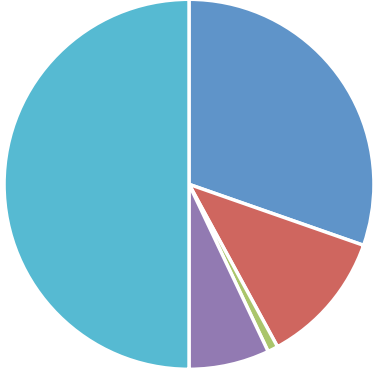
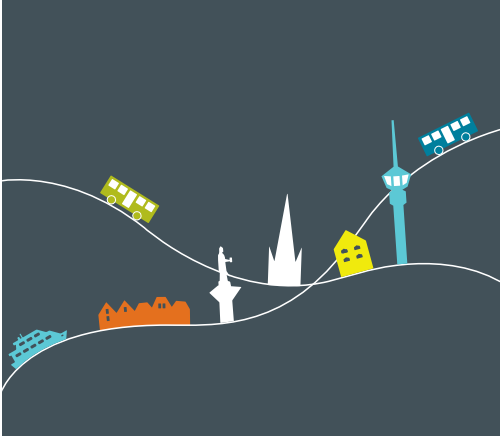
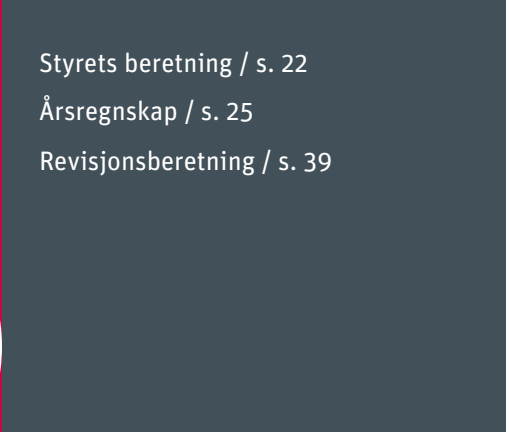


2014

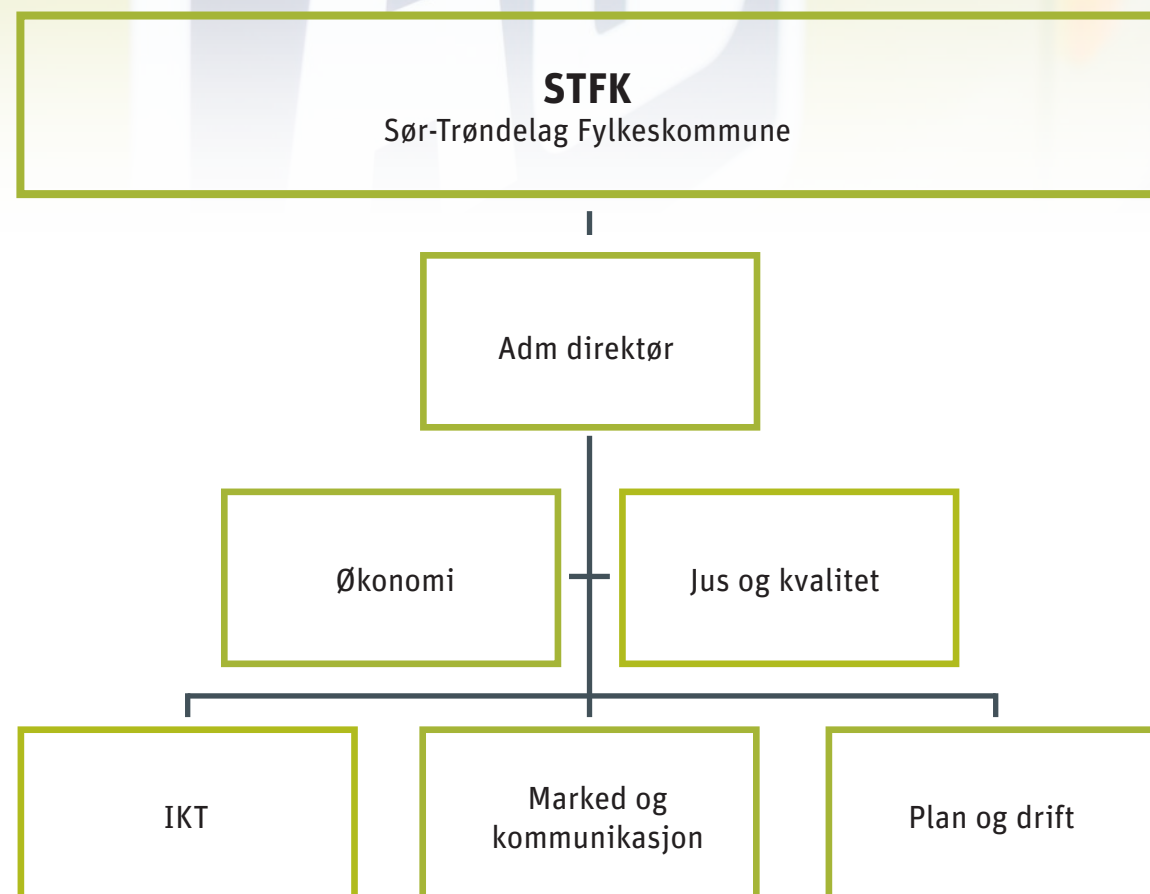
Årsrapport



Vi tar
dæ me'
fra A te B

	1 AtB AS / s. 4	
	2 Sammendrag / s. 6	
	3 Trafikk og markedsutvikling / s. 8	
	4 Kunden i fokus / s. 10	
	5 Rutetilbudet, kontrakter og anbud / s. 12	
	6 Kunder og kvalitet / s. 14	
	7 Driftsavvik 2014 / s. 16	
	8 Kommunikasjon og markedsføring / s. 18	
	9 Salg og billetter / s. 20	
	10 Miljø / s. 21	

Styrets beretning / s. 22
Årsregnskap / s. 25
Revisjonsberetning / s. 39



1 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

AtBs ansvar er å tilby attraktiv, samordnet og miljøvennlig kollektivtransport. Ansvar ivaretas gjennom oppgaver som å utvikle, planlegge, bestille, kjøpe og markedsføre et kollektivtilbud som innenfor gitte økonomiske rammer best mulig svarer på de overordnede samferdselspolitiske målene Sør-Trøndelag fylkeskommune har satt for kollektivtrafikken.

AtB er et aksjeselskap som eies 100 % av Sør-Trøndelag fylkeskommunen. Selskapet ble opprettet i 2009.

Rutetrafikken utføres av ulike operatørselskap som har kontrakt med AtB. Kontraktene tildeles etter anbuds-konkurranser som gjennomføres etter Lov om offentlig anskaffelser. Trafikktilbudet styres ved kontrakter mellom AtB og operatører.

AtB har i perioden 2009 - 2015 gradvis overtatt ansvaret for alle kollektivtransporttjenester, både når det gjelder buss, båt og ferge. Et unntak er fergesambandet Flakk-Rørvik hvor AtB vil få ansvaret fra 2019. Dette ansvaret er regulert gjennom etablering av 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 i leveranseavtalen. AtB har ut i fra sitt ansvar og sin rolle, definert følgende visjon, forretningside, kundeløfte og verdier for AtB sin virksomhet. AtB har nå startet et arbeid med å utvikle et strategidokument for selskapet og det kan derfor komme endringer på disse områdene for neste årsrapport.

1.1 AtBs organisasjon

AtB har vært under gradvis oppbygging siden etableringen i 2009. AtB hadde i utgangen av 2014 59 ansatte fordelt på 55,3 årsverk. Av disse jobber 39 i administrasjonen og 20 personer i AtB kundesenter. I dag består organisasjonen av tre avdelinger: Markedsavdeling, plan- og driftsavdeling, og IKT-avdeling. I tillegg kommer stabsfunksjonene økonomi, jus og kvalitet. Stab for jus og kvalitet ble opprettet i 2014.

1.2 Overordnede mål

1.2.1 Langsiktige mål fra Sør-Trøndelag fylkeskommune

- Innen 2020: Andelen som reiser kollektivt Trondheims-regionen skal økes fra 5 % til 7 %
- Innen 2018: Andelen som reiser kollektivt i Trondheim skal økes fra 11 % til 15 %

Ved utgangen av 2014 er denne andelen 11,9 %

- Kollektivtrafikken skal ha svært god standard, det vil si høy frekvens på rutetilbudet, høy reisehastighet, oversiktlig linjenett og rutesystem, enkel billettering og lavutslipp.
- AtB har pr i dag en veldig høy kundetilfredshet, - se kap 4
- AtB skal bidra til å nå lokale og globale miljømål
- AtB har bidratt til reduksjon av svevestøv, NOx og CO₂, se kap 10

1.2.2 Langsiktige nasjonale mål

Det er nå satt et nytt mål på nasjonalt nivå – nullvekst-målet- som innebærer at all veksten i persontrafikken framover skal tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk. Dette innebærer at kollektivtrafikken i Trondheim må fordobles fra dagens 25 millioner reisende til 50 millioner fram til 2040, og at dette innebærer en årlig vekst på 1 million reisende.



