

Årsrapport for AtB AS

2015



**Vi tar
dæ me'
fra A te B**

1 AtB AS / s. 4

2 Mål og strategier for
kollektivtrafikken / s. 6

3 Sammendrag / s. 8

4 Nøkkeltall / s. 10

5 Markedsutvikling / s. 14

6 Fremtidens rutestruktur
inkludert superbuss / s. 16

7 Salg og billetter
/ s. 18

8 Kunden i fokus / s. 20

9 Kvalitet og driftsavvik
/ s. 22

10 Anskaffelser og kontrakter
/ s. 24

11 Markedsarbeid,
kommunikasjon og informasjon
/ s.26

12 Miljø / s.28

13 Styrets beretning / s. 29
Årsregnskap / s. 33
Revisjonsberetning / s. 46





AtB AS

Visjon

Vi er førstevalget fra AtB

Forretningsidé

AtB har ansvaret for å planlegge, kjøpe og markedsføre effektive, attraktive og miljøvennlige kollektivtjenester i Sør-Trøndelag

Kundeløfte

Vi gjør ditt valg enkelt.
Hele veien.

Verdier

Helhetlig
Innovativ
Forutsigbar

AtB er et administrasjonsselskap og en faginstans for kollektivtransporten i Sør-Trøndelag som tilrettelegger, samordner, planlegger, utvikler, kjøper og markedsfører helhetlige, attraktive, miljøvennlige og framtidsrettede kollektivtjenester via vei, sjø og bane etter oppdrag fra Sør-Trøndelag fylkeskommune 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 2015 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. AtB har ut i fra sitt ansvar og sin rolle definert visjon, kundeløfte og verdier for AtB sin virksomhet. AtB har nå utviklet strategidokument for selskapet og startet en prosess for organisasjonsutvikling som gjør at det kan komme endringer på disse områdene for neste årsrapport.

AtBs organisasjon

AtB har vært under gradvis oppbygging siden etableringen i 2009. Selskapet hadde i utgangen av 2015 66 ansatte fordelt på 61,2 årsverk. Av disse jobber 46 i administrasjon og drift, mens 20 personer jobber i AtB kundesenter (åpent 365 dager i året). I dag består organisasjonen av tre avdelinger: Markeds- og kommunikasjonsavdeling, plan- og driftsavdeling og IKT-avdeling. I tillegg kommer stabsfunksjonene økonomi og administrasjon, samt jus og kvalitet.



2

Mål og strategier for kollektivtrafikken

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

2.1. Langsiktige nasjonale mål

Det langsiktige nasjonale målet er at all vekst i persontrafikk i de store byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Dette innebærer at kollektivtrafikken i Trondheim må fordobles fra dagens 25 millioner reisende til 50 millioner fram til 2050. Det innebærer en årlig vekst på 2 % og 700.000 reisende.

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 minimum 2 % flere reiser pr år innen 2050.

Distriktet:

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

Kollektivtilbudet skal være:

- Samordnet
- Attraktivt og brukerrettet
- Mer konkurransedyktig mot bil
- Kostnadseffektivt
- Tilgjengelig
- Sikkert
- Miljø- og klimavennlig

Gjennom årsrapporten vil det komme frem hvordan det ligger an i forhold til å nå målene.



3 Sammen drag

Et av de viktigste målene for AtB er å få flere til å reise kollektivt. Det har vært stor økning av antall reiser de siste årene, og økningen for 2015 vs 2014 i antall reiser med buss var på 3,4 % for Trondheim. Totalt antall reiser i Sør-Trøndelag; buss, båt og ferge var ca 31,6 millioner. Dette er en økning på ca 1,5 million reiser fra året før.

AtBs hovedaktiviteter i 2015 har vært knyttet til drift av det etablerte kollektivtilbudet i Trondheim og regionen, drift av skoleskyss og forberedelse av nytt fergeanbud. I tillegg har det vært mye arbeid knyttet til prosjektet «Fremtidens rutetilbud» - rutestrukturprosjektet, som skal ligge til grunn for nytt anbud i Stor-Trondheim for perioden 2019-2029. AtBs organisasjon har vært tilpasset de oppdragene vi til enhver tid er satt til å løse.

Tilskuddsrammene for kollektivtrafikken i Sør-Trøndelag ble for 2015 redusert med 80 millioner i forhold til 2014. Dette har vært gjort gjennom rutejustering og prisøkning fra januar 2015. Tilskuddsrammen for 2016 ble redusert med 5 millioner i forhold til 2015. Til tross for dette er det i 2015 oppnådd en total vekst på antall kollektivreiser med 5,1 %.

AtB har et velfungerende billettsystem, og de fleste som reiser kollektivt i Sør-Trøndelag betaler sin billett enten med reisekortet

t:kort eller 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. Det er hele tiden fokus på å legge til rette for at det skal være enkelt å reise kollektivt, enkelt å kjøpe billett og finne riktig ruteinformasjon til riktig tid. Resultatene fra kundeundersøkelser som er gjort viser at kundene setter pris på løsningene og at det har blitt enklere å reise kollektivt nå enn tidligere.

Billettsamarbeidet med NSB hvor periodebillettbrukere kan benytte samme billett på tog og buss innenfor Stor-Trondheim ble videreført i 2015.

AtB samarbeider med andre administrasjonsselskap i Norge for gjensidig nytte i forhold til utvikling og erfaringsutveksling. Mye av dette samarbeidet foregår via Kollektivtrafikkforeningen.

AtB som organisasjon er fremdeles under utvikling i forhold til nye oppgaver som tillegges selskapet, og hvilke ressursbehov som knytter seg til dette.



4 Nøkkeltall

4.1. Kollektivreisende i Sør-Trøndelag

Stadig flere reiser kollektivt i Sør-Trøndelag. Passasjerstatistikken for alle ruter i 2015 viser totalt en økning på over 1,5 millioner flere reiser sammenlignet med 2014. Det er en total vekst på 5,1 %.

For Trondheim og Klæbu var veksten på 2,7 % som tilsvarer i overkant av 700.000 flere reiser på buss. I tillegg hadde Gråkallbanen vekst på 10 %, som tilsvarer i overkant av 81.000 flere reiser.

Melhus og Malvik (rute 38 og lokalruter i Malvik og Melhus) hadde en vekst på 8,1 %, som tilsvarer 138.000 flere reiser.

I regionene for øvrig har det vært en liten nedgang på 1,3 % i 2015 sammenlignet med 2014. Dette tilsvarer 40.000 færre reiser.

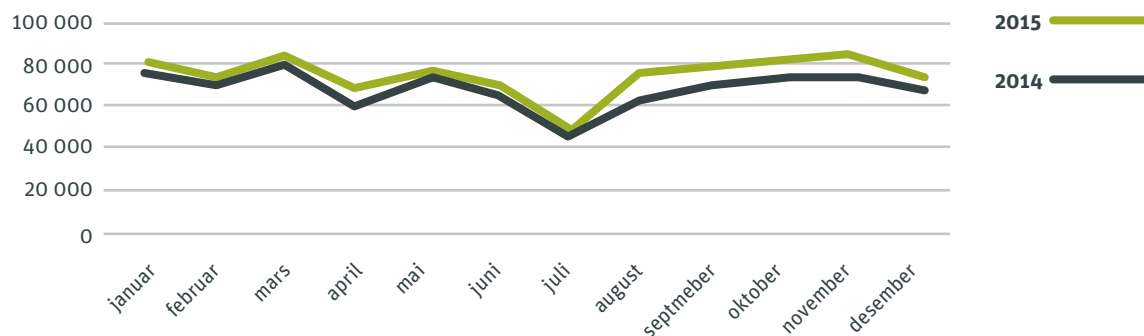
Hurtigbåt og ferge består av ulike store og små ruter. Rute 800 er den største ruta og representerer flest reiser. Her har det vært en vekst på 1,5 % flere reiser, som tilsvarer i overkant av 8.500 flere reiser.

4.1.1 Bussruter i Trondheim og Klæbu



	2014	2015	Endring	%-vis endring
Totalt mill.	24,2	25	0,7	2,9 %

4.1.2 Gråkallbanen



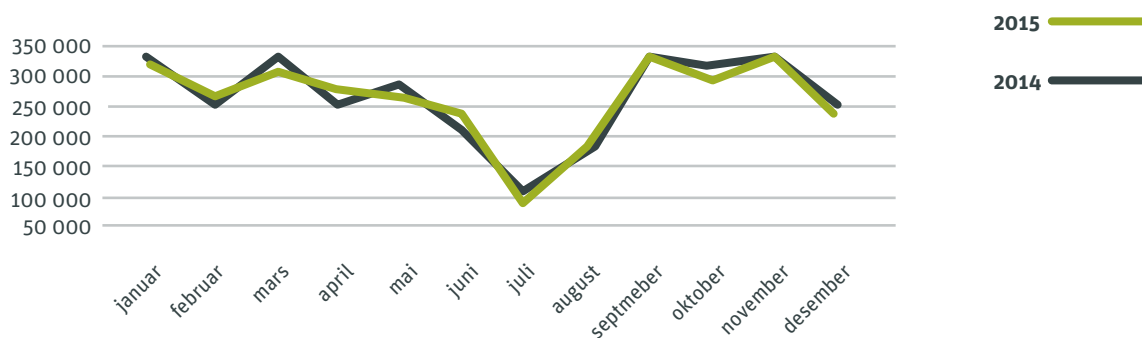
	2014	2015	Endring	%-vis endring
Totalt mill.	0,8	0,9	0,08	10,0 %

4.1.3 Bussruter Melhus og Malvik



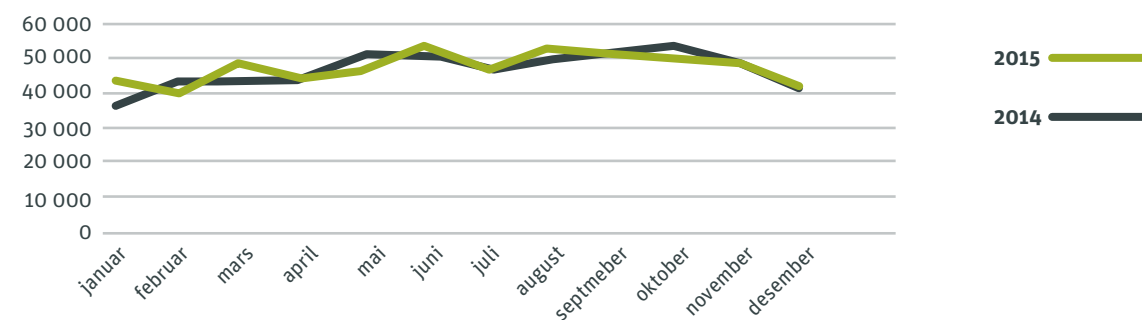
	2014	2015	Endring	%-vis endring
Totalt mill.	1,7	1,8	0,13	8,1 %

