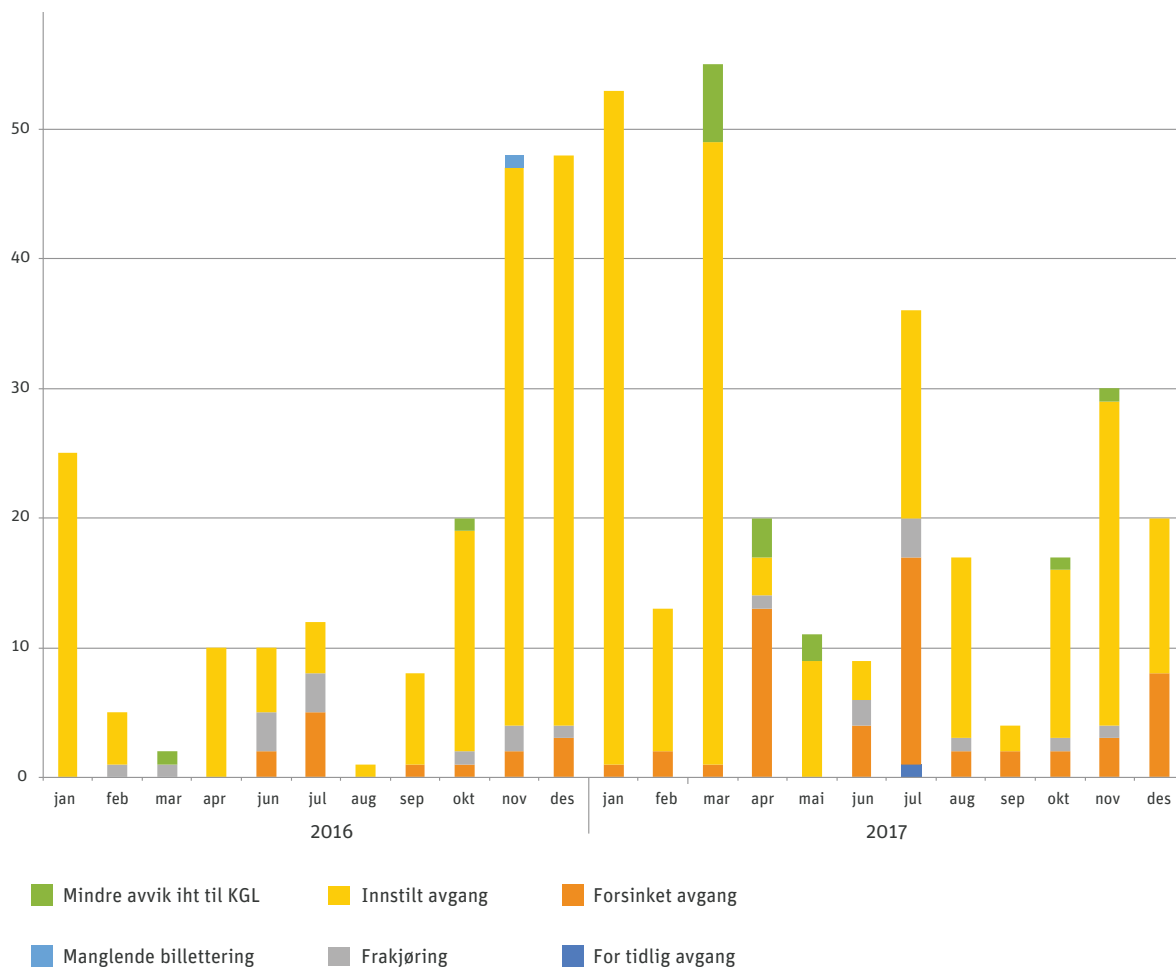
Driftsavvik buss/trikk i Stor-Trondheim.



Driftsavvik buss i regionene



Driftsavvik hurtigbåt og ferge



Måned	Antall pax	Antall gebyr	Avviksprosent
jan	12480	149	1,19 %
feb	11385	245	2,15 %
mar	12787	283	2,21 %
apr	9227	220	2,38 %
mai	9038	214	2,37 %
jun	8716	182	2,09 %
jul	5481	125	2,28 %
aug	10666	186	1,74 %
sep	16865	257	1,52 %
okt	12138	185	1,52 %
nov	10286	157	1,53 %
des	7694	91	1,18 %
Total	216016	3586	1,66 %

Måned	Antall pax	Antall gebyr	Avviksprosent
jan	4465	18	0,40 %
feb	3439	24	0,70 %
mar	2826	14	0,50 %
apr	3064	29	0,95 %
mai	2263	45	1,99 %
jun	6798	150	2,21 %
jul	4992	114	2,28 %
aug	6500	99	1,52 %
sep	12903	186	1,44 %
okt	14836	203	1,37 %
nov	17302	237	1,37 %
des	9865	173	1,75 %
Total	89253	1292	1,45%



10.1. Markedsføring og informasjon

AtBs markedsføring og informasjon skal knyttes opp mot eksisterende reisende og potensielle nye kunders behov. Målet er å få flere til å reise kollektivt, og med høy kundetilfredshet. Markedskommunikasjonen er generelt knyttet opp mot å vise frem det totale kollektivtilbudet, reisemuligheter, ruter og tjenester knyttet til reisen, det å skape gode holdninger og bevisstgjøre både eksisterende og potensielle reisende med tanke på transportvalg og muligheter.

Gjennom markedsføring og informasjon skal AtB henvende seg til bredden av befolkningen og mange ulike målgrupper, hvor målet alltid er å tilby enkel og tydelig informasjon. Å synliggjøre tilbudet og reisemuligheter er en viktig del av markedsføringen av kollektivtilbudet, både i by og region. I 2017 har en del av markedskommunikasjonen vært knyttet til holdningsendringer, reisevekst og AtBs reiseinformasjonstjenester som app AtB Reise og reiseplanleggeren på atb.no. I november 2017 ble Nye AtB.no lansert som informasjonsportalen for kollektivtrafikken i hele Trøndelag fylke. Det ble gjennomført en omfattende prosess for å utvikle og forenkle innholdet på siden. Undersøkelser gjennomført før og etter lansering viser at

flere opplever Nye AtB.no som enklere å finne fram på, noe som medfører færre henvendelser til kundesenteret.

Det er et kontinuerlig behov for å minne reisende på hvordan hver enkelt kan bidra til at reisen blir mer effektiv og bra for alle på en positiv måte. Det gjennomføres derfor jevnlig holdningskampanjer både i by og region. Holdningskampanjen i 2017 fikk navnet «Smil på vei». Her fokuserte vi på hva som skal til for å få en god reiseopplevelse og løfte fram sjåføryrket. I materialet ble det benyttet sjåfører fra operatørselskapene, og kampanjen ble godt mottatt av både passasjerer og operatører.