Sammendrag

Et av de viktigste målene for AtB er å få flere til å reise kollektivt. Det har vært stor økning av antall reisende de siste årene, og økningen for 2014 vs 2013 var på 3,5 % for Trondheim og 9 % for Trondheimsregionen. For hurtigbåt har veksten vært på hele 11 %.

I april 2014 ble antall bommer i Trondheim utvidet. Det er forventet at dette vil få effekt på antall kollektivreisende og reduksjon av antall biler inn mot Trondheim sentrum.

AtBs hovedaktiviteter i 2014 har vært knyttet til drift av det etablerte kollektivtilbudet i Trondheim og regionen, drift av skoleskyss, forberedelser for oppstartoppstart av hurtigbåt i januar 2014 og videre drift, oppstart av ferge i januar 2015 og forberedelse av nytt fergeanbud. I tillegg har det vært tilpassing av AtBs organisasjon til de oppdragene vi til en hver tid er satt til å løse.

Tilskuddsrammene for kollektivtrafikken i Sør-Trøndelag ble for 2015 redusert med 80 millioner i forhold til 2014. Året har derfor i stor grad vært preget av å tilrettelegge og tilpasse kollektivtilbudet innenfor gitte tilskuddsramme. Dette har vært gjort gjennom rutejustering og prisøkning fra januar 2015. Dette har vært krevende arbeid som har involvert store deler av organisasjonen.

Det har vært jobbet grundig gjennom høsten både opp mot operatørene, kommuner og kundene for å være forberedt til rute-endringene fra januar 2015.

AtB har et velfungerende billettsystem, og de fleste som reiser kollektivt i Sør-Trøndelag betaler sin billett enten med t:kort eller Mobillet. 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 2014. I forbindelse med NSB sin utvidelse av lokaltog-tilbudet fra Melhus ble rutetilbudet med buss tilpasset i forhold til avgangene. Totalt vil det gi kundene et meget godt kollektivtilbud på strekningen. AtB samarbeider med andre administrasjonsselskap i Norge for gjensidig nytte i forhold til utvikling og erfarings-utveksling. Mye av dette samarbeidet foregår via Kollektivtrafikkforeningen.

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

3 Trafikk og 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 byutvikling jobber og planlegger sammen. Gjennom godt samarbeid med 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 skal gjennomføres et nytt rutesstrukturprosjekt for Trondheimsregionen, hvor hovedtyngden av kollektivreiser gjennomføres. Dette arbeidet ble påbegynt i 2014, og skal være gjennomført innen sommeren 2016.

AtB forholder seg til ulike områder og med ulike hensyn å ta knyttet til trafikk og markedsutvikling; Trondheimsområdet, pendlerområdet (som dekkes både av buss og båt) og regionene. Disse områdene krever ulikt tilbud og har ulike målgrupper og reisebehov å ta hensyn til.

Det har de siste årene vært en jevn økning av antall kollektivreisende i Trondheimsregionen, og markedet utvikler seg positivt med hensyn til fokus på kollektivtrafikk. Andelen kollektivreisende øker. Miljøfaktoren spiller også en rolle ift at folk velger å reise kollektivt. Bedre tilbud gjennom fremkommelighet, frekvens og mer effektivt transportsystem, i tillegg til miljøvennlige busser gjør det enklere å velge buss fremfor bil i Trondheimsregionen.

Salget av el-bil i Sør-Trøndelag er høyt. Det har vært diskusjoner i 2014 ift at el-bil ble fratatt retten til å reise gratis med ferger i fylket. Dette kan ha hatt positiv effekt for inntektene i kollektivtrafikken.

I regionene har det også vært vekst på enkelte av rutene. AtB har i stor grad lagt opp til markedstilpasset rutetilbud, og fører statistikk gjennom billettsystemet for å kunne følge med denne utviklingen. Reisestatistikk i tillegg til dialog med kommuner og operatører legger grunnlaget for rutetilbudet.

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

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

Det er flere faktorer som påvirker vekst i kollektivtrafikken; godt rutetilbud, frekvens, enkelt og tilgjengelig. I tillegg er det viktig med en tilrettelagt infrastruktur slik at det blir et reelt alternativ til bil når det gjelder 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 blant kundene.

3.1 Passasjerstatistikk med fordeling på områder Trondheim

Ca. 865.000 flere reisende i Trondheim i 2014 sammenlignet med 2013 – en vekst på ca. 3,5 %.

Trondheimsregionen

Ca. 256.000 flere reisende i Trondheimsregionen i 2014 sammenlignet med 2013 – en vekst på ca. 9 %.

Regionene i Sør-Trøndelag

Ca. 1.700.000 reisende i regionene i Sør-Trøndelag i 2014.

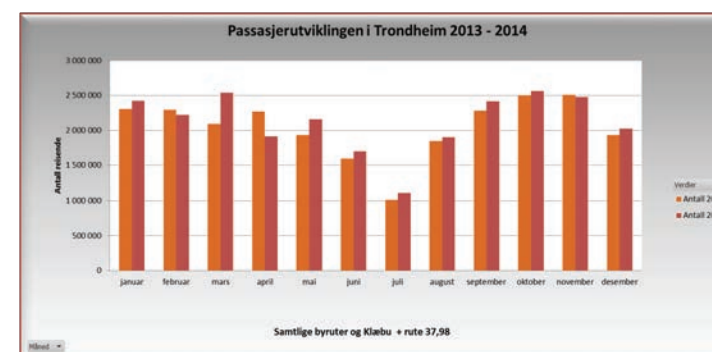
Hurtigbåt

Ca 625.000 reisende med hurtigbåt i Sør-Trøndelag i 2014.

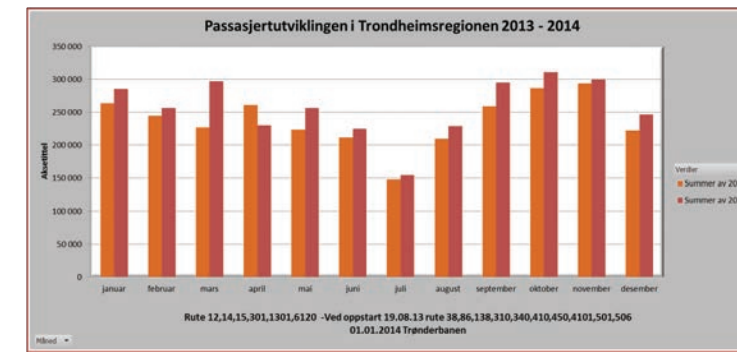
Inntektene dekker i snitt 50% av kostnadene. Den øvrige 50% dekkes av STFK i form av rammetilskudd.

83% av kostnadene knytter seg til busstilbudet i regionen.

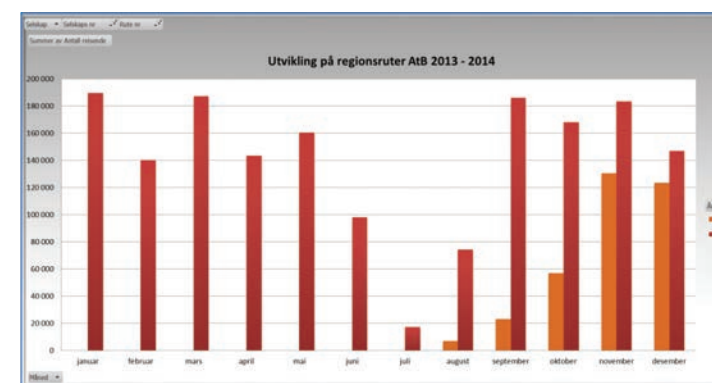
Passasjerstatistikk med fordeling på områder



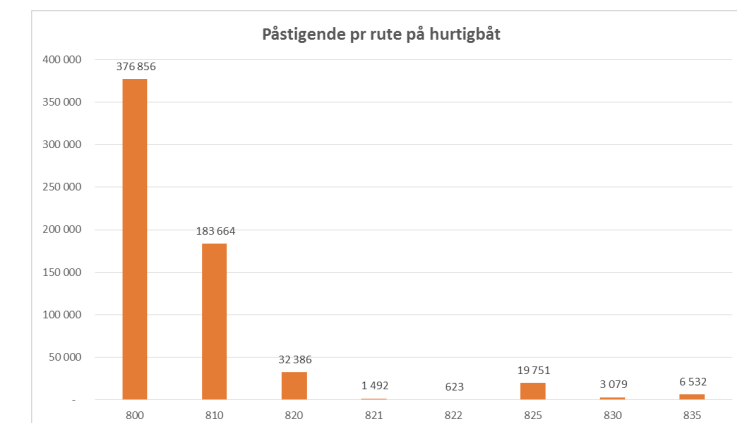
Ca. 865.000 flere reisende i Trondheim i 2014 sammenlignet med 2013 – en vekst på ca. 3,5 %.