4.1.4 Buss region



	2014	2015	Endring	%-vis endring
Totalt mill.	3,17	3,13	-0,04	-1,3 %

4.1.5 Hurtigbåt (Trondheim-Kristiansund og Trondheim-Vanvikan rute 800)



	2014	2015	Endring	%-vis endring
Totalt mill.	0,560	0,569	0,086	1,5 %

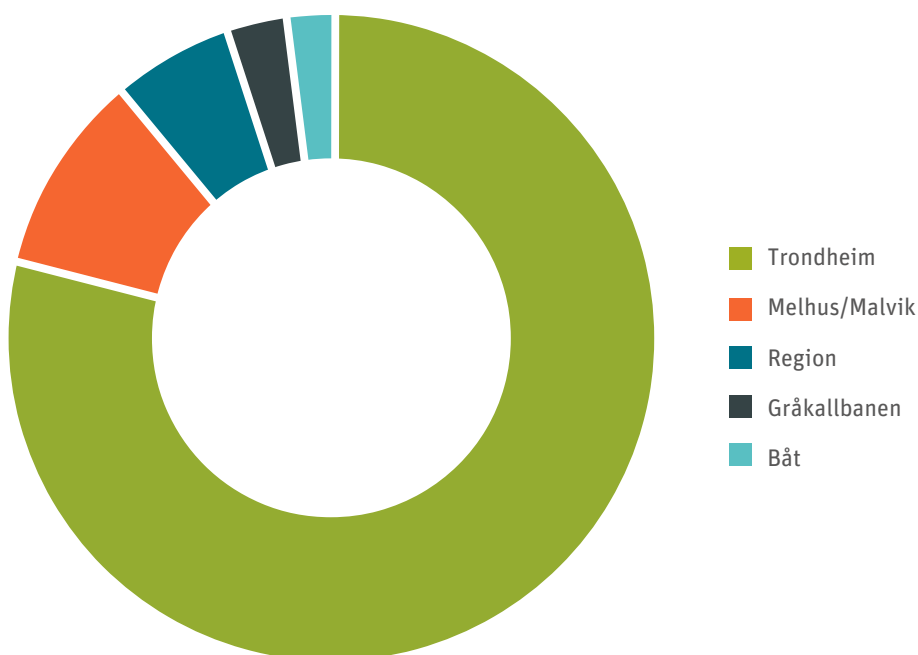
4.2. Dekningsbidragsanalyse for 2015

Dekningsbidragsanalysen for 2015 viser at:

- Det er positiv utvikling for flere ruter i Trondheim.
Dette gjelder rute 4, 5 og 22. 7,5 mill reisende gir inntekt på 19,3MNOK - noe som virker tilskuddsreducerende.
- De 30 mest tilskuddskrevende bussrutene har 43 % av bussinntektene, utgjør 50 % av kostnadene og mottar 62 % av tilskuddet.

Ruteområde	Passasjerer	Rute-km
Trondheim/Klæbu	24 950 000	11 368 143
Melhus/Malvik	1 832 000	1 804 485
Region	3 146 000	7 447 836
Gråkallbanen	927 100	0
Båt	636 000	0
Ferje	88 200	0
Totalsum	31 579 300	20 620 464

Passasjerfordeling





5 Markedsutvikling

Det er forventet høy befolkningsvekst i de største byene i Norge i årene som kommer. For å møte denne veksten med et godt kollektivtilbud, er det viktig at de ulike etater som påvirker byutviklingen planlegger godt sammen. Gjennom godt samarbeid mellom kommune, fylkeskommune, Statens vegvesen og næringslivet legges grunnlaget for hvordan kollektivtilbudet skal tilpasses og legges til rette for at flest mulig skal kunne ha dette som et reelt tilbud på reiser mellom hjem, arbeidsplass, skole og fritid. Som grunnlag for dette arbeidet ble det i 2013 blant annet vedtatt at det skulle gjennomføres et nytt rutestrukturprosjekt for Stor-Trondheim, hvor hovedtyngden av kollektivreiser gjennomføres. Dette arbeidet ble påbegynt i 2014, og skal være gjennomført innen sommeren 2016 (se kap 6 om Rutestrukturprosjektet).

I desember 2015 ble det signert Bymiljøavtale mellom Sør-Trøndelag fylkeskommune, Trondheim kommune og Staten, hvor superbusskonseptet ligger som fundament for ny rutestruktur i Trondheim.

5.1. Markedsutvikling i Stor-Trondheim

Det har de siste årene vært en jevn økning av antall kollektivreiser i Stor-Trondheim. Antall kollektivreisende i Trondheim, Klæbu, Melhus, Malvik har økt med 3,4 % fra 2014 til 2015. Dette utgjør ca 900.000 flere kollektivreiser.

Bedre tilbud gjennom fremkommelighet, frekvens og mer effektivt transportsystem, i tillegg til miljøvennlige busser gjør det enklere å velge buss 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 med tanke på parkering, bom og fremkommelighet.

Reisevaneundersøkelse for Trondheim (2014 vs 2010) viser følgende utvikling:

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

Antall kollektivreisende har økt i 2015, samtidig som bilbruk også har gått opp i 2015.

Det er flere faktorer som påvirker vekst i kollektivtrafikken. Godt rutetilbud og god nok frekvens, at tilbudet er enkelt å forstå og bruke, og 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.

Gjennom segmenteringsanalyse som er foretatt i 2015 viser det stort potensiale i å få flere voksne til å reise til og fra jobb med kollektiv.

I Trondheim har 74 % tilgang til parkering på arbeidsplassen og 84 % betaler ikke for plassen. Med lett tilgjengelig og gratis parkering er det i underkant av 70 % som kjører bil. Andelen synker ned til 40 % når arbeidsgiver ikke tilbyr parkerings-

plass til sine ansatte. Skal flere over på kollektiv i fremtiden må parkeringsrestriksjoner endres.

5.2. Markedsutvikling i regionene

Som følge av redusert tilskudd har AtB vært nødt til å redusere kollektivtilbudet i regionene i Sør-Trøndelag. Dette har vært gjort på avgangsnivå på enkelte ruter i tillegg til reduksjon av lokalbusstilbudet.

Totalt sett har det vært en reduksjon i antall reisende med buss i regionene på -1,3 %, som tilsvarer 40.000 færre reiser i 2015 sammenlignet med 2014.

Ruteområdene som dekker regionene omfatter også pendlerområdene inn mot Trondheim fra Trondheimsregionen. På hovedrutene som dekker disse områdene har det stort sett vært vekst eller jevnt med 2014. Lokalbusstilbudet i regionene er tilpasset etter bruk og i samarbeid med kommunene og operatørene i del ulike områdene.

For hurtigbåt er den mest trafikkerte ruten rute 800 mellom Trondheim og Kristiansund/ Trondheim og Brekstad. Denne ruten hadde en total trafikkvekst i 2015 på ca 3.000 reiser eller 0,8 % i forhold til 2014. Mellom Trondheim og Brekstad, var trafikk-veksten på ca 4.500 reiser eller 4,3 %. Innad i Sør-Trøndelag var det en trafikkvekst på 3,4 % mens det var en trafikknedgang innad i Møre og Romsdal på - 6,5 %. Det forventes vekst mellom Trondheim og Brekstad som følge av utbygging av ny kampflybase på Ørland.

På rute 810 mellom Trondheim og Vanvikan, var det i 2015 en trafikkvekst på 7 453 reiser eller i overkant av 4 % sammenlignet med 2014.

Rute 820/825 mellom Dyrøy og Øyrekken trafikkeres av en ferge og en «Kombibåt» hvor kombibåten trafikkerer hele Øyrekken, mens bilfergen i hovedsak trafikkerer Dyrøy - Mausund - Sula. I 2015 hadde rute 820 og 825, en samlet trafikkvekst på ca 2.600 passasjerer eller ca. 4,7 %.

Rute 830/835 trafikkerer øyene Skjervøy, Hepsøy og Ramsøy i Osen kommune i tillegg til Bessaker og Sætervik. I dette sambandet er det mye hytte og fritidstrafikk vår sommer og høst. Denne ruten har ikke skoletransport eller pendlertrafikk som de andre rutene i Sør-Trøndelag. Vi er allikevel fornøyd med den stabile trafikken på rundt 10 000 passasjerer i året.

I tillegg til hurtig- og lokalbårutene, har AtB også ansvaret for følgende fergeruter:

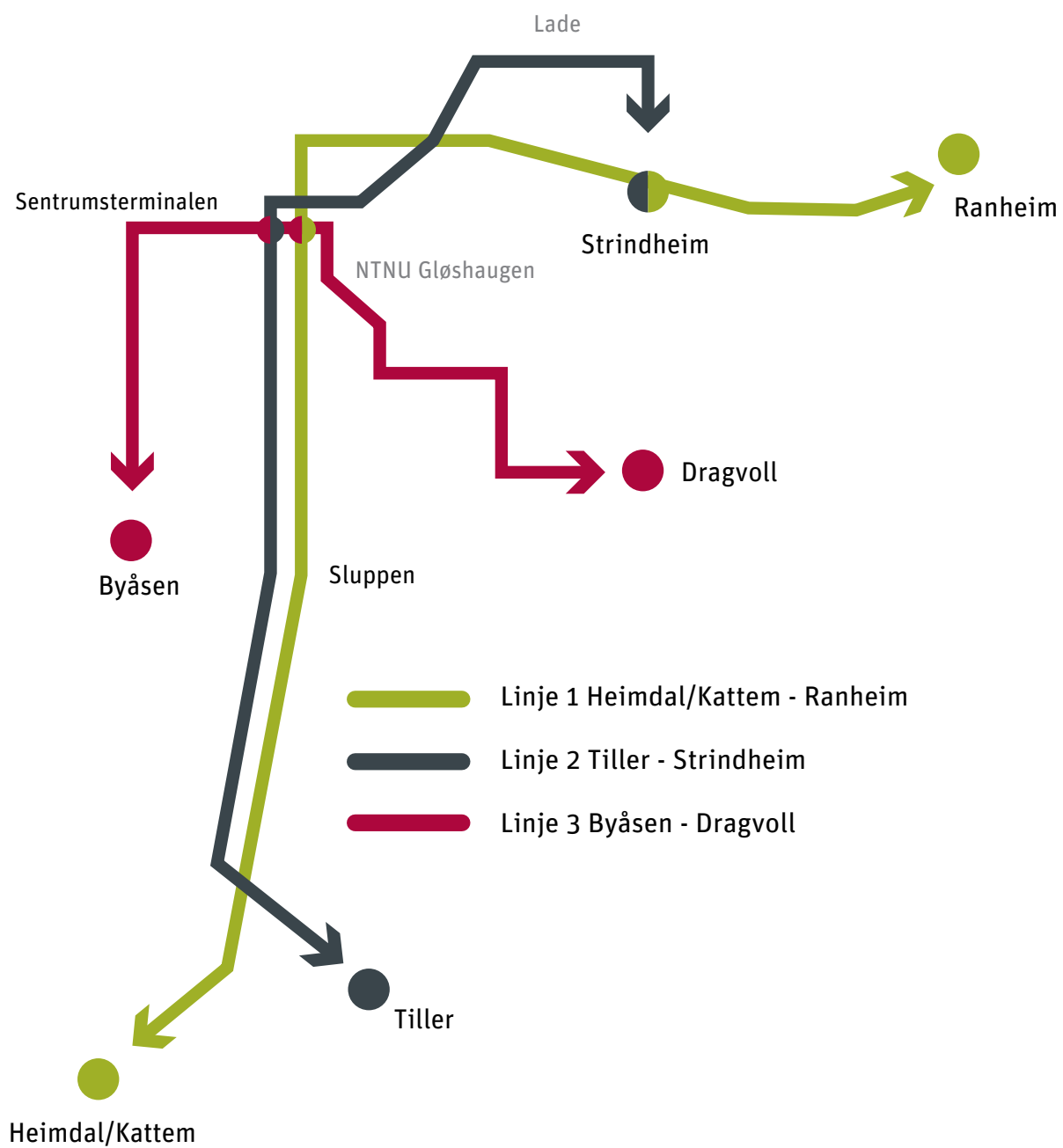
Rute 850: Dypfest - Tarva

Rute 855: Garten - Storfosna

Rute 860: Garten - Storfosna - Leksa - Værnes (Agdenes kommune)

Rute 870: Brekstad - Valset

AtB overtok ansvaret for alle disse fergesambandene fra 1. januar 2015., og vi har derfor ikke sammenlignbar statistikk for årene før 2015.



6

Fremtidens rutestruktur inkludert superbuss

AtB har etter oppdrag fra Sør-Trøndelag fylkeskommune (STFK) utredet framtidig kollektivtilbud for Stor-Trondheim. Utredningen er et viktig grunnlag for konkurranseutsettingen av 2. generasjon bruttokontrakter i Stor-Trondheim. Arbeidet har pågått siden oktober 2014, med forankring og politisk behandling. I 2015 har arbeidet omfattet analyser og utredninger i et tverrfaglig samarbeid med Sør-Trøndelag fylkeskommune, Trondheim kommune, Statens Vegvesen, Jernbaneverket, NSB, LO og tillitsvalgte samt Hovedvernombud fra operatørselskap med kontrakt med AtB.

Utredningsarbeidet har vært organisert i prosjektet Framtidig rutestruktur 2019-2029, eller «Rutestrukturprosjektet» hvor hensikten har vært å besvare problemstillingen «Hvordan må rutestrukturen med superbuss og korresponderende rutetilbud og tilhørende infrastruktur i Trondheim, Klæbu, Melhus og Malvik utformes fra august 2019 til august 2029, for å sikre et kostnadseffektivt, behovstilpasset, attraktivt, fremtids-rettet og miljøvennlig kollektivtilbud som bidrar til å nå nullvekstmålet fra 2015 og frem mot 2050»

I februar 2016 ble Bymiljøavtalen mellom Trondheim kommune, STFK og Staten signert. Bymiljøavtalen slår fast at Trondheims kollektivløsning for å nå nullvekstmålet, om at «all vekst i persontransporten i og rundt de store byene skal tas med økt kollektivtrafikk, sykkel og gange, og ikke økt

privatbilisme», skal baseres på superbuss. AtB fikk i januar 2016 mandat fra Miljøpakken om å inkludere konsept og rutetilbud for superbuss i utredningsarbeidet.

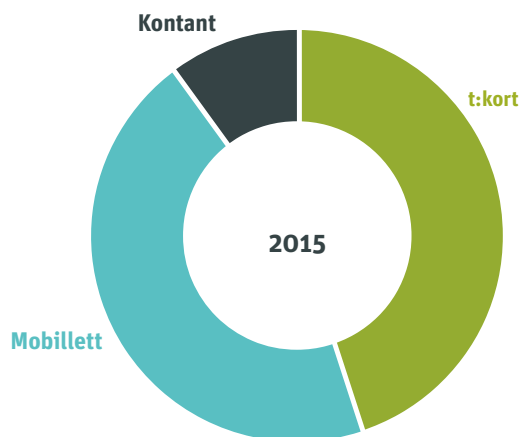
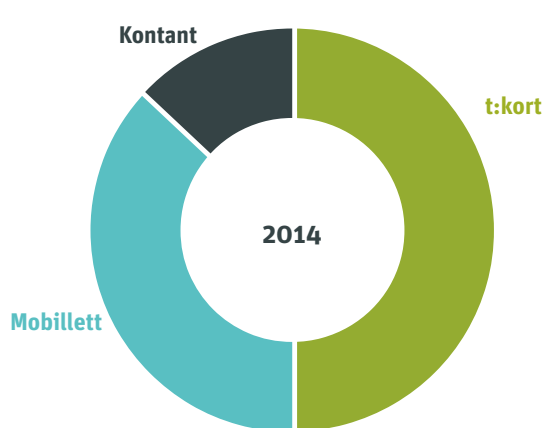
Utredningen anbefaler tre superbusslinjer: S1 fra Kattem/Heimdal til Ranheim via Tiller, S2 fra Kattem/Heimdal til Lade/Strindheim via Saupstadringen, og S3 fra Byåsen til Dragvoll. Alle superbusslinjene skal betjene kollektivbuen. For å sikre prioritering, god fremkommelighet og forutsigbarhet for superbussen, samt for å tilrettelegge for høyere grad av omstigning og mating, foreslås det en rekke infrastrukturtiltak.

For øvrig rutestruktur, anbefaler AtB en løsning med redusert parallellkjøring og samlet ressursinnsats i færre linjer. En viktig forutsetning for denne løsningen er innføringen av kapasitetssterke tverrlinjer som vil muliggjøre reiser på tvers, redusere trafikken gjennom sentrum og underbygge en nettverkseffekt. Det foreslås mating til superbuss der det gir en bedre kapasitetsutnyttelse, et mer høyfrekvent tilbud, kortere reisetid eller flere reisemuligheter for kundene

Oppstart av rutekjøring planlegges til august 2019. AtB leverte utredningsrapporten 13.05.2016 for videre administrativ og politisk behandling.

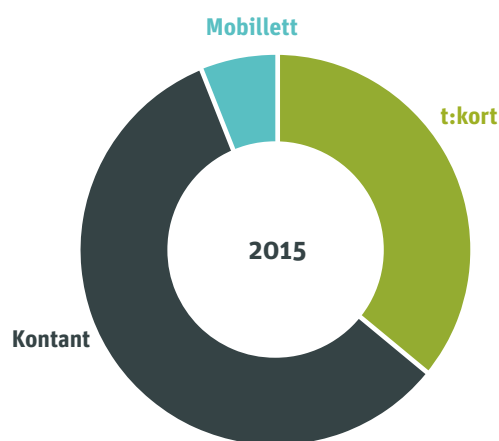
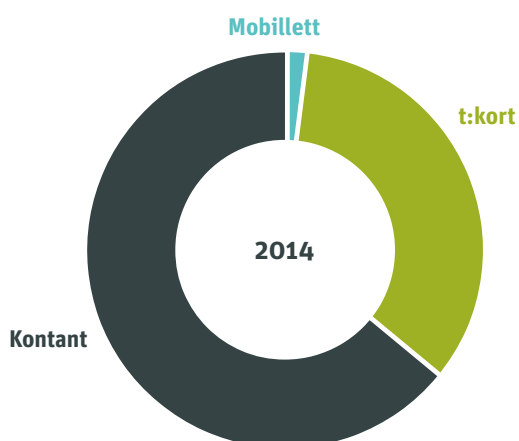
Fordeling av omsetning på salgskanaler i Stor-Trondheim

År	Mobillett	t:kort	Kontant	Totalt salg	Andel Mobillett	Andel t:kort	Andel kontant
2014	kr 139 000 000	kr 185 000 000	kr 48 400 000	kr 373 000 000	37 %	50 %	13 %
2015	kr 177 400 000	kr 179 200 000	kr 39 400 000	kr 396 000 000	45 %	45 %	10 %



Fordeling av omsetning på salgskanaler i regionene:

År	Mobillett	t:kort	Kontant	Totalt salg	Andel Mobillett	Andel t:kort	Andel kontant
2014	kr 1 000 000	kr 17 200 000	kr 31 800 000	kr 50 000 000	2 %	34 %	64 %
2015	kr 2 900 000	kr 18 000 000	kr 29 000 000	kr 49 900 000	6 %	36 %	58 %