I tillegg til god ruteinformasjon informeres det kontinuerlig om tjenester som gjør det enklere å reise kollektivt. Det er fokus på å ha forhåndskjøpt billett og å ha gyldig billett til kundekategorien man tilhører.

Reisevekstkampanjen var lagt opp som en verve/rekrutteringskampanje. Her ønsket man at våre ambassadører skulle få sine venner og bekjente til å prøve bussen i syv dager, hvor målgruppen var arbeidsreisende, fra 35 år og oppover. Første del av kampanjen ble gjennomført våren 2017. Etter evaluering

I utgangen
av 2017 hadde AtB
14.635 følgere på
Facebook,
2924 følgere på
Twitter, ca.
450 følgere på
Instagram.

av kampanjen ble det i del to, som ble gjennomført på høsten gjort endringer som medførte en nesten dobling i respondenter og deltakere.

Trafikksikkerhetsutvalget i Sør-Trøndelag bevilger hvert år penger til Russebuskort for hele fylket hvor avgangselever reiser kollektivt så mye de vil for kun kr 100 i hele fylket fra slutten av april til 18. mai. AtB koordinerer, selger og markedsfører dette direkte mot russerne. Det blir mottatt som et meget positivt tiltak, og det selges flere tusen kort.

For å skape litt oppmerksomhet og sette pris på kundene gjennomfører AtB «Go'dag». AtB-ansatte stiller da på ulike arenaer (holdeplasser og terminaler) og møter kundene med små overraskelser og informasjon. Stuntet fordeles avdelingsvis og er ett ledd i å få ansatte «ut av huset» og møte kundene.

For å møte turistmarkedet ble det blant annet gjennomført et sommertilbud fra Oppdal til Gjevilvasshytta og fra Røros til Synnervika. Tilbudet ble i profilert via AtBs kanaler og via ulike reiselivsoperatører og turistforening.

Facebook og Twitter er viktige informasjons- og dialogkanaler for å nå ut til mange av fylkets kollektivreisende. Besvarelsen av sosiale medier er satt i system gjennom AtB kundesenter. Det jobbes kontinuerlig med å utvikle dette som informasjons- og dialogkanal slik at vi når ut med informasjon til enda flere. I utgangen av 2017 hadde AtB 14.635 følgere på Facebook, 2924 følgere på Twitter, ca. 450 følgere på Instagram. AtB hadde i 2017 nesten 6.4 millioner klikk på nettsiden atb.no. Det er i hovedsak ruteinformasjon, innlogging i nettbutikk for t:kort og prisinformasjon som etterspørres på nettsiden.

10.2. Trafikantinformasjon

Trafikantinformasjon knyttes til den informasjonen kundene får før eller underveis på reisen. Kundene er avhengige av å få riktig og forutsigbar reise for å kunne gjennomføre reisen. Dette innbefatter også muligheten for å oppdateres ved eventuelle drifts-avvik. For å planlegge en reise tilbys kundene ruteinformasjon gjennom rutetabeller eller reiseplanlegger på atb.no, rutetabeller på holdeplasser, reiseplanlegger og ruteinformasjon i appen AtB reise. Det er lagt stor vekt på å synliggjøre hele tilbudet og sammenhengen mellom ulike transportmidler for å gjøre dette så tydelig som mulig for de reisende. I 2017 ble det også foretatt en gjennomgang av informasjon på kai/anløp på ferge og hurtigbåtsamband. Det er nå ruteoppslag og trafikantinformasjon på samtlige kaier, og det jobbes med å stadig utvikle og forbedre denne informasjonen.

I tillegg til disse kanalene er ruteopplysningstjeneste via telefon 177 tilgjengelig hver dag hele året, og besvares av AtB kundesenter. Alle busser i Sør-Trøndelag med unntak av lokalruter og skoleruter har sanntidsinformasjon om bord som viser neste holdeplass via skjerm og lyd. Et stort antall holdeplasser og knutepunkt har sanntidsskjermer som viser hvor lenge det er til neste buss ankommer. Samme informasjon er også tilgjengelig i appen AtB Reise og i reiseplanleggeren på AtB.no.

For å gi forutsigbar informasjon er det også viktig med informasjon når det er avvik knyttet til oppsatt rutetilbud. Avvik på busstilbudet formidles gjennom atb.no og i reiseplanlegger. I forbindelse med oppgradering av sanntidssystemet skulle det komme mulighet for å formidle driftsavvik via skjerm og app AtB reise. Dette har bydd på utfordringer og fungerer ikke optimalt pr i dag, og benyttes i hovedsak til større avvik.



Det jobbes videre med å finne gode løsninger for å vise drifts-avvik for bussreisende. På hurtigbåt og ferge er det operatør som er ansvarlig for driftsavvik via mobile tjenester (SMS og app). AtB tilrettelegger informasjon rundt dette tilbudet på ulike holdeplasser og terminaler slik at kundene skal vite hvor de kan få informasjon om driftsavvik.

10.3. Kundedialog

AtB har kunden i fokus, og søker å kjenne våre ulike målgrupper så godt som mulig, for å kunne tilpasse det totale tilbudet. Dette gjør vi gjennom kundeundersøkelser, kontinuerlig kontakt og dialog via kundesenteret ved skriftlige henvendelser, sosiale medier og møter med kunder og brukergrupper. Vi har og direkte kontakt med studentorganisasjoner, bedrifter, pendlerforeninger, blindedeforbundet, kommuner og andre samarbeidspartnere for å avdekke deres reisebehov, tilpasse informasjon og finne gode løsninger for disse.

10.4. Media og omdømme

Interessen for kollektivtrafikken både i redaksjonelle medier og sosiale medier er høy. AtB jobber både sammen med STFK og operatørene for å tilrettelegge for et godt omdømme rundt kollektivtrafikken. God informasjon, dialog med markedet, kvalitetssikring og åpen og ærlig kommunikasjon er viktige faktorer inn i dette arbeidet. I 2017 var det rundt 400 medieomtaler om AtB og kollektivtrafikken i Sør-Trøndelag i ulike media, hvor Adresseavisen var den kanalen som har omtalt flest saker.