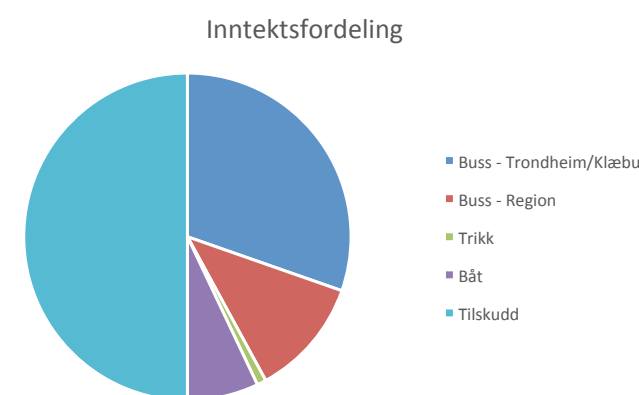
Ca. 256.000 flere reisende i Trondheimsregionen i 2014 sammenlignet med 2013 – en vekst på ca. 9%.



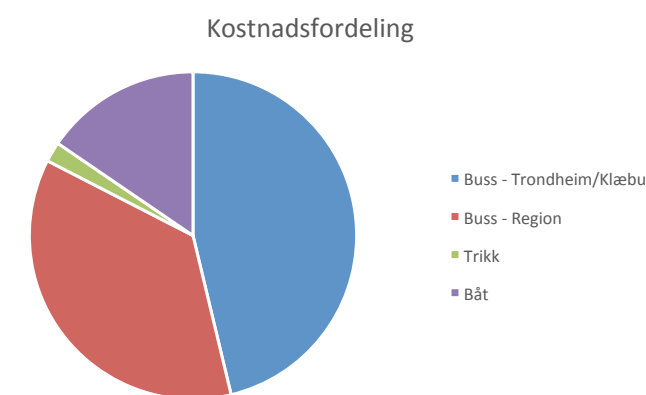
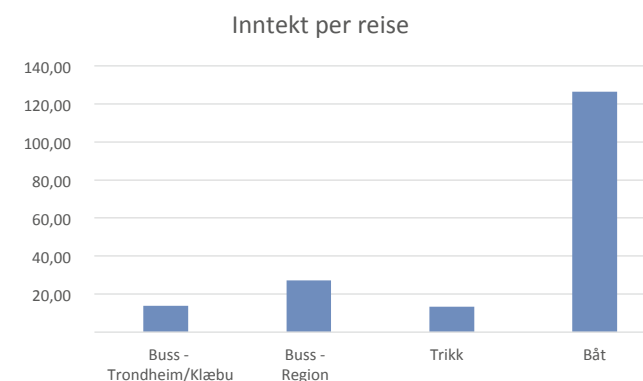
Regionene i Sør-Trøndelag - ca. 1.700.000 reisende i regionene i Sør-Trøndelag i 2014.



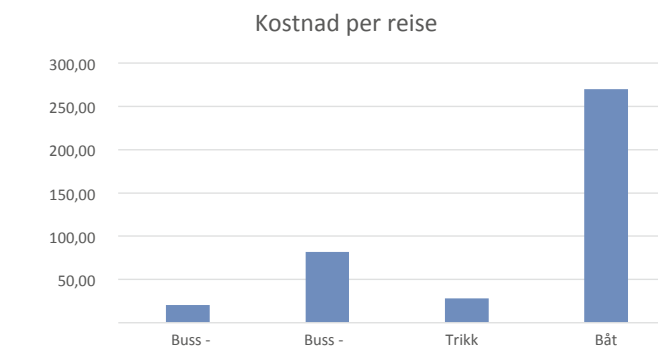
Hurtigbåt - Ca 625.000 reisende med hurtigbåt i Sør-Trøndelag i 2014.



Inntektene dekker i snitt 50% av kostnadene. Den øvrige 50% dekkes av STFK i form av rammetilskudd.



83% av kostnadene knytter seg til busstilbudet i regionen.



4 Kunden i fokus



AtBs gode måloppnåelse i forhold til trafikkvekst og høy kundetilfredshet skyldes ulike forhold knyttet til det totale kollektivtilbudet. AtB jobber i utgangspunktet alltid 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, 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 tilbuds-utformingen. 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 systematisk økt bruken av kundeinnsikt i produkt-utviklingen gjennom tiltak som:

- Kundetilfredshetsundersøkelse (data siden 2010)
- Temaundersøkelser på ulike ruter
- Tilbakemeldinger fra Reisegarantien
- Tilbakemeldinger via førstelinje (kundebehandlere, kontrollører, sjåførere)
- Fokusgrupper
- Pilottester (eks Mobillett og sanntidsapp)

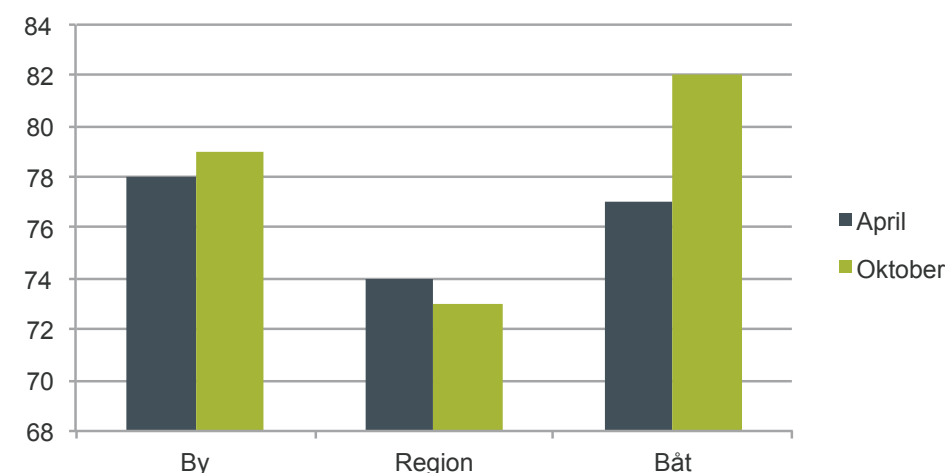
AtB har en sammensatt kundegruppe som dekker hele befolkningen. Våre tjenester er en viktig del av hverdagen til folk, og AtB tar sitt samfunnsansvar på alvor. Etter hvert som AtB har overtatt ansvaret for nye områder, har mål-gruppesammensetningen endret seg. Selskapet har stor fokus på kundene og tilbakemeldinger 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. 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.

AtB stiller også store krav til kvaliteten som leveres av operatørene ut mot kundene, knyttet til kundeservice, trygghet og sikkerhet, kjørestil og andre elementer som påvirker opplevelsen på turen. Resultater fra kundeundersøkelser, brukerforum og kontinuerlig tilbakemeldinger fra kunder knyttet til ulike tema blir brukt i utvikling av det totale kollektivtilbudet. Dette gjelder både rutetilbud, billett-løsninger, informasjon og andre viktige elementer som er med å påvirke kundenes opplevelse av det å reise kollektivt.

AtB gjennomfører kundetilfredshetsundersøkelser (KTI) 2 ganger årlig. Denne undersøkelsen gir oss oversikt over hvordan kundene opplever den totale leveransen fra AtB.

Kundetilfredshet 2014



Det dreier seg blant annet om kundetilfredshets-elementer, lojalitet og omdømme.

Følgende kundetilfredshetsundersøkelser er gjennomført i perioden:

- April - Stor-Trondheim, regionene i Sør-Trøndelag, hurtigbåt
- Oktober - Stor-Trondheim, regionene i Sør-Trøndelag, hurtigbåt

Når kundene blir spurt om hvor fornøyd de totalt sett er med AtB i sitt område/for sin rute oppnår vi høy kundetilfredshet både i by, region og på båt (se diagramm overst til venstre).

Undersøkelsene viser at kundene er godt fornøyd med kollektivtilbudet. Samtidig ser vi at det er noen variasjoner lokalt i regionen i forhold til tilfredshet, og dette gjenspeiler de tilbakemeldingene som har kommet i forhold til rutetilbudet.

Et av de forholdene som har utviklet seg mest i positiv retning siden oppstarten i 2010 er blant annet at det er enkelt å kjøpe billett (se diagramm overst til høyre).

Forbrukerrådet har gjennomført undersøkelser i alle storbyer i Norge i forhold til forbrukerens mulighet til å orientere seg om betalingsløsninger og reisegaranti. AtB kom meget godt ut i forhold til denne undersøkelsen.

Våre undersøkelser viser at 8 av 10 anbefaler andre å reise kollektivt i Trondheim, og tilsvarende i regionene i Sør-Trøndelag.

Alle resultatene av undersøkelsene blir brukt som verktøy i videre arbeid inn i de ulike avdelingene i AtB.