7

Salg og billetter

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

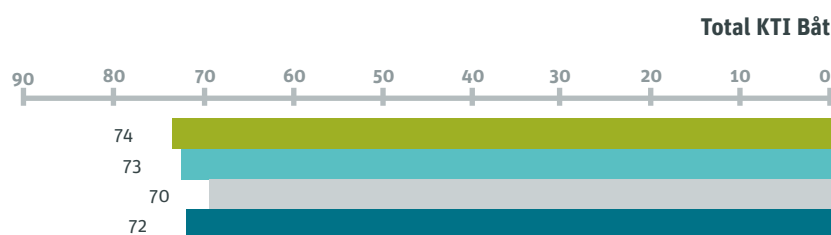
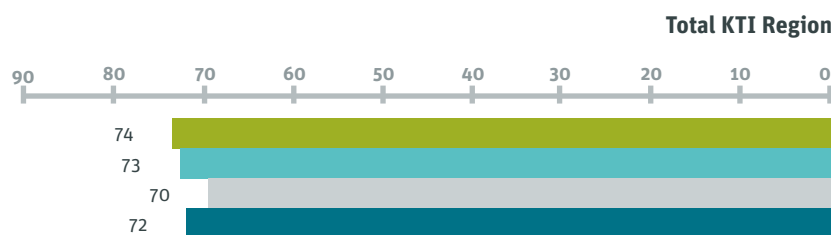
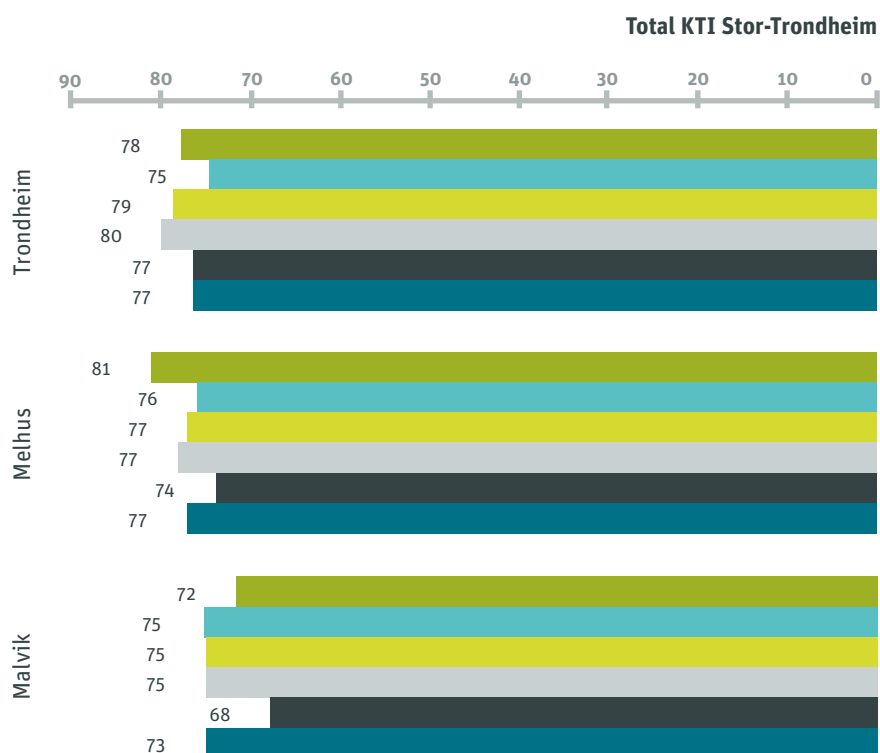
Elektronisk reisekort - t:kort er den billettbereren som står for størst omsetning. Den gir flest fordeler for kundene med tanke på muligheten for å kjøpe lange perioder, og kortet kan benyttes i hele Trøndelag. Kjøp og påfylling av billetter skjer via nettbutikk, i AtB kundesenter eller om bord på buss og båt i regionene. For Stor-Trondheim er fordelingen mellom Mobillett og t:kort lik angående omsetning.

Mobillett har hatt omsetningsøkning fra 2014 til 2015. Dette skyldes blant annet muligheten for å kjøpe periodebillett. Det er grunn til å tro at en stor andel av nye reisende benytter Mobillett som billettberer, da denne er mer tilgjengelig og oppleves en-

klere 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.

Kundene har også mulighet for å kjøpe billett på billettautomater på de største holdeplassene i Trondheim sentrum i tillegg til kombinerte parkerings- og kollektivautomater. Engangs reisekort selges også gjennom kommisjonærer i Trondheimsområdet.

Det er kontinuerlig arbeid mot å få ned kontantomsetningen om bord i transportmidlene. Dette av hensyn til effektiv påstigning og holdeplassestid i tillegg til sikkerhet for sjåførene med tanke på kontanter om bord. Andelen kontantomsetning har gått ned både i Stor-Trondheim og i regionene i 2015 sammenlignet med 2014. På regionbussene og båt/ferge er det mulighet for å betale med bankkort, som reduserer andelen kontanter om bord.



8

Kunden i fokus

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.

AtB gjennomfører kundetilfredshetsundersøkelse (KTI) to ganger i året; vår og høst. Undersøkelsen gjennomføres av et eksternt analysebyrå (Norfakta). 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. 70 KTI-poeng og oppover tilsvarer meget fornøyde kunder.

AtBs gode måloppnåelse i forhold til trafikkvekst og høy kundetilfredshet skyldes ulike forhold knyttet til det totale kollektivtilbudet. AtB jobber med kunden i fokus og å tilpasse det totale tilbudet ut i fra kundene sitt behov. Det har vi lyktes med i stor grad. AtBs filosofi er best for de fleste innenfor de rammene som er til rådighet, da vi ser at vi ikke har anledning til å gjøre alle fornøyd.

Både AtB og operatører har kunnskap om betydning av forhold knyttet til tilbudet som frekvens, sitteplass, pris, gangavstand og tilsvarende aspekter. Denne kunnskapen er stadig avgjørende for de avveiningene som tas om tilbudsutformingen. Samtidig legger vi vekt på at marked og kunder får en mer sentral plass, og er et utgangspunkt for planlegging i kollektivtrafikken.

For å lykkes på bred front, må kundeperspektivet med i alle ledd i tilbudet - langs hele «kundeferden» fra kunden bestemmer seg for å reise og til reisen er avsluttet.

AtB jobber kontinuerlig med å systematisere arbeidet rundt det å innhente kunnskap om kundenes behov. Det er ofte de små detaljene som skal endres for at tilbudet skal bli optimalt for enda flere.

AtB har en sammensatt kundegruppe som dekker hele befolkningen. Våre tjenester er en viktig del av hverdagen til folk, og AtB tar sitt samfunnsansvar på alvor. Etter hvert som AtB har overtatt ansvaret for nye områder, har målgruppesammensetningen endret seg. Selskapet har stor fokus på kundene og tilbakemeldinger som kommer fra markedet, og skal flere reise kollektivt må tilbudet i størst mulig grad tilpasses de som skal reise.

For at kundene skal oppleve det å reise kollektivt som et godt alternativ til bilen er det viktig å tilrettelegge hele reisen i forhold til dette. Dette betyr blant annet 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 fokus på 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.

Resultatene for KTI i 2015 viser at kundene jevnt over er godt fornøyd med kollektivtilbudet i fylket. Den totale KTI (hvor fornøyd er du totalt med kollektivtilbudet) ligger på 77 i Stor-Trondheim og 72 i regionene. For båt er resultatet på dette spørsmålet 81.

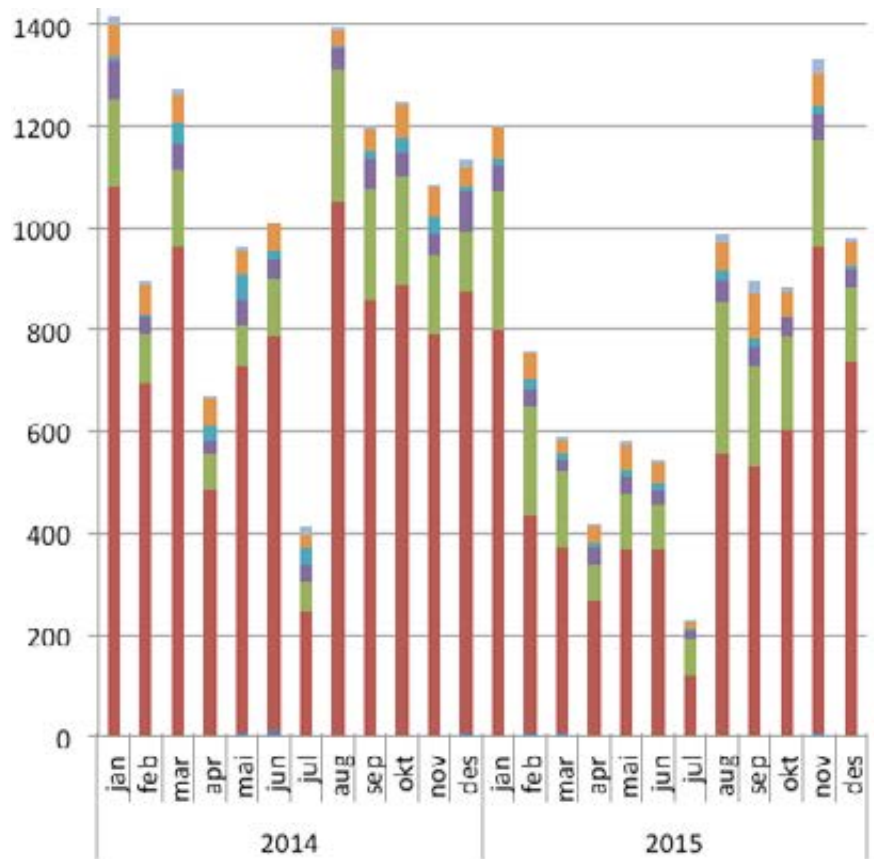
Resultatene knyttet til sjåførenes/mannskapet serviceinnstilling er meget godt og ligger på KTI mellom 85 og 89.

Resultatet på tilgang på informasjon har siden oppstarten i 2010 gått jevnt oppover til rundt 80, men gikk høsten 2015 noe ned. Dette antas å ha sammenheng med at ruteheftet ble tatt bort og en del reaksjoner rundt dette.