BUSS - Tabell 1: Forbruk fordelt på energibærere for buss**Forbruk - energibærere 2017**

[tonn Diesel/år]	[tonn LNG/år]	[tonn biogass/år]	[tonn biodiesel/år]	[tonn HVO100/år]	Bunkret kWh strøm/år
2 376	1 983	1 267	1 176	0	0

FERGE - Tabell 2: Forbruk fordelt på energibærere for ferge**Forbruk - energibærere 2017**

[tonn Diesel/år]	[tonn LNG/år]	[tonn biogass/år]	[tonn biodiesel/år]	[tonn HVO100/år]	Bunkret kWh strøm/år
1 697	2 627	0	0	0	0

HURTIGBÅT - Tabell 3: Forbruk fordelt på energibærere for hurtigbåt**Forbruk - energibærere 2017**

[tonn Diesel/år]	[tonn LNG/år]	[tonn biogass/år]	[tonn biodiesel/år]	[tonn HVO100/år]	Bunkret kWh strøm/år
5 767	0	0	0	0	0

SAMLET - Tabell 4: Samlet forbruk fordelt på energibærere**Forbruk - energibærere 2017**

[tonn Diesel/år]	[tonn LNG/år]	[tonn biogass/år]	[tonn biodiesel/år]	[tonn HVO100/år]	Bunkret kWh strøm/år
9 840	4 610	1 267	1 176	0	0

SAMLET - Tabell 5: Samlet utslipp av klima- og miljøgasser i 2017**Forbruk - energibærere 2017**

[tonn Diesel/år]	[tonn LNG/år]	[tonn biogass/år]	[tonn biodiesel/år]	[tonn HVO100/år]	Bunkret kWh strøm/år
31 545	12 679	950	2 047	0	0

Totale utslipp

Totalt for kollektivtrafikken i Sør-Trøndelag i 2017, medførte forbruket av drivstoff i henhold til tabell 4, følgende utslipp av klima og miljøgasser:

[tonn fossile CO ₂ -eqv/år]	[tonn biogene CO ₂ -eqv/år]
44 224	2 997

AtBs viktigste bidrag til å nå fylkeskommunens miljømål er å få stadig flere til å reise kollektivt og dernest benytte klimavennlige drivstoffmidler ved gjennomføring av transporten.

Utgangspunkt for beregningene av utslipp av klima- og miljøgasser fra kollektivtrafikken i Sør-Trøndelag er forbrukt drivstoff i tonn/år. Utslipp av CO₂ står i direkte forhold til forbrent drivstoff.

Utgangspunktet for beregning av utslipp av klima- og miljøgasser fra kollektivtrafikken i Sør-Trøndelag i 2017 er som for tidligere år, forbruk av drivstoff i tonn/år samt motorteknologi (Euro V, Euro VI, Tier I eller Tier II).

Buss

Utkjørt distanse for de kollektive bussrutene i Sør-Trøndelag i 2017 var 22 894 624 kilometer. Dette fordeler seg på 18 358 002 rutekilometer og 4 536 622 kilometer posisjonskjøring.

Totalt er dette en økning på 711 940 kilometer i forhold til 2016. Denne økningen resulterer i økt forbruk av drivstoff som igjen gir en økning i utslipp av CO₂ på 281 tonn.

Når det gjelder utslipp av miljøgasser NO_x er det imidlertid en nedgang på 21 tonn i forhold til 2016. Dette skyldes økt bruk av busser med bedre utslippsteknologi.

Ferge

Ruteproduksjonen for fergene i 2017 har vært tilnærmet uendret i forhold til 2016. Dette går igjen i forbruk av drivstoff i 2017 målt mot 2016.

Totalt viser klimaregnskapet for 2017 en nedgang i utslipp av CO₂ fra fergene på 178 tonn i 2017 sammenlignet med 2016.

Utslipp av miljøgassen NO_x, økte imidlertid med 13 tonn i 2017 målt mot 2016. Dette skyldes økt ruteproduksjon med MF Glutra (etter endret fordeling mellom de 3 fergene i sambandet) som har motorer med større NO_x-faktor enn de andre gassfergene.

Hurtigbåt

Også for hurtigbåtene i Sør-Trøndelag, har ruteproduksjonen vært så si uendret fra 2016 til 2017. Drivstoff-forbruket totalt sett, har økt med 60 tonn (1,1%).

Klimaregnskapet viser da et økt totalutslipp av klimagassen CO₂ på 200 tonn.

Isolert sett er det en nedgang i utslipp av CO₂ på ruten Trondheim – Kristiansund mens det er en økning på ruten Trondheim – Brekstad. Dette skyldes utslippsreducerende tiltak på ruten Trondheim – Kristiansund som følge av bl.a. bruk av interseptorer (trimflaps) for å styre fartøyene. Dette gir en mer energieffektiv kjøring av fartøyene da motorene arbeider konstant innenfor det mest optimale turtallet. Økningen i CO₂-utslipp i ruten Trondheim – Brekstad kommer av økt bruk av hurtigbåten MS Ladejarl. MS Ladejarl har betydelig større forbruk av drivstoff enn det faste fartøyet MS Trondheimsfjord 1 i ruten Trondheim – Brekstad.

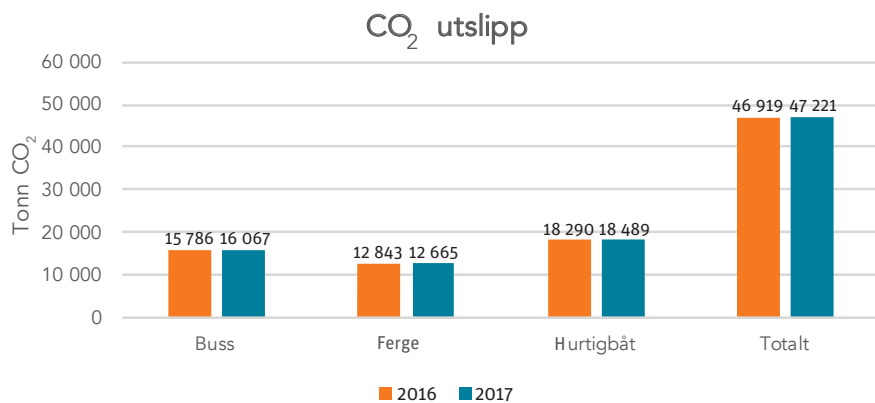
Oppsummering

Totalt sett for kollektivtrafikken i Sør-Trøndelag i 2017 er utslippene av CO₂ 302 tonn høyere enn i 2016, tilsvarende en økning på 1,1 %. Dette skyldes i all hovedsak økningen i antall utkjørte kilometer med buss i 2017 som var på 3,1 % i forhold til 2016.

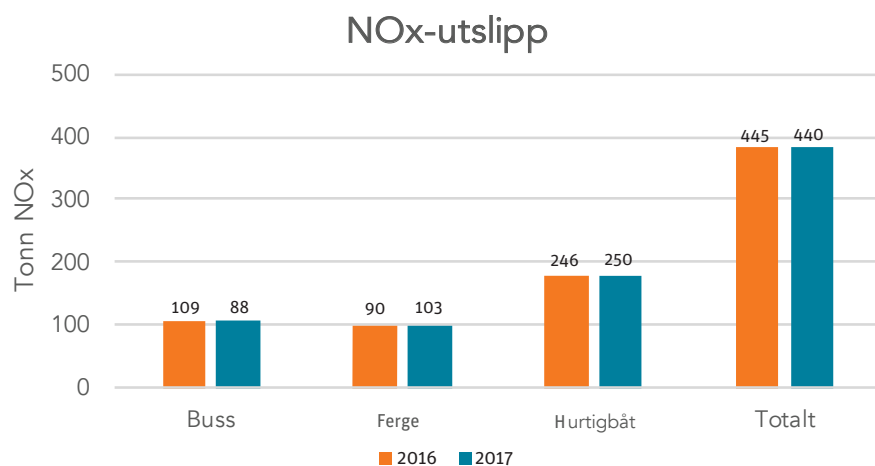
Utslippene av miljøgassen NO_x ble redusert med 5 tonn fra 2016 til 2017. Hovedårsaken til dette er økt bruk av busser med motorer som har lavere NO_x-utslipp.