4.1 Trafikksikkerhet – ulykker – kampanjer

Det har ikke vært alvorlige passasjerulykker i 2014, men noen mindre ulykker blant annet i forbindelse med oppbremsing av buss. Dette har blitt håndtert av operatør direkte opp mot kunde.

AtB fokuserer på trafikksikkerhet både i oppfølging av operatørene og gjennom ulike kampanjer. Det er høy fokus på å unngå ståplasser på rutene som kjører på motorvei i Trondheimsregionen, behovet knyttet til kapasitet følges nøye med.

Det er ulik bruk av setebelter både på regionbusser og skolebusser, og derfor viktig med påminnelser og kampanjer knyttet til dette. AtB følger alle retningslinjer og krav i forhold til sikkerhet om bord.

Det blir i løpet av året delt ut tusenvis av reflekser til reisende. Dette knyttes også opp mot Trygg trafikk sine aksjoner ift refleksbruk.

Alle holdeplasser er merket med informasjon og oppfordring om å holde avstand til buss i bevegelse. Det er også lagt inn «stopp-stripe» på holdeplassene i Prinsen-krysset for å sikre at kundene ikke går for langt ut mot kjørebane.

5

Rutetilbudet, kontrakter og anbud



5.1 Kjøp av transport-tjenester

5.1.1 Bussruter i Stor-Trondheim

Det har vært oppstart av en ny rute i Stor-Trondheim i 2014. Dette var rute 17 – Hallset – Dragvoll. Rute 17 var ment å starte opp i januar, men fikk på grunn av økonomi utsatt oppstart til august. Det har i lang tid vært etterspurt et tilbud øst vest som ikke inkluderer reise via sentrum. Rute 17 ble godt mottatt, og hadde i 2014 60 000 reisende på 4,5 måned. Videre ble Trønderbanen utvidet til sør for Melhus og med flere avganger. Dette medførte tilpasset kapasitet på rute 38.

5.1.2 Bussruter i resten av Sør-Trøndelag

Arbeidet med å tilpasse rutetilbudet i regionene vedvarte i 2014. Det høye produksjonsvolumet som innledet året ble av økonomiske hensyn nedjustert ved innføring av sommer-ruter og senere høstruter. Det ble innført bestillingsruter på Fosen i området rundt Åfjord. Det var også forsøkt innført bestillingsruter i områdene Hitra og Frøya, men det lyktes ikke å få i stand en avtale med operatør.

5.1.3 Trikken i Trondheim

Det er ikke gjort endringer i trikkens rutetilbud i 2014.

5.1.4 Hurtigbåtruter

Ny bruttoavtale hadde oppstart 1. januar 2014. Det var noen utfordringer i forbindelse med oppstart, knyttet til avvik på benyttede fartøyer. Etter et godt samarbeid med operatør gjennom sommeren og høsten ble alle avvik ansett som lukket ved utgangen av året.

5.1.5 Fergeruter

AtB gjennomførte i 2013 anbudskonkurransen «Rutetransport ferge 2015» som en åpen konkurranse med forhand-

ling etter anskaffelsesforskriften del II og tildeling skjedde rett før årsskiftet 2013/2014.

Anbudskonkurransen dekket totalt fire fergesamband i ytre Trondheimsfjord:

Pakke 1: Brekstad-Valset.

Pakke 2: Garten-Storfosna, Garten-Storfosna-Værnes-Leksa og Dypfest-Tarva

Det ble signert kontrakt med Fosenlinjen på pakke 2. Etter gjentatte runder i rettsapparatet rundt AtBs anledning til å signere kontrakt med Norled på pakke 1 valgte AtBs styre å avlyse konkurransen i månedsskiftet mai/juni. Det ble inngått en to-års nettokontrakt med Norled som videreføring av tidligere kontrakt. Ny konkurranse på sambandet Valset-Brekstad blir kunngjort primo 2015.

5.1.6 Skoleskyss i Sør-Trøndelag

All skoleskyss med buss og drosje i regionene i Sør-Trøndelag omfattes nå av anbudskontrakter hvor AtB sitter med alt ansvar for planlegging og gjennomføring av skoleskyssen, samt ansvaret for innkreving av egenandeler fra grunnskolene i fylket. Individuelt tilrettelagt skoleskyss med drosje ruteplanlegges av den enkelte løyvehaver.

5.2 Eierskap og drift av infrastruktur

5.2.1 Bussdepoter

AtB ivaretok den daglige driften av bussdepotene på Sandmoen og Sorgenfri frem til 1. september 2014. Fra da overtok Sør-Trøndelag fylkeskommune anleggene. AtB har opprettholdt arbeidet med hvileboder og infrastrukturtiltak knyttet til disse.

5.2.2 Kaier/landinfrastruktur - hurtigbåt

AtB har bidratt i prosessene knyttet til oppgradering av kaier og infrastruktur på land. Det har vært en krevende driftssituasjon for FosenNamsos Sjø hvor særlig ny hurtigbåtterminal har hatt flere feil og mangler. Det har også vært betydelig utfordringer knyttet til infrastruktur i Øyrekken.

5.3 Miljøpakken i Trondheim

Fylkeskommunen har foretatt ulike bestillinger overfor AtB knyttet til Miljøpakkefinansierte aktiviteter for 2013. AtB har vært en bidragsyter ift. å utvikle kollektivtransporttilbudet i Trondheimsregionen slik at målene i miljøpakken kan nås.

5.4 Fylkeskryssende trafikk

5.4.1 Bussruter

Sør-Trøndelag fylkeskommune har ansvar for at det foreligger avtaler mellom berørte fylkeskommuner om fylkeskryssende trafikk. Før nye ruter/aktiviteter etableres på kryss av fylkesgrenser, skal avtale være inngått.

AtB har gjennom året bidratt til å utarbeide nødvendig underlag som sikrer riktig fordeling av kostnader og inntekter mellom fylkeskommunene ift. rutetjenester som krysser fylkesgrenser.

5.4.2 Båtruter – hurtigbåtanbud 2014

Det er etablert egen avtale mellom Sør-Trøndelag fylkeskommune (STFK), Nord-Trøndelag fylkeskommune (NTFK) og Møre og Romsdal fylkeskommune (MRFK) om etablering og drift av de båtruter som inngår i pakke 3 i «Hurtig-

båtanbud 2014». De tre fylkeskommunene har likeverdige posisjoner i utforming av det oppdraget som STFK gir til AtB. Dette ivaretas ved at et samarbeidsorgan bestående av representanter fra de 3 fylkeskommunene skal behandle alle ruteendringer, alle takstendringer og andre forhold som kan påvirke leveransens kvalitet, omfang eller netto risiko. Organets beslutninger formidles via STFK.

AtB har i 2014 hatt ansvar for å levere statistikk som ivaretar følgende:

- STFK, NTFK og MRFK skal sikres innsyn til data i billetteringssystemet.
- AtB må levere beregningsgrunnlag for årlig budsjett og beregningsgrunnlag for fordeling av kostnader mellom fylkeskommunene.
- Rapportering av trafikk, inntekter, kvalitet, regularitet og avvik til hver av fylkeskommunene.

AtB måtte, grunnet den økonomiske situasjonen foreta betydelige innsparinger i rutetilbudet. Dette ble gjennomført i sommerhalvåret på tilbudet mellom Trondheim og Brekstad om ut til Sula. Videre ble det inngått delfinansiering av hurtigbåtsambandet mellom AtB og Rissa kommune/Leksvik kommune.



Kunder og kvalitet

6.1 Forventet kvalitet

God og gjennomført kvalitet er viktig for å få fornøyde kunder, samarbeidspartnere og ansatte.

AtB jobber kontinuerlig med å sikre kvaliteten på de ulike leveransene for å tilfredsstille de kvalitetskrav og forventninger som er i markedet. Dette knyttes opp mot blant annet rutetilbud, billettløsninger og andre tjenester kundene er avhengige av for å reise, kundeservice og selve bussturen fra A til B. Det er i stor grad høye forventninger i markedet, og ulike behov i forhold til ulike reisevaner.

6.2 Styringsinstrumenter for å måle kvalitet

AtB har ulike styringsverktøy for å kontrollere, forbedre og opprettholde kvaliteten på de ulike tjenestene.

6.2.1 Incitamentsordning

Kvaliteten på leveransen til operatørene reguleres og måles gjennom incitamentsordning. Operatørene kan oppnå bonusutbetaling for godt arbeid knyttet blant annet til fornøyde kunder målt gjennom kundeundersøkelser, og god måloppnåelse i ulike forbedringsprosjekt som er etablert. Operatørene kan bli ilagt gebyr dersom de går ut over bestemte kvalitetskrav som styres av kontrakten. Dette rapporteres jevnlig til operatørene, og ved større avvik blir det satt inn tiltak.