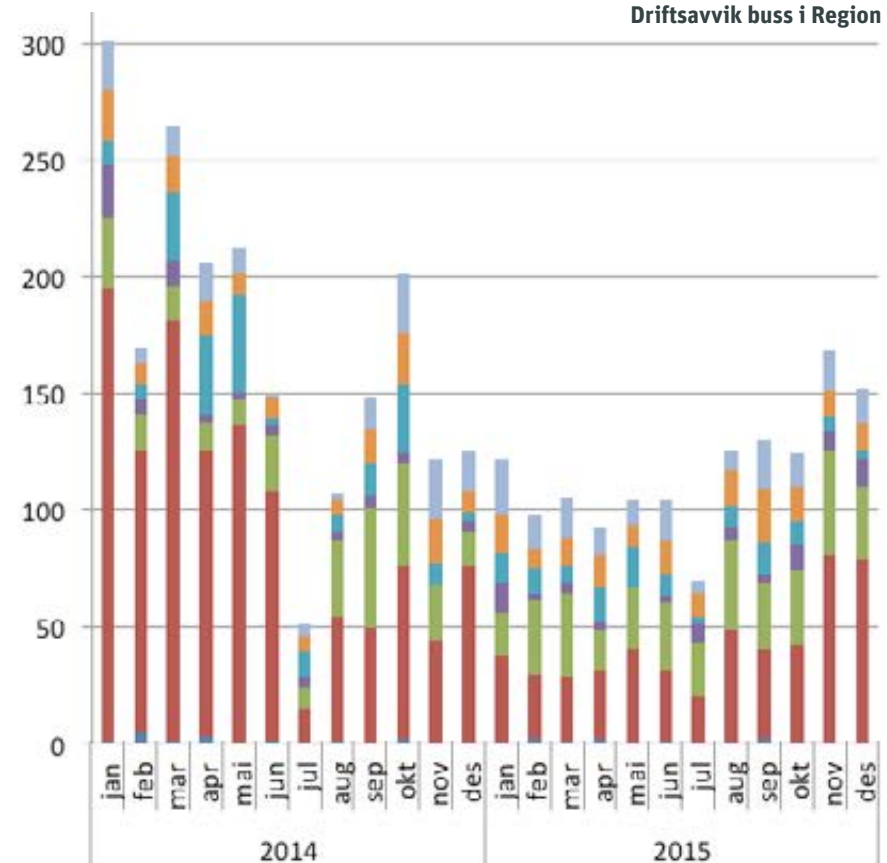
Kundene opplever det som enkelt og trygt å reise kollektivt. 8/9 av 10 vil anbefale andre å reise kollektivt.

Driftsavvik buss i Stor-Trondheim

- Mindre avvik i iht til KGL
- Manglende billettering
- Innstilt avgang
- Forsinket avgang
- Manglende annonsering av holdeplass
- Frakjøring
- For tidlig avgang



Driftsavvik buss i Region



9

Kvalitet og driftsavvik

Antall driftsavvik by og region, med kommentarer

År	Område	For tidlig avgang	Forsinket avgang	Frakjøring	Innstilt avgang	Manglende annonsering	Manglende billettering	Mindre avvik	Totalsum
2014	By	44	9403	1699	582	286	593	95	12702
	Region	13	1172	285	71	198	159	158	2056
	Totalt	57	10575	1984	653	484	752	253	14758
2015	By	37	6079	2002	435	141	592	112	9398
	Region	8	503	354	76	118	160	175	1394
	Totalt	45	6582	2356	511	259	752	287	10792
Endring fra 2014		-21 %	-38 %	19 %	-22 %	-46 %	0 %	13 %	-27 %

For buss totalt (region og by) er det i 2015 en nedgang i driftsavvik i de fleste kategorier på 27 % sammenlignet med 2014. Forsinkede avganger utgjør den største posten i registrerte avvik og dette er i hovedsak knyttet til trafikkrelaterte problemer. Båt har en økning i antall innstilte avganger sammenlignet med 2014.

Punktlighet

Punktligheten er bedre i 2015 sammenlignet med 2014 med en nedgang i forsinkede avganger på 38 %. Dette gjelder forsinkelser målt fra startholdeplass. Det er flere årsaker til nedgangen. Ruter er justert der det har vært behov for bedre kjøretid, og signalprioritering for buss nok har også hatt en positiv effekt, samt at vinterhalvåret var gunstig for bussdrift. Anleggsarbeid har ikke påvirket bussene i særlig grad sammenlignet med tidligere år. Større anleggsarbeider har vært koordinert med AtB og rutene har blitt tilpasset ved behov.

Innstilte avganger

Innstilte avganger er redusert med 22 % i forhold til 2014. Bedringen er i hovedsak på personellsiden hvor innstillinger grunnet sjåførelaterte forhold er nesten halvert i forhold til 2014. Den tekniske tilstanden på bussmateriellet er god og innstillinger grunnet tekniske problemer med buss er redusert med 41 %.

Båt har en økning i innstilte avganger hvor det har vært kanselleringer grunnet værforhold.

Billettering

Driftsavvik på billettsystemet knyttet til elektronisk billettering er tilnærmet lik foregående år. AtB har sammen med systemutvikler arbeidet for å få et mere stabilt system. Billettutstyret har nådd en viss alder og slitasje er en faktor som må hensyntas. Det må forventes økt vedlikeholdsbehov og økt bytte av utstyr fremover.

Når det gjelder Mobillett er det få driftsavvik knyttet til dette systemet. Driftsavvik på Mobillett kan oppstå i forbindelse med endringer på takstnivå eller når teleoperatørene har problemer.

Sanntid

Feilrapporter på sanntidssystemet er redusert med 48 % i 2015 sammenlignet med 2014. Mot slutten av året ble det foretatt en systemomlegging som skapte en del problemer. Samtidig er som tidligere år problemer i region med at systemet ikke er tilstrekkelig designet for regiontrafikk. Det jobbes mot systemleverandør for å bote på dette.

Frakjøring

Frakjøring har økt 19 % i 2015 sammenlignet med 2014. Tilbudet er blitt redusert i henhold til økonomiske rammer samtidig som en har hatt passasjervekst. Med tanke på målet om økt passasjervekst også i 2016 kan dette bli en utfordring dersom det ikke kommer midler som gjør det mulig å øke kapasiteten.



10

Anskaffelser og kontrakter

AtB har som en av fire hovedoppgaver å anskaffe kollektive transporttjenester. Hoveddelen av tjenestene leveres i Sør-Trøndelag fylke innen transporttjenestene ferge, båt, buss og drosje.

I juni 2015 signerte AtB kontrakt med Boreal Transport Nord AS om levering av fergetjenester på sambandet Brekstad-Valset. Selskapet har lang erfaring med fergedrift. Fra og med 1. januar 2017 vil fartøyet «MF Petter Dass» trafikkere sambandet. Fergen har en kapasitet på 50 personbilenheter og er sertifisert for farvannsklasse 3. Det var i 2015 oppstart av anbud på ferge i ytre Trondheimsfjord på sambandene Garten-Storfosna, Garten-Storfosna-Leksa-Værnes og Dypfest-Tarva med Fosenlinjen som operatør.

AtB har startet arbeidet med å anskaffe fergetjenester for sambandene Brekstad-Valset og Flakk-Rørvik i Trondheimsfjorden

med oppstart etter ovennevnte kontrakt. På slutten av året ble det holdt dialogkonferanse med etterfølgende møter med deltagende rederier. Arbeidet vil pågå utover i 2016.

1. august 2015 var det oppstart av ny kontrakt for individuelt tilrettelagt skoleskyss for elever i videregående skoler i Trondheim og skoleelever i fylkene i Sør-Trøndelag. Trøndertaxi og Norgestaxi deler på transportoppdraget i de 7 kjøreområdene.

AtB var i 2015 involvert i en rettsak. I den hadde FosenLinjen AS anlagt søksmål for den positive kontraktinteresse. Saken tapte FosenLinjen AS i Trondheim tingrett i 2015, men avgjørelsen er anket for Frostating lagrett. Det er ikke ventet behandling av saken i lagmannsretten før i 2017.

På grunn av manglende kontraktsinngåelse på Brekstad-Valset ble det inngått kontrakt med Norled som gjelder ut 2018.



11

Markedsarbeid, kommunikasjon og informasjon

11.1. Markedsføring og informasjon

AtBs markedsføring og informasjon skal knyttes opp mot eksisterende og potensielle kunders behov. Målet er at stadig flere velger å reise kollektivt, og med høy kundetilfredshet. Generelt er det fokus på gode holdninger knyttet til det å reise kollektivt, gjennomført uttrykk, samt det å gjøre eksisterende kunder «stolte» av å reise kollektivt. All informasjon og markedsføring av AtB skal være i henhold til profil og skape gjenkjennelse i markedet.

Markedskommunikasjonen i 2015 har vært preget av å informere om rutetilbudet og det totale kollektivtilbudet, synliggjøre effekten av at så mange velger å reise kollektivt gjennom å sette pris på kundene, fokus på fornøyde kunder og synliggjøre de ulike billettmediene. Kommunikasjonen har spesielt vært rettet mot voksne arbeidsreisende og studenter.

AtB valgte i juni 2015 å slutte med trykte rutehefter. Bakgrunnen for valget var å sikre forutsigbar ruteinformasjon for kundene gjennom digitale kanaler i tillegg til å spare både miljø og penger. Det ble foretatt markedsundersøkelse på forhånd som viste at de aller fleste kunder i utgangspunktet brukte digitale kanaler. For å forberede kundene på dette ble det kjørt stor informasjonskampanje i forkant av at ruteheftene ble tatt bort. I tillegg ble det satt fokus på de ulike alternativene hvor kundene kan finne ruteinformasjon.

Det har vært jevn fokus gjennom hele året knyttet til ruteendringer og ruteinformasjon, billettløsninger og andre små og store aktiviteter.

Det er viktig å gi kundene det lille ekstra, og en aktivitet kalt Go'dag ble gjennomført også i 2015. Ansatte i AtB er ute blant kundene og deler ut overraskelser og informasjon. En viktig del av dette arbeidet er også at alle i organisasjonen får ut og møte kundene i en positiv setting.

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 russeren. Det blir mottatt som et meget positivt tiltak, og det selges flere tusen kort.

Sommeren 2015 ble det kjørt bestillingstransport til turishytter på Oppdal og Berkåk. Dette ble godt mottatt av fjellturister. Markedsføringen av tilbudet ble gjennomført i samarbeid med Trondheim Turistforening.

Det er et kontinuerlig et behov for å minne på reisende hvordan hver enkelt kan bidra til at reisen blir mer effektiv og bra for alle på en positiv måte. Det gjennomføres jevnlig «Gode bussvaner-kampanjer» både i by og region.

Gjennom hele året har kundene fått informasjon knyttet til AtBs tjenester som gjør det enklere å reise kollektivt. Mobillett, påfylling av t:kort via nettbutikk, reiseplanleggere og muligheten for å bruke t:kort på tog for periodekortbrukere.

Sosiale medier (Facebook og Twitter) har blitt en viktig informasjons- og dialogkanal for å nå ut til mange. Besvarelsen av sosiale medier er satt i system gjennom kundesenteret. Dette er viktige kanaler å følge opp, og det jobbes kontinuerlig med å få flere «likes» på siden slik at vi når ut med informasjon til enda flere.