Av det totale CO₂-utslippet på 44 224 tonn i 2017 fra den samlede kollektivtrafikken i Sør-Trøndelag, kom 2 997 tonn fra fossilfritt drivstoff og 18 489 tonn fra fossilt drivstoff.

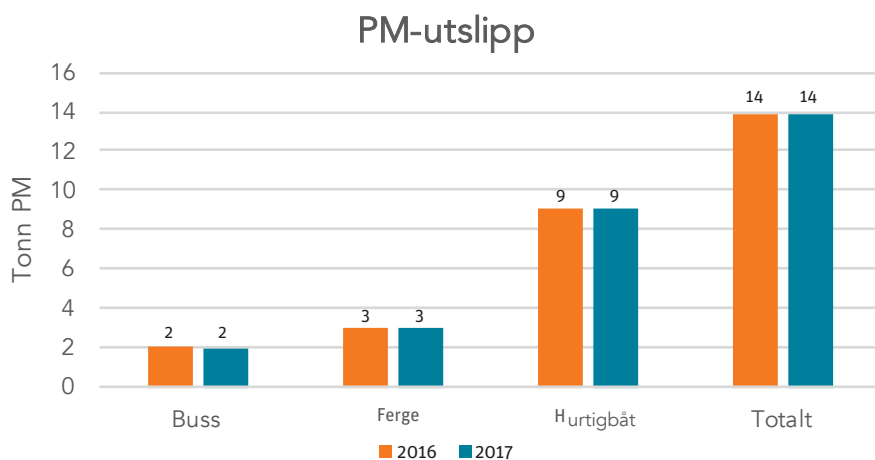
Gapet mellom Sør-Trøndelag fylke sitt mål for CO₂-utslipp i 2020 er på 18 366 tonn CO₂. Hvis vi da ser bort fra CO₂-utslipp fra fossilfritt drivstoff, er gapet på 15 369 tonn CO₂.



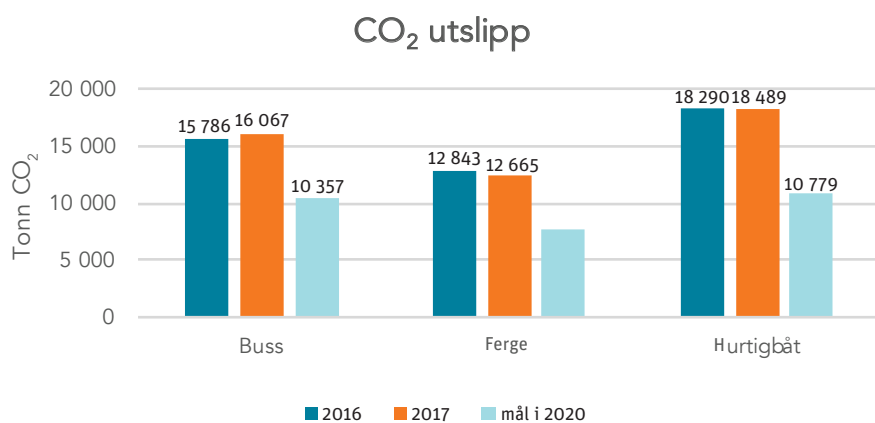
Figur 1 viser utslipp av klimagassen CO₂ fra kollektivtransporten i Sør-Trøndelag i 2016 og 2017 i totalt antall tonn.



Figur 2 viser utslipp av miljøgassen NOx fra kollektivtransporten i Sør-Trøndelag i 2016 og 2017 i totalt antall tonn.



Figur 3 viser partikkelutslipp PM fra kollektivtransporten i Sør-Trøndelag i 2016 og 2017 i totalt antall tonn.



Figur 4 viser utslipp av klimagassen CO₂ fra kollektivtransporten i Sør-Trøndelag i 2016 og 2017 i totalt antall tonn, samt Sør-Trøndelag fylkeskommune sine mål for CO₂-utslipp i 2020.

Styrets årsberetning 2017

AtB AS

1.1 Virksomhetens art og hvor den drives

AtB AS er et mobilitetsselskap for kollektivtransport i Trøndelag. Selskapet er heleid av Trøndelag fylkeskommune (TRFK) og har kontoradresse i Trondheim. Ved fylkessammenslåingen av Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag har AtB fått ansvar for det meste av kollektivtrafikk i de nye Trøndelag fylket. AtB fikk endrede vedtektene sine høsten 2017 og gikk fra å være et kollektivselskap til å bli et mobilitetselskap. Selskapet har som oppgave å planlegge, koordinere, kjøpe, og markedsføre all tilskuddsberettiget kollektivtrafikk i Trøndelag. Tilskudd til kollektivtrafikken ytes av Trøndelag fylkeskommune.

Som administrasjonsselskap har AtB AS rett til å drive kollektivtransport i Trøndelag. Takster fastsettes av Trøndelag fylkeskommune, som ledd i fylkeskommunens budsjettbehandling. AtB AS har to hovedfinansieringskilder; billettinntekter og tilskudd fra Trøndelag fylkeskommune.

1.2 Arbeidsmiljø

Arbeidsmiljøet i bedriften er etter styrets oppfatning godt. Det har vært jobbet systematisk med tiltak for godt arbeidsmiljø som har omfattet alle ansatte i virksomheten.

I 2017 har det totale sykefraværet i AtB vært på 4,3%, fra 5,2% i 2016. En reduksjon på bakgrunn av lavere langtidsfravær. Bedriften arbeider sammen med bedriftshelsetjenesten med oppfølging av sykemeldte og tiltak for reduksjon av sykefravær. AtB er en IA-bedrift.

1.3 Likestilling

Bedriften har pr utgangen av 2017 78 faste ansatte, av disse er 38 kvinner (49%) og 40 menn (51%).

Direktørgruppen ved AtB består av 2 kvinner og 3 menn. Styret består av 4 menn og 4 kvinner. Styret har ut fra en vurdering av antall ansatte og stillingskategorier ikke funnet det nødvendig å iverksette spesielle tiltak med hensyn til likestilling.