6.2.2 Billettløsninger og inntektssikring

Det er viktig for kollektivbransjen å ha gode billettløsninger som gjør det enkelt og effektivt å reise, som sikrer inntekter og bidrar til effektiv av og påstigning på holdeplass. Gjennom kontinuerlig oppfølging av billettsystemene, statistikk, billett-kontroll og fokus på inntektssikring opp mot operatørene, har AtB høy fokus på dette.

6.2.3 Kundeservice

AtBs kundeservice knyttes til tilgjengelighet på telefon, sosiale medier og i kundesenter, samt kvaliteten på skriftlige besvarelser. Kundesenteret blir målt opp i mot ventetid både i kundesentrene og på telefon. I tillegg settes det krav til hvordan og hvor fort kundene skal få svar på skriftlige henvendelser. Dette henger sammen med hvilken kanal det er snakk om og ulike forventninger til disse.

Henvendelsene varierer i forhold til tid på året og årsak. Etter hvert som det utvikles løsninger hvor kundene selv skal gjennomføre tjenesten er det også en del support knyttet til de ulike tjenestene.

Kundeservice på selve bussturen er det sjåføren og mannskap hos de ulike operatørselskapene som står for. AtB stiller ulike krav til kunnskap og servicegrad, og alle dagens operatører har stor fokus på god kundeservice underveis på reisen.

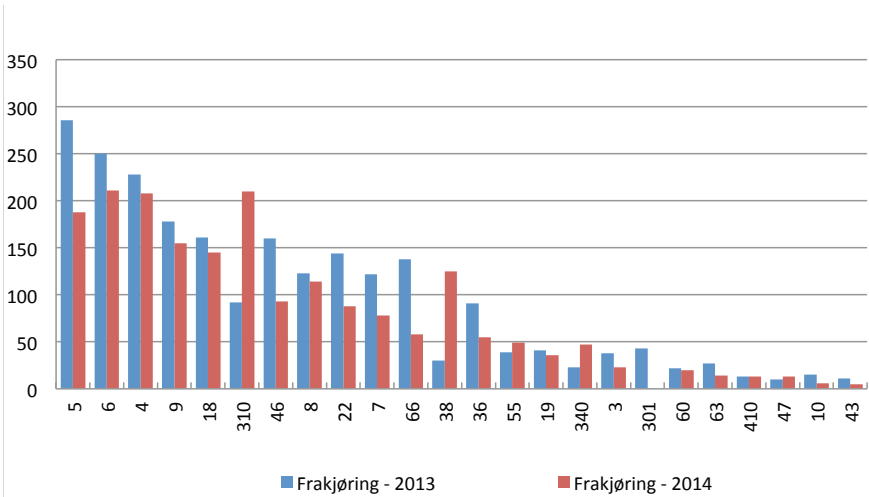
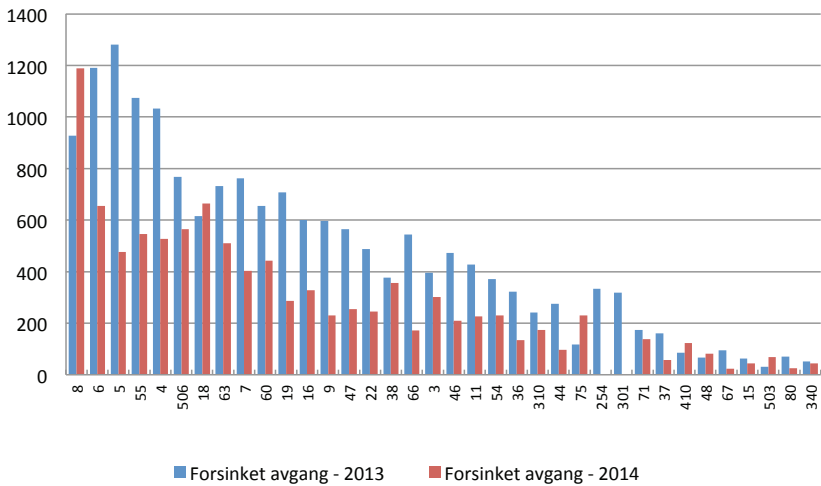
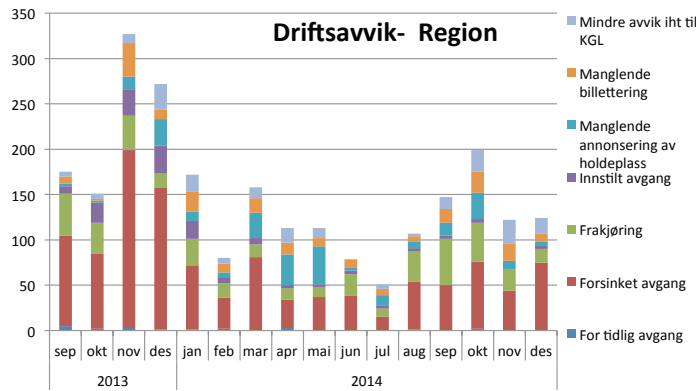
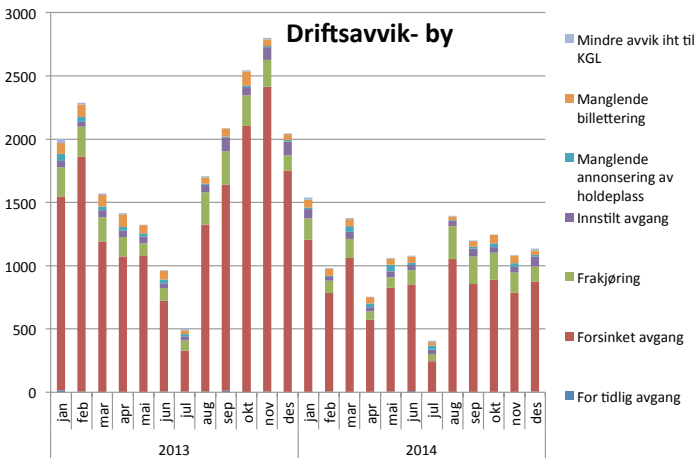
AtB har Reisegaranti knyttet til alle bussruter. Årsaken til utløsning av Reisegaranti er forbikjøring på bakgrunn av kapasitet/full buss.

Antall henvendelser i ulike kanaler

- 11.500 skriftlige kundeservicehenvendelser via atb.no
- 150.000 besøkende på AtB kundesenter
- 95.000 henvendelser pr telefon/ruteopplysning/-kundeservice/support
- 153.000 klikk på AtBs reiseplanlegger
- 14 mill besøk på atb.no totalt og ca 40.000 pr dag
- 11.000 Likes på Facebook
- Ca 1000 innlegg på Facebook
- Ca 1000 innlegg på twitter
- 250 Reisegarantisaker utbetalt (By - 146 stk, region - 104 stk)



Driftsavvik 2014



Tabell 1: Oversikt over samlede globale og lokale utslippskomponenter fra bussdriften i tiden 2010- 2014, alle tall i kg/tonn

	Utslipp til luft fra busser i Trondheim			Utslipp til luft fra busser i Klæbu, Malvik og Melhus			Utslipp til luft fra busser i regionene			Sum utslipp til luft		
	Nox	Pm	Co2	Nox	Pm	Co2	Nox	Pm	Co2	Nox	Pm	Co2
2010	77,4	1,69	11 009	0	0	0	0	0	0	77,40	1,69	11 009
2011	52,18	0,8	10 061	0	0	0	0	0	0	52,18	0,8	10 061
2012	32,1	0,15	10 968	12,09	0,09	1420	0	0	0	44,19	0,24	12 388

Driftsavvikene for 2014 viser fremgang på alle områder utenom sanntidsinformasjon. Dette er meget gode tall med tanke på at produksjonen er en god del høyere enn i 2013 som kun fikk med seg et halvt år med regionrutene. Som tidligere år utgjør forsinkede avganger det klart største omfanget av rapporterte avvik.

7.1 Punktlighet

I forhold til 2013 er det en nedgang på 41 % for forsinkede avganger målt fra startholdeplass i 2014. Man ser en markant nedgang etter november 2013 når arbeidene på E6 øst ved Rotvollkrysset og E6 sør ved City Syd fikk mindre innvirkning på trafikkbildet. På grunn av en gunstig vinter med lite is og snø er ikke sesongvariasjonene så store som foregående år. På rutenivå er det spesielt rute 8 og 18 som skiller seg ut i negativ forstand og for disse rutene er det nok oppbyggingen av ruten som gir utslag. I tillegg ser man at rute 506 som kun hadde halvårseffekt har høy andel forsinkede avganger i forbindelse med korrespondanse mot rute 38. Denne problematikken ble bedre da rute 506 og 38 ble slått sammen til rute 38. Tiltak som ble gjort på rute 63 med bedre kjøretid ser ut til å ha hatt ønsket effekt.

7.2 Innstilte avganger

Selv om produksjonen er større er det en bedring på 23 % på innstilte avganger. Det har vært gjort en god jobb hos operatørene med å utbedre feil som har oppstått på materiellet samtidig som det er jobbet godt på per-

sonellsiden. Her er det derimot stor variasjon mellom operatørene hvor Tide er best mens Nettbuss har en del utfordringer med materiellet.