11.2. Trafikantinformasjon

Det jobbes kontinuerlig med forbedring av informasjon på holdeplasser og terminaler både i by og region. Noe av utfordringen på region er manglende infrastruktur knyttet til for eksempel buss-skilt osv. For å forbedre dette er AtB i dialog og samarbeid med Statens vegvesen. I tillegg foregår det oppgradering av holdeplassfasiliteter på flere områder i de ulike kommunene, også i Trondheim. Kundeundersøkelsene viser at opplevelsen på holde-plassen er en viktig del av reisen. Det er viktig at det er trygg av- og påstigning, belysning knyttet til både trygghet og generelt, tilgjengelighet og informasjon.

Sanntidssystemet (SISST fase 3) ble i 2015 oppgradert med flere skjermer på holdeplasser og knutepunkt i Trondheimsregionen. I tillegg ga oppgraderingen mulighet for å legge inn driftsavvik direkte på sanntidsskjermene.

AtBs reiseplanleggere på atb.no og app AtB reise ble oppgradert med også å vise sanntidsinformasjon og driftsavvik knyttet til holde-plass eller rute. Dette gir kundene mulighet til kun å forholde seg til en kanal for all viktig reiseinformasjon knyttet til kollektivreisen.

11.3. Kundedialog

AtB har kunden i fokus. Vi 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 i forhold til skriftlige henvendelser, sosiale medier og møter med kunder og brukergrupper. I tillegg har vi direkte kontakt med studentorganisasjoner, bedrifter, pendlerforeninger, blindeforbundet, kommuner og andre samarbeidspartnere for å avdekke deres reisebehov og finne løsninger for disse.

11.4. Media og omdømme

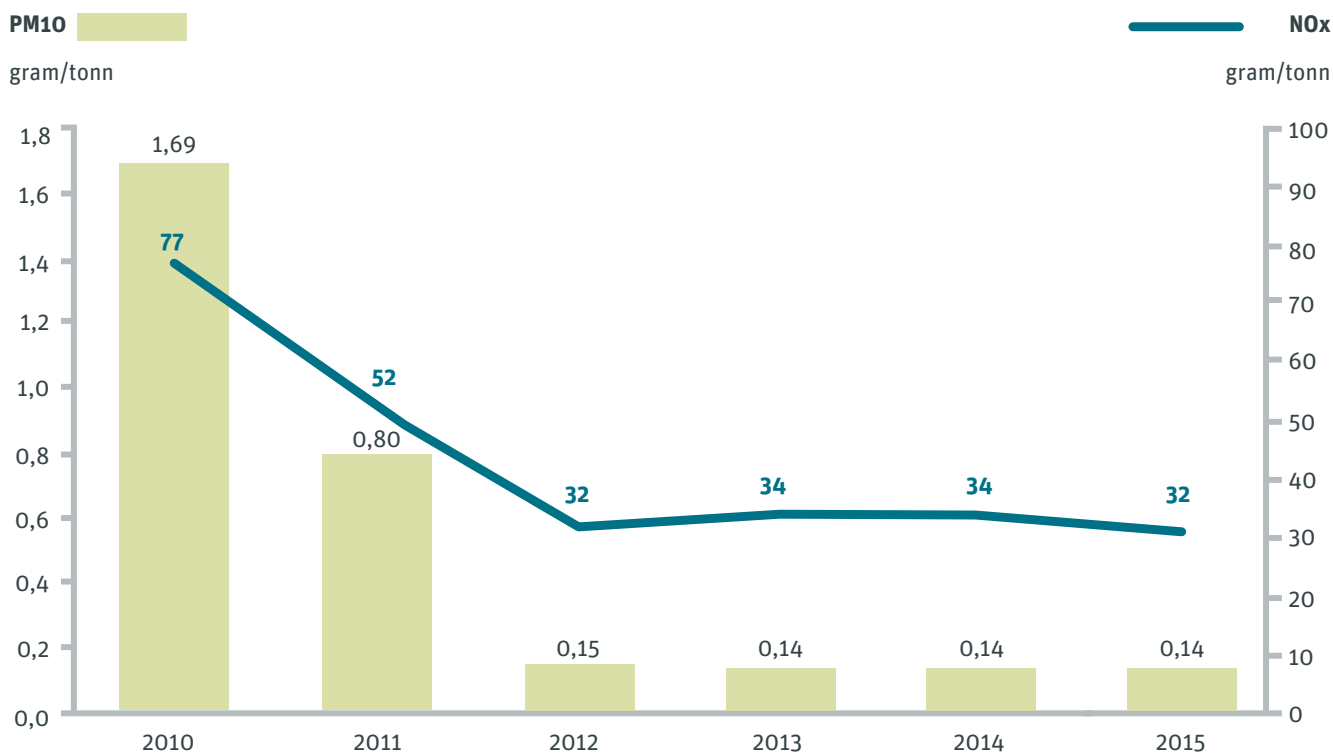
Interessen for kollektivtrafikken både i redaksjonelle medier og sosiale medier er høy, og viser at forventningene til AtB og våre operatører er høye.

I 2015 var det rundt 250 medieomtaler i ulike media, hvor Adresseavisen var den kanalen som har omtalt flest saker.

Facebook og Twitter er viktige kommunikasjonskanaler ut mot kundene. Informasjon blir spredd til mange på kort tid. AtB benytter dette både som informasjonskanal og for å ha dialog med kunder. Utviklingen på sosial medier har vært positiv. Ved utgangen av 2015 var det ca 13.000 likes på Facebook. Det oppleves som en kanal hvor det i tillegg til spørsmål kommer både positive og negative tilbakemeldinger.

12 Miljø

Klimagasser	By- og regionbuss			Hurtigbåt og ferge		
	2015	2014	% - endring 2014-2015	2015	2014	% - endring 2014-2015
Co2 i tonn	19289	21963	-12,2 %	19058	16875	12,9 %
Nox i tonn	78,92	86,06	-8,3 %	216	189,4	14,0 %
PM i tonn	0,5802	0,6134	-5,4 %	0	0	0,0 %



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.

I 2015 fikk AtB øremerkede midler for kjøp av biogass til bussdriften i Trondheim og markedet, hovedsakelig i Sverige – har bidratt med drøyt 860 000 Sm³ biogass, eller ca 25 % innblanding. Dette har gitt en reduksjon i CO₂ utslippene på ca 10% og man er nå tilbake på 2010-nivå til tross for en økning i produksjon på 9,3%.

Miljørapporteringen fra selskapene viser også at andre tiltak hjelper. Forbedringsprosjektet «Miljøvennlig kjørestil» fokuserer på drivstofforbruk, og gjennom økonomiske incentiver mot den enkelte sjåfør har dette bidratt til en total reduksjon på 12,2 % på Co₂, 5,4% på partikler og – 8,3% på NoX.

AtB overtok i 2014 ansvaret for hurtigbåtene og fra 2015 kom også fergedriften på sambandet Valsset-Brekstad og småsambandene i Ytre Trondheimsfjord inn i AtBs kontraktsportefølje.

Hva angår hurtigbåt så viser miljøregnskapet en økning av både Co₂, NOx og partikler sammenliknet med 2014. Værmessige utfordringer første tertial 2015, lengre verkstedopphold på nye båter og dermed drift med eldre reservefartøy har ikke gitt den ønskede effekten for miljøet i 2015 som AtB signaliserte i 2014.

2015 har totalt sett gitt en redusert miljøbelastning sammenliknet med foregående år. Co₂ utslippet er redusert med 491 tonn sammenliknet med 2014.

13

Årsberetning, årsregnskap og
revisjonsberetning

Styrets årsberetning 2015

AtB AS

1.1 Virksomhetens art og hvor den drives

AtB AS er administrasjonsselskapet for kollektivtransport i Sør-Trøndelag. Selskapet er heleid av Sør-Trøndelag Fylkeskommune (STFK) og har kontoradresse i Trondheim. Selskapet har som oppgave å planlegge, koordinere, kjøpe, og markedsføre all tilskuddsberettiget kollektivtrafikk i Sør-Trøndelag. Tilskudd til kollektivtrafikken ytes av Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Som administrasjonsselskap har AtB AS rett til å drive kollektivtransport i Sør-Trøndelag. Takster fastsettes av Sør-Trøndelag fylkeskommune, som ledd i fylkeskommunens budsjettbehandling. AtB AS har to hovedfinansieringskilder; billettinntekter og tilskudd fra Sør-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 2015 har det totale sykefraværet i AtB vært på 6,1%, fra 3,8% i 2014. Økningen skyldes økt 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 2015 66 ansatte, av disse er 32 kvinner (48%) og 34 menn (52%).

Ledergruppen ved AtB består av 2 kvinner og 4 menn. Styret består av 5 menn og 3 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 Sør-Trøndelag fylkeskommune oppnår sine mål for samferdselspolitikken innen gitte økonomiske rammer. Omsetningen for 2015 var kr. 1 321 517 466,- og resultatet før skatt ble kr. 3 975 432,-. Til sammenligning hadde AtB i 2014 en omsetning på kr 1 273 435 699,- og et resultat før skatt på kr 5 056 265,-. Omsetningsøkningen skyldes at man overtok ferge drift fra STFK fra 01.01.2015, takstøkning, samt inntekter fra biogassforsøk. Sett bort fra ny ferge drift ble tilskuddet til AtB fra STFK redusert med 62,5MNOK sammenlignet med nivået i 2014.

Det positive resultatet, på tross av redusert tilskudd, skyldes først og fremst at man har klart å foreta kraftige innsparinger i kostnadene til kollektivtransport. Det er foretatt store kostnadskutt, særlig innenfor regiontilbudet på buss, men også knyttet til busstilbudet i Trondheim. Endring av prinsipper for inntektsføring på periodeprodukter har gitt en positiv engangseffekt i form av økt inntekt, og bidrar også til et positivt årsresultat.

Selskapets likviditetsbeholdning var på kr. 105 449 890 pr 31.12.15, en økning fra kr. 95 140 239 pr 31.12.14. Styret mener likviditeten er tilfredsstillende i forhold til virksomhetens behov og risiko.

Årets positive resultat på kr. 2 388 209,- etter skatt gir en forbedring av egenkapitalen. Det er fortsatt en lav egenkapital målt opp mot omsetning og total kapital, men styret anser at den allikevel er tilfredsstillende ut i fra selskapets formål.