1.4 Økonomisk resultat

AtB er et administrasjonsselskap som skal bidra aktivt til at Trøndelag fylkeskommune oppnår sine mål for samferdselspolitikken innen gitte økonomiske rammer. Omsetningen for 2017 var kr. 1 426 948 279,- og årsresultatet ble kr. 28 420 852,-. Til sammenligning hadde AtB i 2016 en omsetning på kr1 388 407 112,- og et årsresultat på kr. 27 159 509,-. Omsetningsøkningen skyldes reisevekst og noe lavere kostnadsutvikling enn forventet. AtB har ikke fått tilført nye samband eller ruteområder i 2017, slik at driften er lik som i 2016.

Det positive resultatet- skyldes først og fremst at man har hatt en betydelig passasjervekst og at de fleste operatører fikk en negativ/lavere indeksregulering enn det som var forventet. I tillegg mottok AtB økt tilskudd for å gjennomføre kapasitetsøkning som ble iverksatt fra høsten 2017.

Selskapets likviditetsbeholdning var på kr. 254 731 385 pr 31.12.17, en økning fra kr. 39 244 874 pr 31.12.16. Styret mener likviditeten er tilfredsstillende i forhold til virksomhetens behov og risiko.

Fra og med 2017 har tilskuddet til AtB vært delt mellom Miljøpakkeområdet(buss, trikk og adm i Trondheim/Klæbu) og Øvrig virksomhet i Sør-Trøndelag fylkeskommune. Tilskuddet til Miljøpakkeområdet har ikke kunne benyttes til annen virksomhet, og AtB har av den grunn lagt til grunn et regnskapsprinsipp som innebærer periodisering av ubenyttet tilskudd fra ett år til kommende år. For 2017 er kr. 54 893 681,- periodisert til 2018. Kr 33 360 000 av denne periodiseringen vedrører Miljøpakkeområdet.

Årets resultat på kr. 28 420 852,- gir en forbedring av egenkapitalen. Styret anser at egenkapitalen er tilfredsstillende ut i fra selskapets formål og risiko.

1.5 Fortsatt drift

Årsregnskapet for 2017 er satt opp under forutsetning av fortsatt drift. Det bekreftes herved at forutsetningen om fortsatt drift er til stede.

1.6 Ytre miljø

Selskapet påvirker det ytre miljø indirekte gjennom kjøp av transporttjenester. Gjennom å tilby attraktiv og miljøvennlig kollektivtransport bidrar AtB til å redusere den negative miljøpåvirkningen fra persontransport. 78 % av bybussene i Trondheim er i dag drevet av gass eller hybrid motorteknologi. Klimagevinsten av ny motorteknologi i Trondheim fra 2010 har gitt en halvering av de lokale forurensninger med avgassutslipp av nitrogenoksider NOx og avgasspartikler PM. Utslippene av global klimagass, CO₂ har hatt en jevn reduksjon gjennom innføring av naturgass som drivstoff på bybussene i Trondheim i perioden 2010-2012. AtB startet høsten 2013 rutekjøring i distriktene. Denne kjøringen gjennomføres med nyeste miljøteknologi og alle busser var nye ved oppstart. Drivstoffvalg er autodiesel med svak innblanding av biodiesel.

Fra 2015 ble det kjøpt inn nye eller satt inn ombygde båter i alle båtambandene. Ny maskin- og båtteknologi har bl.a. ført til at drivstofforbruket på strekningen Trondheim – Kristiansund er redusert med 40 %.

Selskapet startet opp forsøk med biogassdrift av bybusser i 2015, og dette fortsatte i hele 2016 og 2017 med en større innblanding/andel av biogass. Forsøket har gitt selskapet god erfaring med drift av denne typen teknologi, og bidrar til en renere luft i Trondheim.

CO₂-utslippet fra buss er økt med ca. 281 tonn i 2017, som i hovedsak skyldes flere kjørte kilometer. For ferge er det en nedgang i CO₂-utslipp på 4 380 tonn, men det skyldes mindre ruteproduksjon på sambandet Flakk – Rørvik, som i dag er utenfor AtBs ansvarsområde. Hurtigbåt har en økning i utslipp på 199 tonn CO₂. Økningen skyldes utvidet ruteproduksjon i Øyrekken, innsetting av fartøy med større kapasitet og noe økt drivstofforbruk på grunn av dårlige værforhold.

Det er inngått nye avtaler for ferge fra 2019, sambandet Brekstad – Valset og Flakk – Rørvik, samt at det er inngått nye avtaler for buss i Stor-Trondheim fra august 2019. Dette vil gi ytterligere positive miljøeffekter.

1.7 Videre utvikling og framtidsutsikter

AtB har som mål å utvikle et attraktivt mobilitetstilbud for flest mulig ut i fra ulike reisebehov og innenfor de rammer som selskapet har til rådighet.

Det er en uttalt målsetting, bl.a. i arbeidet med ny Nasjonal transportplan at veksten i all persontransport i de største byene i Norge skal tas med sykkel, gange eller kollektivtransport. De neste 20 årene forventes befolkningen i de ni største byene i Norge å øke med ca. 30 %. Dette vil føre til ca. 2 millioner nye reiser hver dag. Hvis disse nye reisene skal håndteres med sykkel eller

kollektivtransport, må antall kollektivreiser øke med ca. 4,5 % årlig på nasjonalt nivå i de neste 20 årene. Trondheim har hatt en svært positiv utvikling i kollektivreiser og det beregnes at veksten i Trondheim for å nå nullvekstmålet i Nasjonal transportplan må være på om lag 2% årlig. Det ble i 2016 signert en bymiljøavtale mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Staten som sikrer finansiering til ytterligere satsing på å nå «nullvekstmålet» i Trondheim.

I Trøndelag er det høye ambisjoner i forhold til økt antall kollektivreiser, spesielt i Stor-Trondheim, og politisk vilje til å satse på kollektivtrafikk. Dette krever samtidig et tett samspill mellom de ulike aktører som påvirker det totale kollektivtilbudet med tanke på arealutnyttelse og infrastruktur, og at disse jobber sammen mot felles mål. Anbud Bussanbud Stor-Trondheim 2019 ble signert og tildelt kontrakter til Nettbuss og Tide sommeren 2017. Oppstartsforberedelsene begynte høsten 2017. Et arbeid som krever tett samarbeid med operatørene og andre parter for å få på plass nødvendig infrastruktur.

Arbeidet med anbudet for buss i region nord, tidligere Nord-Trøndelag, startet opp høsten 2017, med sikte på kontraktsgivning høsten 2018. Utredningsprosjektet Anbudsstrategi Region startet opp senhøsten 2017 og skal ende i en rapport som skal til politisk behandling i juni og i desember 2018. Rapporten vil legge føringer for den kommende anbudskonkurransen i region sør og region nord, som omhandler lokalbuss, skoleskyss, bestillingstransport og individuell tilrettelagt skoleskyss.

AtB vil fortsette å arbeide, i tett dialog med kommuner, operatører og andre interessenter, med å utvikle og forbedre kollektivtilbudet i nye Trøndelag. Det er viktig å få en best mulig nytte av de samlede kollektivressursene i regionen og se de ulike tilbudene i sammenheng.