7.3 Billettering

Det er en bedring i rapporterte problem med billetteringen som også gjenspeiler tilbakemeldingene fra operatører og driftspersonell. Selv med denne bedringen er det fortsatt utfordringer med validator midtdør samt behov for å re-starte billettmaskinen under veis.

7.4 Sanntid

Noe av årsaken til økning i antall rapporterte forhold er at det har vist seg utfordrende med god sanntidsinformasjon på regionbussene. Mottaksforhold for GPS og nye ruter påvirker produktet. I tillegg er det mange flere ruter som har sanntidsinformasjon i 2014 i forhold til 2013. Det er fokus på å få sanntidsinformasjonen så god som mulig da dette er en tjeneste som er godt mottatt av kundene.

7.5 Frakjøring

Det er en nedgang i antall innrapporterte frakjøringer på 22 % som viser at det er bedring i kapasitetsutfordringene. Dette må også ses i sammenheng med stagnasjonen i passasjerutviklingen. Det er vanskelig å si om det er stagnasjonen som påvirker frakjøringen eller omvendt, men det er noe man må ta med i betraktningene for å få økt passasjerutviklingen igjen.

8

Kommunikasjon og markedsføring



8.1 Kommunikasjon

AtB er en viktig del av hverdagen til veldig mange, og det er mange som har mening og bryr seg om de tjenestene vi leverer. Sånn skal det være, og det viser hvor viktig kollektivtrafikken er i et vel fungerende samfunn. Det er høye forventninger til kollektivtrafikken, og terskelen for å melde tilbake når forventningene ikke blir innfridd er lav. Tilbakemeldinger kommer da enten direkte til AtB via sosiale medier og andre kanaler eller direkte til pressen. AtB legger opp til en åpen og ærlig dialog med kunder og markedet for øvrig, og svarer på alle henvendelser i våre egne kanaler og gjennom media.

AtB kommunikasjonsarbeid omfatter presse- og mediehåndtering, PR-aktiviteter og krisehåndtering. Mediehåndtering har høy dprioritet, og ambisjonen er høy servicegrad og oppfølging av alle redaksjoner, både lokale, regionale og nasjonale medier.

I 2014 var det over 400 medieomtaler av AtB. Dette er litt i underkant av 2013, da det var massiv medieomtale spesielt knyttet til oppstart i regionen.

I saker med kundeperspektiv handler det ofte om forventninger til lokale rutetilbud, billettsystem og om bussen kommer når den skal - de tingene som påvirker kundenes daglige reiseopplevelser.

Omdømmesakene er ofte rettet mot myndigheter, for eksempel når det gjelder økonomiske rammer for kollektivtrafikken generelt, og for AtB spesielt.

Eksempler på omdømmesaker i 2014 er debatten rundt AtBs budsjett og tilskuddsramme.

Sosiale medier og digitale kanaler er mer og mer viktig i forhold til å informere kundene. Gjennom å holde disse kanalene oppdatert med ny informasjon, gjør vi det enklere for kundene å reise kollektivt. Det er en kanal som er enkel å forholde seg til når en er på farten. Besvarelser på

sosiale medier gjennomføres av kundesenteret, og har blitt en viktig kanal for å nå ut til mange på en gang. Digitale kanaler brukes også aktivt i AtBs arbeid med informasjon, markedsføring, salg og service.

8.2 Markedsføring og informasjon

AtBs markedsføring og informasjon skal knyttes opp mot eksisterende og potensielle kunders behov. Målet er å få flere til å reise kollektivt, og fortelle om det på en måte som gjør at det er enkelt å ta dette valget. Dette knytter seg til praktisk informasjon rundt produkter, rutetilbud og billettløsninger. Generelt har vi 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 gjennomført i forhold til profil og skape gjenkjennelse i markedet.

Markedskommunikasjonen i 2014 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, synliggjøre de ulike billettmediene og forberede rute- og takstendring januar 2015.

I januar var det takstøkning med fokus på endringen, bruk av t:kort og Mobillett.

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 igangsatt. 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. AtB koordinerer,



selger og markedsfører dette direkte mot russeren. Det blir mottatt som et meget positivt tiltak, og det selges flere tusen kort.

100.000 takk som kampanjetittel takket alle kundene for at de reiser kollektivt. Dette ble underbygd med fakta om hvor mange som reiser, antall km som kjøres osv.

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 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 periode-kortbrukere.

Ny versjon av Mobillett med mulighet for å kjøpe periodeprodukt i Stor-Trondheim og enkeltbillett i Trondheimsregionen ble lansert i juni.

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 til enda flere.

Trafikksikkerhetskampanje mot alle skoler og skoleskyss ble gjennomført i samarbeid med Trygg Trafikk og Statens vegvesen. Denne skapte stort engasjement blant skolene. I forbindelse med lansering av ny rute 17 ble det gjennomført kampanje mot bedrifter og husstander på ruten. «Min skjerm» er et tilbud til bedrifter og andre hvor de kan laste ned sin egen skreddersydde sanntidsskjerm på pc. Dette har vært godt mottatt av våre kunder, og vil bli markedsført mer fremover.

Fra sommeren 2015 er det besluttet at rutehefter ikke skal trykkes. Forberedelser i forhold til dette prosjektet er påbegynt i 2014.

8.3 Holdeplasser/terminaler

Det jobbes kontinuerlig med forbedring av informasjon på holdeplasser både i by og region. Noe av utfordringen på region er manglende infrastruktur knyttet til f.eks 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. Kundeundersøkelsene viser at opplevelsen på holdeplassen 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. Nye navneskilt er montert på holdeplassene i regionen og Stor-Trondheim, der hvor det ikke er leskur. Dette er et ledd i universell utforming rundt informasjon på holdeplass.

8.4 Omdømme

AtB har jobbet mye med omdømme i 2014 både eksternt og internt. Internt har det blitt gjennomført et Kulturprosjekt med fokus på egen organisasjon, jobbing på tvers i grupper som har hatt ulike fokusområder. Prosjektet har vært engasjerende og positivt for AtBs ansatte. I tillegg har det vært høy kvalitetssikring av kommunikasjonen både gjennom media og egne kanaler.

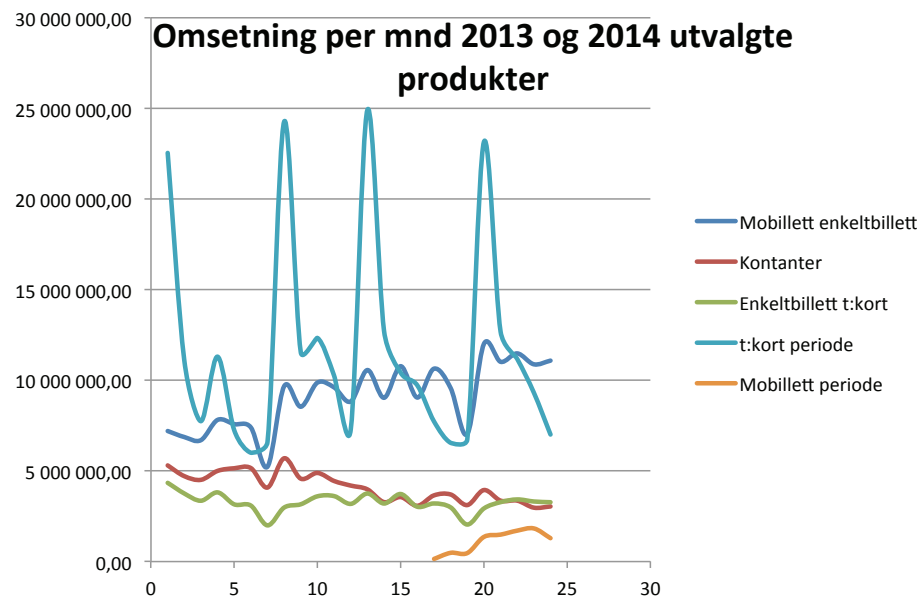
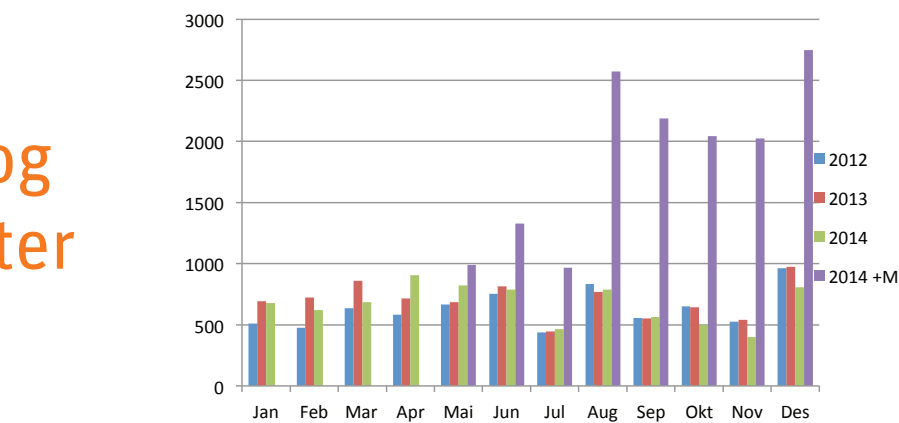
8.5 Kundedialog

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 brukerforum, 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, kommuner og andre samarbeidspartnere for å avdekke deres reisebehov og finne løsninger for disse.