1.5 Fortsatt drift

Årsregnskapet for 2015 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. 84 % 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 NO_x 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. Grunnet økningen i produksjon er det i 2015 ikke oppnådd ytterligere reduksjoner i utslippene.

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 er det kjøpt inn nye eller satt inn ombygde båter i alle båtsambandene. 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 fortsetter inn i 2016 med en større innblanding/andel av biogass. Forsøket har allerede gitt selskapet noe erfaring med drift av denne typen teknologi, og bidrar til en renere luft i Trondheim.

1.7 Videre utvikling og framtidsutsikter

AtB har som mål å utvikle et attraktivt kollektivtilbud 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 mill 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.

I Sør-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 aktørene som påvirker det totale kollektivtilbudet med tanke på arealutnyttelse og infrastruktur, og at disse jobber sammen mot felles mål. I 2015 har det fra AtBs side vært arbeidet mye med dette gjennom Rutestrukturprosjektet. Dette prosjektet har vært ledet av AtB, og har som mål av seg å legge premissene og rammene for kollektivtrafikk i Trondheim og omegn i fremtiden. Prosjektet har også inkludert utredninger om et superbuststilbud i Trondheim der mye av finansieringen vil være statlig på bakgrunn av inngått bymiljøavtale mellom STFK og Staten. Rutestrukturprosjektet har ledet frem til en anbefaling fra AtB knyttet til kollektivtrafikken i 2019-2029. Denne skal behandles politisk i Trondheim Kommune og STFK våren 2016, og skal resultere i et mandat til AtB for å kunne foreta anbudsutlysning i Stor-Trondheim.

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

I rammeavtale med eier STFK inngått i 2014 har AtB AS fått økt handlingsrom gjennom å kunne justere produksjon, takster og rabatter med +/- 5% av det som fremgår av leveranseavtalen for 2015. Vedtak i Fylkestinget knyttet til takstendring i 2016 fjernet imidlertid handlingsrommet innenfor takst for 2016. Det arbeides i 2016 med å få på plass en ny rammeavtale som skal definere AtBs rolle og handlingsrom.

1.8 Disponering av årets resultat

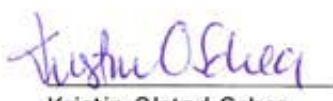
Etter styrets oppfatning, gir fremlagt resultatregnskap og balanse med noter uttrykk for virksomhetens resultat for 2015 og økonomiske stilling ved årsskiftet. Det er ikke inntrådt forhold etter regnskapsårets slutt som er av betydning for bedømmelsen av regnskapet. Virksomheten har et overskudd på kr. 2 388 209, som foreslås disponert på følgende måte:

Overføring til annen egenkapital kr 2 388 209,-

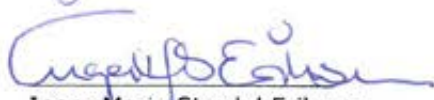
Trondheim, 20. april 2016

31. desember 2015


Bjørn Wiggen
styrets leder


Kristin Olstad Schea
styremedlem

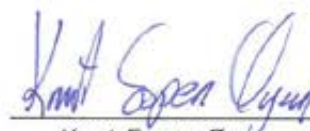

Odd Steinar Åfar Viseth
styremedlem


Inger Marie Stordal Eriksen
styremedlem


Målfrid Vik Sønstabø
styremedlem


Otto Frøseth
styremedlem


Kristian Tangen
styremedlem


Knut Espen Øyan
styremedlem


Janne Sollie
adm. direktør

Årsrapport for 2015

Årsberetning

Årsregnskap

- Resultatregnskap
- Balanse
- Kontantstrømoppstilling
- Noter

Revisjonsberetning

Resultatregnskap

	Note	2015	2014
Driftsinntekter			
Salgsinntekt		682 211 103	606 238 398
Annen driftsinntekt	3	639 306 363	667 197 301
Sum driftsinntekter		<u>1 321 517 466</u>	<u>1 273 435 699</u>
Driftskostnader			
Varekostnad		1 207 236 990	1 164 430 621
Lønnskostnad	2, 12	46 014 446	42 949 649
Avskrivning	4, 5	11 085 883	11 606 959
Annen driftskostnad	2	56 858 994	52 629 836
Sum driftskostnader		<u>1 321 196 313</u>	<u>1 271 617 065</u>
Driftsresultat		<u>321 153</u>	<u>1 818 634</u>
Finansinntekter og finanskostnader			
Annen finansinntekt		3 971 957	3 513 507
Annen finanskostnad		317 678	275 876
Netto finansposter		<u>3 654 279</u>	<u>3 237 631</u>
Ordinært resultat før skattekostnad		<u>3 975 432</u>	<u>5 056 265</u>
Skattekostnad på ordinært resultat	6	<u>1 587 223</u>	<u>1 356 691</u>
Årsresultat	8	<u>2 388 209</u>	<u>3 699 574</u>
Overføringer og disponeringer			
Udekket tap	8	<u>2 388 209</u>	<u>3 699 574</u>

Balanse pr. 31. desember

	Note	2015	2014
Anleggsmidler			
<i>Immaterielle eiendeler</i>			
Forskning og utvikling	5	4 745 240	0
Utsatt skattefordel	6	2 645 432	2 705 397
Goodwill	5	104 599	209 198
Sum immaterielle eiendeler		<u>7 495 271</u>	<u>2 914 595</u>
<i>Varige driftsmidler</i>			
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	4	417 757	0
Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontormaskiner ol	4	<u>13 573 277</u>	<u>22 491 297</u>
Sum varige driftsmidler		<u>13 991 034</u>	<u>22 491 297</u>
Sum anleggsmidler		<u>21 486 305</u>	<u>25 405 892</u>
Omløpsmidler			
Varer	11	<u>379 075</u>	<u>204 325</u>
<i>Fordringer</i>			
Kundefordringer	13	136 530 264	124 365 675
Andre fordringer	9, 13	<u>41 707 445</u>	<u>51 430 303</u>
Sum fordringer		<u>178 237 709</u>	<u>175 795 978</u>
<i>Investeringer</i>			
Markedsbaserte aksjer		<u>1 123 307</u>	<u>1 152 278</u>
Sum investeringer		<u>1 123 307</u>	<u>1 152 278</u>
Bankinnskudd, kontanter og lignende	10	<u>105 449 890</u>	<u>95 140 239</u>
Sum omløpsmidler		<u>285 189 981</u>	<u>272 292 820</u>
Sum eiendeler		<u>306 676 286</u>	<u>297 698 712</u>

Balanse pr. 31. desember

	Note	2015	2014
Egenkapital			
<i>Innskutt egenkapital</i>			
Aksjekapital	7, 8	10 000 000	10 000 000
Overkurs	8	10 000 000	10 000 000
Sum innskutt egenkapital		<u>20 000 000</u>	<u>20 000 000</u>
<i>Opptjent egenkapital</i>			
Udekket tap	8	<u>-3 687 731</u>	<u>-6 075 940</u>
Sum opptjent egenkapital		<u>-3 687 731</u>	<u>-6 075 940</u>
Sum egenkapital		<u>16 312 269</u>	<u>13 924 060</u>
Gjeld			
<i>Avsetninger for forpliktelser</i>			
Pensjonsforpliktelser	12	5 618 958	3 432 102
Andre avsetninger for forpliktelser	4	<u>4 545 267</u>	<u>9 344 537</u>
Sum avsetning for forpliktelser		<u>10 164 225</u>	<u>12 776 639</u>
<i>Annen langsiktig gjeld</i>			
Øvrig langsiktig gjeld	13	<u>0</u>	<u>7 800 000</u>
Sum annen langsiktig gjeld		<u>0</u>	<u>7 800 000</u>
<i>Kortsiktig gjeld</i>			
Leverandørgjeld		123 116 261	56 326 723
Betalbar skatt	6	1 527 258	0
Skyldige offentlige avgifter	10	2 916 525	2 670 300
Annen kortsiktig gjeld	9, 13	<u>152 639 748</u>	<u>204 200 990</u>
Sum kortsiktig gjeld		<u>280 199 792</u>	<u>263 198 013</u>
Sum gjeld		<u>290 364 017</u>	<u>283 774 652</u>
Sum egenkapital og gjeld		<u>306 676 286</u>	<u>297 698 712</u>

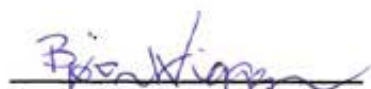
Balanse pr. 31. desember

Note

2015

2014

31. desember 2015
Trondheim, 20. april 2016


Bjørn M. Wiggen
styrets leder


Målfrid Vik Sønstabø
styremedlem


Otto Frøseth
styremedlem


Kristian Tangen
styremedlem


Knut Espen Øyan
styremedlem


Odd Steinar Åfar Viseth
styremedlem


Inger Marie Stordal Eriksen
styremedlem


Kristin Olstad Schea
styremedlem


Janne Sollie
administrerende direktør

Kontantstrømoppstilling

	Note	2015	2014
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter			
Resultat før skattekostnad		3 975 432	5 056 265
Ordinære avskrivninger	4, 5	11 085 883	11 606 959
Endring i varelager, kundefordringer og leverandørgjeld		54 450 199	-106 498 251
Forskjeller i pensjonsmidler/-forpliktelser	12	2 186 856	592 910
Endring i andre tidsavgrensningsposter		-46 362 458	143 151 421
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		<u>25 335 912</u>	<u>53 909 304</u>
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter			
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	4	-2 481 021	-2 646 809
Effekt av balanseført FOU	5	-4 745 240	0
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		<u>-7 226 261</u>	<u>-2 646 809</u>
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter			
Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld		-7 800 000	0
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		<u>-7 800 000</u>	<u>0</u>
Netto endring i likvider i året		10 309 651	51 262 495
Kontanter og bankinnskudd per 01.01		95 140 239	43 877 744
Kontanter og bankinnskudd per. 31.12		<u>105 449 890</u>	<u>95 140 239</u>

Av kontanter og bankinnskudd pr 31.12.15 utgjør bundne midler kr 7 690 955. Tilsvarende pr 31.12.14 var kr 6 028 124.