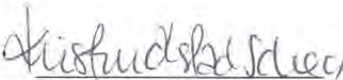
1.8 Disponering av årets resultat

Etter styrets oppfatning, gir fremlagt resultatregnskap og balanse med noter uttrykk for virksomhetens resultat for 2017 og økonomiske stilling ved årsskiftet. Det er ikke inntrådt forhold etter regnskapsårets slutt som er av betydning for bedømmelsen av regnskapet. Virksomheten har et overskudd på kr. 28 420 852,- som foreslås disponert på følgende måte:

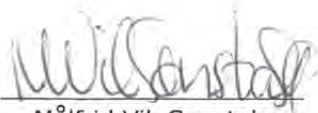
Overføring til annen egenkapital kr 28 420 852,-

Trondheim, 20. mars 2018
31. desember 2017

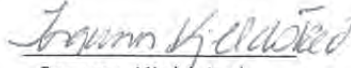

Per Axel Koch
styrets leder


Kristin Olstad Schea
styremedlem


Odd Steinar Åfar Viseth
styremedlem


Målfrid Vik Sønstabø
Nestleder styret


Tore Kåss
styremedlem


Ingunn Kjeldstad
styremedlem


Kristian Tangen
styremedlem


Julia Oppegård
styremedlem


Janne Sollie
adm. direktør

Resultatregnskap

	Note	2017	2016
Driftsinntekter			
Salgsinntekt		744 550 260	686 463 330
Annen driftsinntekt	3	682 398 018	701 943 782
Sum driftsinntekter		<u>1 426 948 279</u>	<u>1 388 407 112</u>
Driftskostnader			
Varekostnad		1 279 603 399	1 249 966 610
Lønnskostnad	2, 11	59 547 896	52 124 234
Avskrivning	4	4 128 459	8 145 446
Annen driftskostnad	2	59 434 378	53 599 607
Sum driftskostnader		<u>1 402 714 133</u>	<u>1 363 835 897</u>
Driftsresultat		<u>24 234 146</u>	<u>24 571 215</u>
Finansinntekter og finanskostnader			
Annen finansinntekt		4 549 563	3 930 631
Annen finanskostnad		362 856	228 036
Netto finansposter		<u>4 186 706</u>	<u>3 702 596</u>
Ordinært resultat før skattekostnad		<u>28 420 852</u>	<u>28 273 810</u>
Skattekostnad på ordinært resultat	13	<u>0</u>	<u>1 114 301</u>
Årsresultat	7	<u>28 420 852</u>	<u>27 159 509</u>
Overføringer og disponeringer			
Overføringer annen egenkapital	7	<u>28 420 852</u>	<u>27 159 509</u>

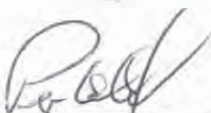
Balanse pr. 31. desember

	Note	2017	2016
Anleggsmidler			
<i>Immaterielle eiendeler</i>			
Forskning og utvikling	5	8 477 640	6 230 255
Sum immaterielle eiendeler		<u>8 477 640</u>	<u>6 230 255</u>
<i>Varige driftsmidler</i>			
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	4	208 878	313 318
Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontormaskiner ol	4	4 496 634	6 745 423
Sum varige driftsmidler		<u>4 705 512</u>	<u>7 058 740</u>
<i>Finansielle anleggsmidler</i>			
Andre fordringer	8	187 500	237 500
Sum finansielle anleggsmidler		<u>187 500</u>	<u>237 500</u>
Sum anleggsmidler		<u>13 370 652</u>	<u>13 526 495</u>
Omløpsmidler			
Varer	10	<u>298 710</u>	<u>458 752</u>
<i>Fordringer</i>			
Kundefordringer	12	154 617 371	82 432 503
Andre fordringer	8, 12	18 742 926	25 702 901
Sum fordringer		<u>173 360 297</u>	<u>108 135 404</u>
<i>Investeringer</i>			
Markedsbaserte aksjer		<u>1 370 729</u>	<u>1 239 633</u>
Sum investeringer		<u>1 370 729</u>	<u>1 239 633</u>
Bankinnskudd, kontanter og lignende	9	<u>254 731 385</u>	<u>215 486 510</u>
Sum omløpsmidler		<u>429 761 121</u>	<u>325 320 299</u>
Sum eiendeler		<u>443 131 773</u>	<u>338 846 795</u>

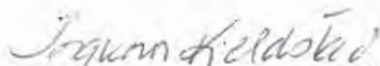
Balanse pr. 31. desember

	Note	2017	2016
Egenkapital			
<i>Innskutt egenkapital</i>			
Aksjekapital	6, 7	10 000 000	10 000 000
Overkurs	7	10 000 000	10 000 000
Sum innskutt egenkapital		<u>20 000 000</u>	<u>20 000 000</u>
<i>Opptjent egenkapital</i>			
Annen egenkapital	7	51 892 631	23 471 779
Sum opptjent egenkapital		<u>51 892 631</u>	<u>23 471 779</u>
Sum egenkapital		<u>71 892 631</u>	<u>43 471 779</u>
Gjeld			
<i>Avsetninger for forpliktelser</i>			
Pensjonsforpliktelser	11	8 990 283	7 056 044
Andre avsetninger for forpliktelser		0	7 931 986
Sum avsetning for forpliktelser		<u>8 990 283</u>	<u>14 988 030</u>
<i>Kortsiktig gjeld</i>			
Leverandørgjeld		138 990 397	90 999 946
Skyldige offentlige avgifter	9	4 122 038	3 419 848
Annen kortsiktig gjeld	8, 12	219 136 424	185 967 193
Sum kortsiktig gjeld		<u>362 248 859</u>	<u>280 386 986</u>
Sum gjeld		<u>371 239 142</u>	<u>295 375 016</u>
Sum egenkapital og gjeld		<u>443 131 773</u>	<u>338 846 795</u>