9

Salg og billetter

Driftserfaringene med Mobillett viser få avvikssaker og svært fornøyde kunder. Mulighetene til å kjøpe billett via SMS har derimot ført til noe snik. Mye av dette var relatert til skoleungdom, men ble redusert etter gjennomført informasjonskampanjer rettet mot skolene. Erfaringene med at det er enkelt for kundene og generelt høye forventninger til at billettering skal kunne skje på sparket, gjør at man må tenke helt nytt rundt billetteringsstrategien for årene fremover. Ny versjon av Mobillett ble lansert i mai 2014. Ny versjon ga muligheten for å kjøpe periodebilletter i Stor-Trondheim og enkeltbilletter i Trondheims-regionen. Den nye versjonen ble godt mottatt, og vi ser en stadig økende bruk av Mobillett periode.



9.1 Mobillett

I 2014 ble det solgt totalt 4.35 millioner billetter via Mobillett. Dette er sum av enkeltbilletter og peridebilletter fra mai 2014. Oversikten under viser at utviklingen er positiv, og at flere og flere tar i bruk denne muligheten til på en enkel måte kjøpe seg billett for reise på buss/trikk.

Driftserfaringene med Mobillett viser få avvikssaker og svært fornøyde kunder. Mulighetene til å kjøpe billett via SMS har derimot ført til noe snik. Mye av dette var relatert til skoleungdom, men ble redusert etter gjennomført informasjonskampanjer rettet mot skolene. Erfaringene med at det er enkelt for kundene og generelt høye forventninger til at billettering skal kunne skje på sparket, gjør at man må tenke helt nytt rundt billetteringsstrategien for årene fremover.

Ny versjon av Mobillett ble lansert i mai 2014. Ny versjon ga muligheten for å kjøpe periodebilletter i Stor-Trondheim og enkeltbilletter i Trondheimsregionen. Den nye versjonen ble godt mottatt, og vi ser en stadig økende bruk av Mobillett periode.

Grafen viser utviklingen av antall salg 7 dager periode for student. Fra Mai 2014 ble dette produktet tilgjengelig via Mobillett. Vi ser at vi har en betydelig økning i kategorien Voksen også. Dette viser hvor mye tilgjengelighet har å si for valg av produkt. Vi ser også en utvikling på 15 og 30 dagers perioder som også har økt etter innførsel av produktet på mobillett. Tilsvarende ser vi en nedgang i lange perioder på T-kort. Det vil si at økt tilgjengelighet på mobil har ført til at det selges flere og kortere periodeprodukter.

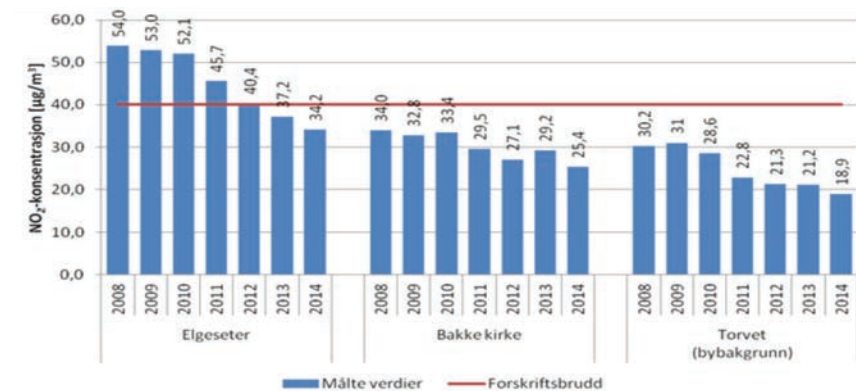
9.2 Billettautomater og kommisjonærer

I Trondheimsområdet har kundene mulighet for å kjøpe enkeltbilletter via billettautomater og ferdige oppfylte fler-reisekort hos kommisjonærer.

10

Miljø

Tabell 2: Måledata - Trondheim Kommune/ Miljøenheten, NOx konsentrasjon på utvalgte målepunkt.



Tabell 1: Oversikt over samlede globale og lokale utslippskomponenter fra bussdriften i tiden 2010- 2014, alle tall i kg/tonn

	Utslipp til luft fra busser i Trondheim			Utslipp til luft fra busser i Klæbu, Malvik og Melhus			Utslipp til luft fra busser i regionene			Sum utslipp til luft		
	Nox	Pm	Co2	Nox	Pm	Co2	Nox	Pm	Co2	Nox	Pm	Co2
2010	77,4	1,69	11 009	0	0	0	0	0	0	77,40	1,69	11 009
2011	52,18	0,8	10 061	0	0	0	0	0	0	52,18	0,8	10 061
2012	32,1	0,15	10 968	12,09	0,09	1420	0	0	0	44,19	0,24	12 388
2013	33,64	0,14	11 678	13,19	0,10	1726	15,73*	0,16*	3505*	62,55	0,40	16 909
2014	33,88	0,14	11 874	14,21	0,10	1664	30,77	0,30	8426	78,86	0,54	21 964
Merknad	* Regionrutene var bare i drift fra 19.08 og således ingen helårseffekt.											

AtBs visjon om å være det naturlige førstevalget fra A til B innebærer at vårt viktigste arbeidsmål må være å få stadig flere til å reise kollektivt.

I 2014 endte passasjerveksten for Stor-Trondheim på +3,5 % sammenliknet mot 2013 og for Trondheimsregionen 9,0%. For regionrutene utenfor Stor-Trondheim representerer 2014 første driftsår og ettersom rutetilbudet og kontraktsoppbyggingen er vesentlig endret og med den usikkerhet rundt passasjertall, er det ikke etablert noe sammenlikningsgrunnlag. Det foreligger heller ikke utslippstall

For Trondheim (Stor-Trondheim) konkluderes det med at man har lyktes med å stabilisere utslippsnivået av CO2 på 2010-nivå. Det samme gjelder for lokale utslippskomponenter. Det er spesielt gledelig å se den positive effekten som bussdriften bidrar med på NOx. Redusert biltrafikk og flere elbiler bidrar også positivt til reduksjon av lokale

utslipp så alt kan ikke tilskrives gassdrift, nytt og bedre bussmateriell.

AtB overtok fra 1. januar ansvaret for drift av båtutene (-ferge) i Sør-Trøndelag og fylkeskryssende hurtigbåtruter til Møre- og Romsdal og Nord-Trøndelag. Dette innebar en betydelig oppgradering av båtmateriell i form av nye fartøy og oppgradering til Tier II krav på ett fartøy. Den samlede globale miljøpåvirkning er redusert med hele 16,4%. Lokale utslipp i form av NOx er redusert med 34%. Beregningsgrunnlaget for 2013 er fremkommet gjennom dialog med FosenNamsos Sjø som var operatør på det samme rutetilbudet i 2013.

AtB forventer at den positive effekten med reduksjon i Co2 og NOx vil fortsette i 2015 da det ikke ble helårseffekt for alle nye fartøy i 2014.

Tabell 3: Utvikling i utslipp til luft av globale og lokale utslippskomponenter fra båtdriften

	Samlet utslipp til luft fra båter (tonn/kg)	
	NOx	Co2
2013	285,24	20 196
2014	187,78	16 875



Styrets årsberetning 2014 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 driften ytes av STFK.

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

1.2 Arbeidsmiljø

Arbeidsmiljøet i bedriften er etter styrets oppfatning godt. Det har vært gjennomført en arbeidsmiljøundersøkelse i 2014, og har vært jobbet systematisk med tiltak for godt arbeidsmiljø som har omfattet alle ansatte i virksomheten.

I 2014 har det totale sykefraværet i AtB vært på 3,8%, en positiv utvikling fra 4,6% i 2013. Styret anser utviklingen som tilfredsstillende.

1.3 Likestilling

Bedriften har pr utgangen av 2014 59 ansatte, av disse er 26 kvinner (44%) og 33 menn (56%).

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

Omsetningen for 2014 var kr. 1 273 435 699,- og resultatet før skatt ble kr. 5 056 265,-. Til sammenligning hadde AtB i 2013 en omsetning på kr 1 066 886 873,- og et resultat før skatt på -kr 821 457,-. Hovedårsaken til omsetningsøkningen skyldes at AtB fra 01.01.2014 overtok hurtigbåttilbudet som tidligere var drevet fra STFK, samt at det generelle takstnivået ble økt med ca 10%.