Noter til regnskapet for 2015

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 2015

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

Skattekostnad består av betalbar skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt/skattefordel er beregnet på alle forskjeller mellom regnskapsmessig og skattemessig verdi på eiendeler og gjeld. Utsatt skatt er beregnet med 25 % på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt skattemessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttgjort. Betalbar skatt og utsatt skatt er regnskapsført direkte mot egenkapitalen i den grad skattepostene relaterer seg til egenkapitaltransaksjoner.

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.

Investeringsstilskudd behandles som utsatt inntekt og inntektsføres i takt med avskrivning på tilhørende driftsmiddel. Driftstilskudd inntektsføres løpende i takt med opptjening.

Tilskudd bruttoføres i årsregnskapet.

Noter til regnskapet for 2015

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

<i>Lønnskostnader</i>	2015	2014
Lønninger	31 662 006	27 109 301
Arbeidsgiveravgift	4 990 595	4 253 297
Pensjonskostnader	6 748 101	4 125 525
Andre ytelser	2 613 744	7 461 526
Sum	<u>46 014 446</u>	<u>42 949 649</u>

Selskapet har i regnskapsåret sysselsatt totalt 61 årsverk.

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

Ytelser til ledende personer

	Lønn	Pensjonsutgifter	Andre godtgjørelser
Janne Sollie, adm. dir.	1 113 555	22 271	5 496

Styret består av styreformann og 7 styremedlemmer. Det er kostnadsført kroner 345 000 i styrehonorar i 2015, kroner 100 000 til styrets leder og kroner 35 000 til hver av styremedlemmene.

Godtgjørelse til revisor er fordelt på følgende:

	2015
Lovpålagt revisjon	120 000
Skatterådgivning	312 500
Andre tjenester	407 500

Merverdiavgift er ikke inkludert i revisjonshonoraret.

Note 3 - Offentlige tilskudd

Selskapet har i 2015 inntektsført tilskudd på kroner 639 306 363. Kroner 5 052 685 av tilskuddet er investeringstilskudd, mens det resterende beløpet er driftstilskudd fra Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Noter til regnskapet for 2015

Note 4 - Varige driftsmidler

	Tomter, bygninger og annen eiendom	Driftsløsøre, inventar, verktøy mm.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	0	55 869 857	55 869 857
Tilgang kjøpte driftsmidler	435 163	2 045 858	2 481 021
Anskaffelseskost 31.12.	435 163	57 915 715	58 350 878
Akk.avskrivning 31.12.	-17 407	-44 342 437	-44 359 844
Balanseført pr. 31.12.	417 756	13 573 278	13 991 034
Årets avskrivninger	17 407	10 963 877	10 981 284
Økonomisk levetid Avskrivningsplan	2-3 år Lineær	3-5 år Lineær	

Selskapet har mottatt investeringstilskudd fra Sør-Trøndelag fylkeskommune, Statens Vegvesen og Trondheim kommune.

Driftsmidler bokføres til brutto anskaffelseskost uavhengig av tilskuddet og avskrives over den økonomiske levetiden. Tilskuddet behandles som utsatt inntektsføring og periodiseres i takt med avskrivningene. Investeringstilskudd inntektsføres under annen driftsinntekt.

Note 5 - Immaterielle eiendeler

	Goodwill	Arbeid under utførelse	Sum
Anskaffelseskost pr 01.01.	523 000	0	523 000
Tilgang	0	4 745 240	4 745 240
Anskaffelseskost 31.12.	523 000	4 745 240	5 268 240
Akk.avskrivninger 31.12.	-418 401	0	-418 401
Balanseført verdi pr.31.12.	104 599	4 745 240	4 849 839
Årets avskrivninger	104 559	0	104 559
Økonomisk levetid Avskrivningsplan	5 år Lineær	10 år Lineær	

Arbeid under utførelse gjelder kostnader knyttet til prosjekt for rutestrukturering, ruteplanverktøy og ferjeandbud. Prosjektene vil avskrives over sin antatte levetid ved ferdigstillelse.

Noter til regnskapet for 2015

Note 6 - Skatt

Årets skattekostnad fordeler seg på:

	2015	2014
Betalbar skatt	1 527 258	0
Endring utsatt skatt	59 965	1 356 691
Årets totale skattekostnad	1 587 223	1 356 691

Beregning av årets skattegrunnlag:

	2015	2014
Ordinært resultat før skattekostnad	3 975 432	5 056 265
Permanente forskjeller	1 101 744	1 026
Verdireduksjon finansielle instr. vurdert til virkelig verdi	35 238	0
3% av skattefrie inntekter etter fritaksmetoden	546	403
Tilbakeføring av inntektsført utbytte	-18 198	-13 434
Verdiendring finansielle instrumenter vurdert til virkelig verdi	0	-19 480
Endring i midlertidige forskjeller	5 541 617	2 697 576
Skattegrunnlag før anvendelse av fremførbart underskudd	10 636 379	7 722 356
Anvendt fremførbart underskudd	-4 979 877	-7 722 356
Årets skattegrunnlag	5 656 502	0
Betalbar skatt (27%) av årets skattegrunnlag	1 527 258	

Oversikt over midlertidige forskjeller

	2015	2014
Driftsmidler	-3 762 773	-1 308 012
Utestående fordringer	-1 200 000	-300 000
Netto pensjonsforpliktelse	-5 618 958	-3 432 102
Sum	-10 581 731	-5 040 114
Akkumulert fremførbart underskudd	0	-4 979 877
Netto midlertidige forskjeller pr 31.12	-10 581 731	-10 019 991
Utsatt skattefordel 25% (27% i 2014)	-2 645 432	-2 705 397

Note 7 - 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 2015

Note 8 - Egenkapital

	Aksjekapital	Overkurs	Udekket tap	Sum
Egenkapital 01.01.	10 000 000	10 000 000	-6 075 940	13 924 060
Årsresultat	0	0	2 388 209	2 388 209
Egenkapital 31.12.	10 000 000	10 000 000	-3 687 731	16 312 269

Note 9 - Fordringer og gjeld

<i>Annen kortsiktig gjeld</i>	2015	2014
Påløpte kostnader	-33 674 847	-85 785 620
Skyldig lønn	-3 546 849	-2 949 027
Uopptjent inntekt	-77 009 542	-64 695 000
Gjeld til reisende	-38 408 512	-49 858 988
Mellomværende operatører	0	-912 355
Sum	-152 639 748	-204 200 990

<i>Andre fordringer</i>	2015	2014
Opptjent, ikke fakturert inntekt	6 529 044	31 130 379
Tilgode merverdiavgift	7 195 826	3 762 725
Andre kortsiktige fordringer	937 514	11 169 627
Forskuddsbetalte kostnader	15 377 170	3 156 748
Tilgode billetttoppgjør	10 945 289	2 210 824
Mellomværende operatører	722 602	0
Sum	41 707 445	51 430 303

Note 10 - Bankinnskudd

	2015
Bundne skattetrekksmidler utgjør	7 690 955

Note 11 - Varer

Selskapet har per 31.12.2015 en varebeholdning bestående av t:kort til en samlet kostpris på kr 379 075.

Noter til regnskapet for 2015

Note 12 - 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 65 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.

	2015	2014
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	5 492 571	4 003 908
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	456 539	550 108
Avkastning på pensjonsmidler	-340 461	-351 342
Administrasjonskostnader	216 518	227 354
Arbeidsgiveravgift	821 349	624 634
Resultatført aktuarielt tap (gevinst)	101 586	54 160
Resultatført planendring	0	-983 297
Netto pensjonskostnad	6 748 102	4 125 525

	2015	2014
Opptjente pensjonsforpliktelser	17 108 879	14 059 506
Beregnete pensjonsforpliktelser	17 108 879	14 059 506
Pensjonsmidler (til markedsverdi)	12 222 885	8 821 010
Arbeidsgiveravgift	688 925	738 628
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	44 039	-2 545 022
Netto pensjonsforpliktelse	5 618 958	3 432 102

<i>Økonomiske forutsetninger:</i>	2015	2014
Diskonteringsrente	2,7%	2,3%
Forventet lønnsregulering	2,5%	2,75%
Forventet avkastning på fondsmidler	3,3%	3,2%
Forventet G-regulering	2,25%	2,5%
Forventet pensjonsregulering	1,48%	1,73%
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 2015

Note 13 - Mellomværende med eier

<i>Fordringer</i>	2015	2014
Kundefordringer	48 227 950	7 229 622
Andre fordringer	253 500	0
Sum	<u>48 481 450</u>	<u>7 229 622</u>
 <i>Gjeld</i>	 2015	 2014
Leverandørgjeld	0	52 451
Langsiktig lån	0	7 800 000
Sum	<u>0</u>	<u>7 852 451</u>

Sør-Trøndelag fylkeskommune ytet i 2013 et langsiktig lån til AtB på kr 7 800 000. Lånet rentebehandles jf. avtale og ble nedbetalt i sin helhet i 2015.

Til generalforsamlingen i
AtB AS

REVISORS BERETNING

Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for AtB AS, som består av balanse per 31. desember 2015, resultatregnskap som viser et overskudd på kr 2 388 209 og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Styrets og administrerende direktørs ansvar for årsregnskapet

Styret og administrerende direktør er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge, og for slik intern kontroll som styret og administrerende direktør finner nødvendig for å muliggjøre utarbeidelsen av et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Revisors oppgaver og plikter

Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om dette årsregnskapet på bakgrunn av vår revisjon. Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder **International Standards on Auditing**. Revisjonsstandardene krever at vi etterlever etiske krav og planlegger og gjennomfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon.

En revisjon innebærer utførelse av handlinger for å innhente revisjonsbevis for beløpene og opplysningene i årsregnskapet. De valgte handlingene avhenger av revisors skjønn, herunder vurderingen av risikoene for at årsregnskapet inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes misligheter eller feil. Ved en slik risikovurdering tar revisor hensyn til den interne kontrollen som er relevant for selskapets utarbeidelse av et årsregnskap som gir et rettviseende bilde. Formålet er å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll. En revisjon omfatter også en vurdering av om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene utarbeidet av ledelsen er rimelige, samt en vurdering av den samlede presentasjonen av årsregnskapet.

Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Konklusjon

Etter vår mening er årsregnskapet for AtB AS avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettvisende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2015 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Uttalelse om øvrige forhold

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 nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at styret og administrerende direktør 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, 13. mai 2016
ERNST & YOUNG AS



Helge G. Lorentzen
statsautorisert revisor

**Vi tar
dæ me'
fra A te B**