31. desember 2017
Trondheim, 20. mars 2018



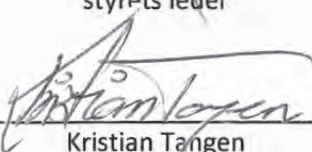
Per Axel Koch
styrets leder



Ingunn Kjeldstad
styremedlem



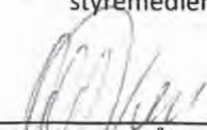
Julia Oppegård
styremedlem



Kristian Tangen
styremedlem



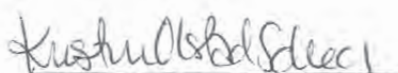
Målfrid Vik Sønstabø
styremedlem



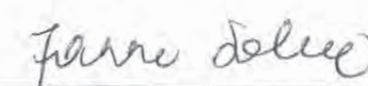
Odd Steinar Åfar Viseth
styremedlem



Tore Kåss
styremedlem



Kristin Olstad Schea
styremedlem



Janne Sollie
administrerende direktør

Kontantstrømoppstilling

	Note	2017	2016
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter			
Resultat før skattekostnad		28 420 852	28 273 810
Periodens betalte skatt		0	-1 527 258
Ordinære avskrivninger	4, 5	4 128 459	8 145 446
Endring i varelager, kundefordringer og leverandørgjeld		-24 034 375	21 901 769
Forskjeller i pensjonsmidler/-forpliktelser	12	1 934 239	1 437 086
Endring i andre tidsavgrensningposter		32 818 314	54 399 337
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		<u>43 267 489</u>	<u>112 630 190</u>
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter			
Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler		18 172	0
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	4	-1 793 402	-1 108 554
Effekt av balanseført FOU		-2 247 385	-1 485 015
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		<u>-4 022 615</u>	<u>-2 593 569</u>
Netto endring i likvider i året		39 244 874	110 036 621
Kontanter og bankinnskudd per 01.01		<u>215 486 511</u>	<u>105 449 890</u>
Kontanter og bankinnskudd per. 31.12		<u>254 731 385</u>	<u>215 486 511</u>

Av kontanter og bankinnskudd pr 31.12.17 utgjør bundne midler kr 2 105 298. Tilsvarende pr 31.12.16 var kr 9 922 074.

Noter til regnskapet for 2017

Note 1 - Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og god regnskapsskikk.

Salgsinntekter

Tjenester inntektsføres i takt med utførelsen. Andelen av salgsinntekter som knytter seg til fremtidige serviceytelser balanseføres som uopptjent inntekt ved salget, og inntektsføres i takt med levering av ytelsene.

Klassifisering og vurdering av balanseposter

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter balansedagen, samt poster som knytter seg til varekretsløpet. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmiddel/langsiktig gjeld.

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på etableringstidspunktet.

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi ved verdifall som ikke forventes å være forbigående. Anleggsmidler med begrenset økonomisk levetid avskrives planmessig.

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av individuelle vurderinger av de enkelte fordringene.

Varebeholdninger

Lager av innkjøpte varer er verdsatt til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Anskaffelseskost vurderes etter FIFO- prinsippet. Det foretas nedskrivning for påregnelig ukurans.

Varige driftsmidler

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmidlets forventede økonomiske levetid. Direkte vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives i takt med driftsmidlet. Dersom gjenvinnbart beløp av driftsmiddelet er lavere enn balanseført verdi foretas nedskrivning til gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av netto salgsverdi og verdi i bruk. Verdi i bruk er nåverdien av de fremtidige kontantstrømmene som eiendelen vil generere.

Forskning og utvikling

Utgifter til forskning og utvikling balanseføres i den grad det kan identifiseres en fremtidig økonomisk fordel knyttet til utvikling av en identifiserbar immaterielle eiendeler. I motsatt fall kostnadsføres slike utgifter løpende. Balanseført forskning og utvikling avskrives lineært over økonomisk levetid.

Noter til regnskapet for 2017*Pensjoner*

Pensjonskostnader og pensjonsforpliktelser beregnes etter lineær opptjening basert på forventet sluttlønn. Beregningen er basert på en rekke forutsetninger herunder diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler samt aktuarmessige forutsetninger om dødelighet og frivillig avgang. Pensjonsmidler er vurdert til virkelig verdi og fratrasket i netto pensjonsforpliktelser i balansen. Endringer i forpliktelsen som skyldes endringer i pensjonsplaner fordeles over antatt gjenværende opptjeningstid. Endringer i forpliktelsen og pensjonsmidlene som skyldes endringer i og avvik i beregningsforutsetningene (estimatendringer) fordeles over antatt gjennomsnittlig gjenværende opptjeningstid hvis avvikene ved årets begynnelse overstiger 10 % av det største av brutto pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler.

Skatter

Selskapet er ikke skattepliktig.

Kontantstrømoppstilling

Kontantstrømoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metode. Kontanter og kontantekvivalenter omfatter kontanter, bankinnskudd og andre kortsiktige, likvide plasseringer.

Offentlige tilskudd

Offentlige tilskudd er definert som tilskudd mottatt fra offentlige organer.

Driftstilskudd inntektsføres løpende i takt med opptjening. Tilskudd bruttoføres i årsregnskapet.

Noter til regnskapet for 2017

Note 2 - Lønnskostnader, antall ansatte, lån til ansatte og godtgjørelse til revisor

<i>Lønnskostnader</i>	2017	2016
Lønninger	38 711 558	32 840 543
Arbeidsgiveravgift	6 602 794	6 073 582
Pensjonskostnader	9 888 230	10 780 843
Andre ytelser	4 345 314	2 429 266
Sum	<u>59 547 896</u>	<u>52 124 234</u>

Selskapet har i regnskapsåret sysselsatt totalt 76 årsverk.

Selskapet er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenestepensjon.

Selskapets pensjonsordninger tilfredsstiller kravene i denne lov.

Ytelser til ledende personer

	Lønn	Pensjonsutgifter	Andre godtgjørelser
Janne Sollie, adm. dir.	1 289 760	23 600	4 816

Styret består av styreformann og syv styremedlemmer. Det er kostnadsført kroner 705 000 i styrehonorar i 2017, av dette er kr 140 000 til styrets leder.

Godtgjørelse til revisor er fordelt på følgende:

	2017
Lovpålagt revisjon	180 000
Andre tjenester	80 955

Merverdiavgift er ikke inkludert i revisjonshonoraret.

Note 3 - Offentlige tilskudd

Selskapet har i 2017 mottatt tilskudd på kr 732 284 000 fra Sør-Trøndelag fylkeskommune. Kr 247 237 000 av tilskuddet var øremerket Miljøpakken. Nytt av året er at tilskuddene ikke kan brukes på tvers av ansvarsområdene og AtB har derfor tatt i bruk et nytt opptjeningsprinsipp. Prinsippendringen henger sammen med at varekjøpet ikke nødvendigvis skjer i samme regnskapsår som tilskuddet mottas og man må derfor fordele tilskuddet også fremover i tid. Av mottatt tilskudd er kr 54 890 000 overført til 2018, hvorav kr 33 360 000 gjelder Miljøpakken.

Noter til regnskapet for 2017

Note 4 - Varige driftsmidler

	Tomter, bygninger og annen eiendom	Driftsløsøre, inventar, verktøy mm.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	435 163	59 006 187	59 441 350
Tilgang kjøpte driftsmidler	0	1 793 402	1 793 402
Anskaffelseskost 31.12.	435 163	60 799 589	61 234 752
Akk.avskrivning 31.12.	-226 285	-56 302 955	-56 529 240
Balanseført pr. 31.12.	208 878	4 496 634	4 705 512
Årets avskrivninger	104 439	4 024 020	4 128 459
Økonomisk levetid	2-3 år	3-5 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	

Note 5 - Immaterielle eiendeler

	Arbeid under utførelse
Anskaffelseskost pr 01.01.	6 230 255
Tilgang	2 247 385
Anskaffelseskost 31.12.	8 477 640
Balanseført verdi pr.31.12.	8 477 640

Arbeid under utførelse gjelder kostnader knyttet til prosjekt for rutestrukturering, ruteplanverktøy og ferjeandbud. Prosjektene vil avskrives over sin antatte levetid ved ferdigstillelse. Majoriteten av prosjektene forventes ferdigstilt i 2018-2019.

Note 6 - Aksjekapital og aksjonærinformasjon

Aksjekapitalen består av:

	Antall	Pålydende	Balanseført
Ordinære aksjer	10 000	1 000 kr	10 000 000

Oversikt over aksjonærene i selskapet pr. 31.12:

	Ordinære aksjer	Eier- andel	Stemme- andel
Sør-Trøndelag Fylkeskommune	10 000	100 %	100 %

Noter til regnskapet for 2017

Note 7 - Egenkapital

	Aksjekapital	Overkurs	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 01.01.	10 000 000	10 000 000	23 471 779	43 471 779
Årsresultat	0	0	28 420 852	28 420 852
Egenkapital 31.12.	10 000 000	10 000 000	51 892 631	71 892 631

Note 8 - Fordringer og gjeld

<i>Annen kortsiktig gjeld</i>	2017	2016
Mellomværende med operatører	-12 529 888	-6 422 102
Påløpte kostnader	-20 519 497	-49 835 264
Skyldig lønn	-4 871 227	-4 185 810
Uopptjent inntekt	-140 916 977	-85 009 142
Gjeld til reisende	-37 298 835	-39 495 560
Annet	-3 000 000	0
Sum	-219 136 424	-184 947 878

<i>Andre fordringer</i>	2017	2016
Opptjent, ikke fakturert inntekt	1 591 519	4 406 856
Tilgode merverdiavgift	14 011 324	14 850 160
Andre kortsiktige fordringer	0	3 337 392
Forskuddsbetalte kostnader	2 320 006	1 954 997
Tilgode billettoppgjør	820 077	1 153 495
Sum	18 742 926	25 702 900

Note 9 - Bankinnskudd

	2017
Bundne skattetrekksmidler utgjør	2 105 298

Note 10 - Varer

Selskapet har per 31.12.2017 en varebeholdning bestående av t:kort til en samlet kostpris på kr 298 710.

Noter til regnskapet for 2017

Note 11 - Pensjoner

Selskapet er pliktig til å ha tjenstepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenstepensjon. Selskapets pensjonsordninger tilfredsstiller kravene i denne lov.

Selskapet har pensjonsordninger som omfatter i alt 76 personer. Ordningene gir rett til definerte fremtidige ytelser. Disse er i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår, lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder og størrelsen på ytelsene fra folketrygden. Forpliktelsene er dekket gjennom et forsikringsselskap.

	2017	2016
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	6 695 100	5 520 806
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	795 788	605 741
Avkastning på pensjonsmidler	-718 502	-469 485
Administrasjonskostnader	255 198	228 073
Arbeidsgiveravgift	990 889	829 804
Netto pensjonskostnad	8 018 473	6 714 939

	2017	2016
Opptjente pensjonsforpliktelser	28 738 764	21 168 841
Beregnete pensjonsforpliktelser	28 738 764	21 168 841
Pensjonsmidler (til markedsverdi)	19 931 964	14 295 303
Arbeidsgiveravgift	1 241 759	969 169
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	-1 058 276	-786 663
Netto pensjonsforpliktelse	8 990 283	7 056 044

<i>Økonomiske forutsetninger:</i>	2017	2016
Diskonteringsrente	2,3%	2,1%
Forventet lønnsregulering	2,5%	2,25%
Forventet avkastning på fondsmidler	4%	3%
Forventet G-regulering	2,25%	2%
Forventet pensjonsregulering	1,48%	1,24%
Arbeidsgiveravgift	14,1%	14,1%

De aktuariemessige forutsetningene er basert på vanlige benyttede forutsetninger innen forsikring når det gjelder demografiske faktorer.

Noter til regnskapet for 2017**Note 12 - Mellomværende med eier**

<i>Fordringer</i>	2017	2016
Kundefordringer	100 748 118	22 054 761
Andre fordringer	0	1 274 862
Sum	<u>100 748 118</u>	<u>23 329 623</u>

Note 13 - Skatt

AtB fikk i mars 2017 medhold fra skatteetaten i sin søknad om skattefrihet med virkning fra og med 2015. Skattekostnaden i 2016 består dermed av korrigeringer for bokført skatt for 2015.

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Til generalforsamlingen i AtB AS

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for AtB AS som består av balanse per 31. desember 2017, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Etter vår mening er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2017, og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder de internasjonale revisjonsstandardene (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet i avsnittet *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet i samsvar med de relevante etiske kravene i Norge knyttet til revisjon slik det kreves i lov og forskrift. Vi har også overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon

Øvrig informasjon omfatter informasjon i selskapets årsrapport bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Styret og administrerende direktør (ledelsen) er ansvarlig for den øvrige informasjonen. Vår uttalelse om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke den øvrige informasjonen, og vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese den øvrige informasjonen med det formål å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom den øvrige informasjonen og årsregnskapet eller kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen, eller hvorvidt den tilsynelatende inneholder vesentlig feilinformasjon. Dersom vi konkluderer med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon, er vi pålagt å rapportere det. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet i samsvar med lov og forskrifter, herunder for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet med mindre ledelsen enten har til hensikt å avvikle selskapet eller legge ned virksomheten, eller ikke har noe annet realistisk alternativ.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan skyldes misligheter eller feil og er å anse som vesentlig

dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- ▶ identifiserer og anslår vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten det skyldes misligheter eller feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll;
- ▶ opparbeider vi oss en forståelse av den interne kontrollen som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll;
- ▶ vurderer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige;
- ▶ konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig, og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape betydelig tvil om selskapets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det foreligger vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet. Hvis slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, må vi modifisere vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapets evne til fortsatt drift ikke lenger er til stede;
- ▶ vurderer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen, tidspunktet for vårt revisjonsarbeid og eventuelle vesentlige funn i vår revisjon, herunder vesentlige svakheter i den interne kontrollen som vi avdekker gjennom vårt arbeid.

Uttalelse om øvrige lovmessige krav

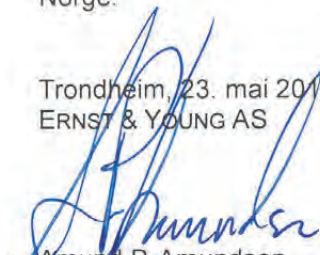
Konklusjon om årsberetningen

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til disponering av resultatet er konsistente med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendige i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge.

Trondheim, 23. mai 2018
ERNST & YOUNG AS



Amund P. Amundsen
statsautorisert revisor