Det positive resultatet skyldes først og fremst at selskapet har klart å holde lavere kostnader til rutekjøp enn budsjettet i 2014. Dette har medført at AtB har oppnådd et positivt årsresultat, på tross av at passasjerantallet og passasjerinntektene har vokst mindre enn forutsatt.

Selskapets likviditetsbeholdning var på 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. 3 699 574,- 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 er akseptabel ut i fra selskapets virksomhet.

AtB er et administrasjonsselskap som skal bidra aktivt til at STFK oppnår sine mål for samferdselspolitikken, og skal gå i økonomisk balanse.



1.5 Fortsatt drift

Årsregnskapet for 2014 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 naturgass 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. CO2-utslippene har stabilisert seg på et lavere nivå på tross av økende produksjon.

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 2014 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 %. Samtidig som reisetiden innad i fylket er redusert.

Selskapet arbeider for at det skal kunne startes opp forsøk med biogassdrift av bybusser i 2015, som vil skaffe selskapet erfaring med drift av denne typen teknologi og lavere CO2-utslipp.

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.

I Sør-Trøndelag er det høye ambisjoner i forhold til økt antall kollektivreiser, spesielt i Trondheimsregionen, 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 vil AtB starte arbeidet med Rutestrukturprosjektet som skal legge rammene for kollektivtrafikk med buss i den nye anbudperioden 2018-2028. Sør Trøndelag Fylkeskommune og Trondheim Kommune er også i gang med å se på fremtidsstrategi for kollektivtrafikken. Alt dette vil få betydning for utarbeidelse av neste anbudsutlysning i Trondheimsområdet.

AtB samarbeider tett med kommuner, operatører og deres ansatteorganisasjoner for å utvikle gode løsninger for de reisende.

En forutsigbar finansiering av kollektivtilbudet er en forutsetning for å kunne planlegge godt og langsiktig. AtB vil ha en løpende dialog med STFK og Miljøpakken i Trondheim, for å få på plass langsiktig finansiering av den årlige veksten i kollektivtilbudet.

I 2015 vil AtB øke sin aktivitet gjennom å ta over ansvaret for ferge driften Dypfest/Tarva, Garten/Storfosna og Brekstad/Valset.

1.8 Disponering av årets resultat

Etter styrets oppfatning, gir fremlagt resultatregnskap og balanse med noter uttrykk for virksomhetens resultat for 2014 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. 3 699 574, som foreslås disponert på følgende måte:

Overføring til annen egenkapital kr 3 699 574,-

Trondheim, 21. april 2015


 Bjørn Wiggen
 styrets leder


 Kristin Olstad Schea
 styremedlem

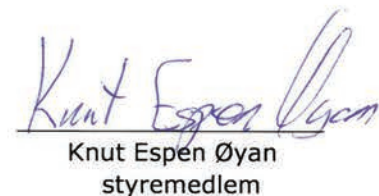

 Odd Steinar Åfar Viseth
 styremedlem

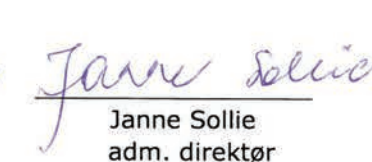

 Inger Marie Stordal Eriksen
 styremedlem


 Målfrid Vik Sønstabø
 styremedlem


 Otto Frøseth
 styremedlem


 Kristian Tangen
 styremedlem


 Knut Espen Øyan
 styremedlem


 Janne Sollie
 adm. direktør

Årsrapport for 2014

Årsberetning

Årsregnskap

- Resultatregnskap
- Balanse
- Kontantstrømoppstilling
- Noter

Revisjonsberetning

ATB AS
Resultatregnskap

	Note	2014	2013
Driftsinntekter			
Salgsinntekt		606 238 398	438 001 024
Annen driftsinntekt	3	667 197 301	628 885 849
Sum driftsinntekter		1 273 435 699	1 066 886 873
Driftskostnader			
Varekostnad		1 164 430 621	947 798 144
Lønnskostnad	2, 12	42 949 649	38 537 778
Avskrivning	4, 5	11 606 959	10 194 350
Annen driftskostnad	2	52 629 836	72 804 980
Sum driftskostnader		1 271 617 065	1 069 335 252
Driftsresultat		1 818 634	-2 448 379
Finansinntekter og finanskostnader			
Annen finansinntekt		3 513 507	1 904 386
Annen finanskostnad		275 876	277 464
Netto finansposter		3 237 631	1 626 922
Ordinært resultat før skattekostnad		5 056 265	-821 457
Skattekostnad på ordinært resultat	6	1 356 691	-170 977
Årsresultat	8	3 699 574	-650 480
Overføringer og disponeringer			
Udekket tap	8	3 699 574	-650 480

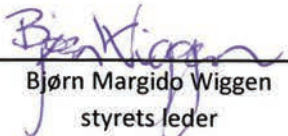
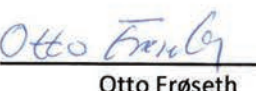
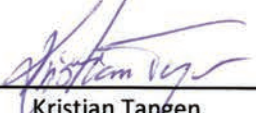
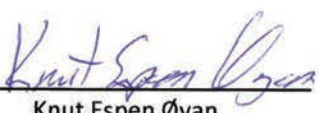
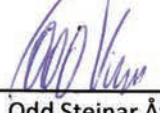
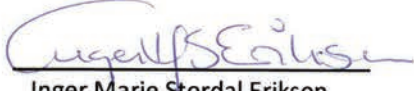
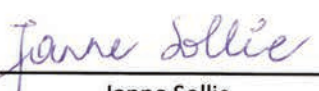
ATB AS
Balanse pr. 31. desember

	Note	2014	2013
Anleggsmidler			
<i>Immaterielle eiendeler</i>			
Utsatt skattefordel	6	2 705 397	4 062 088
Goodwill	5	209 198	313 797
Sum immaterielle eiendeler		2 914 595	4 375 885
<i>Varige driftsmidler</i>			
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	4	0	66 650
Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontormaskiner ol	4	22 491 297	31 280 198
Sum varige driftsmidler		22 491 297	31 346 848
Sum anleggsmidler		25 405 892	35 722 733
Omløpsmidler			
Varer	11	204 325	144 422
<i>Fordringer</i>			
Kundefordringer	13	124 365 675	47 854 488
Andre fordringer	9	51 430 303	124 119 817
Sum fordringer		175 795 978	171 974 305
<i>Investeringer</i>			
Markedsbaserte aksjer		1 152 278	1 121 046
Sum investeringer		1 152 278	1 121 046
Bankinnskudd, kontanter og lignende	10	95 140 239	43 877 744
Sum omløpsmidler		272 292 820	217 117 517
Sum eiendeler		297 698 712	252 840 250

ATB AS
Balanse pr. 31. desember

	Note	2014	2013
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		20 000 000	20 000 000
<i>Opptjent egenkapital</i>			
Udekket tap	8	-6 075 940	-9 775 515
Sum opptjent egenkapital		-6 075 940	-9 775 515
Sum egenkapital		13 924 060	10 224 485
Gjeld			
<i>Avsetninger for forpliktelser</i>			
Pensjonsforpliktelser	12	3 432 102	2 839 192
Andre avsetninger for forpliktelser	4	9 344 537	14 832 041
Sum avsetning for forpliktelser		12 776 639	17 671 233
<i>Annen langsiktig gjeld</i>			
Øvrig langsiktig gjeld	13	7 800 000	7 800 000
Sum annen langsiktig gjeld		7 800 000	7 800 000
<i>Kortsiktig gjeld</i>			
Leverandørgjeld		56 326 723	86 253 884
Skyldige offentlige avgifter	10	2 670 300	2 233 919
Annen kortsiktig gjeld	9, 13	204 200 990	128 656 729
Sum kortsiktig gjeld		263 198 013	217 144 532
Sum gjeld		283 774 652	242 615 765
Sum egenkapital og gjeld		297 698 712	252 840 250

ATB AS
Balanse pr. 31. desember

	Note	2014	2013
31. desember 2014 Trondheim, 21. april 2015			
			
Bjørn Margido 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	2014	2013
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter			
Resultat før skattekostnad		5 056 265	-821 457
Ordinære avskrivninger	4, 5	11 606 959	10 194 350
Endring i varelager, kundefordringer og leverandørgjeld		-106 498 251	-31 161 352
Forskjeller i pensjonsmidler/-forpliktelser	12	592 910	1 021 571
Endring i andre tidsavgrensningposter		143 151 421	-10 800 172
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		<u>53 909 304</u>	<u>-31 567 060</u>
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter			
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	4	<u>-2 646 809</u>	<u>-8 382 756</u>
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		<u>-2 646 809</u>	<u>-8 382 756</u>
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter			
Innbetaling ved opptak av ny langsiktig gjeld		<u>0</u>	<u>7 800 000</u>
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		<u>0</u>	<u>7 800 000</u>
Netto endring i likvider i året		51 262 495	-32 149 816
Kontanter og bankinnskudd per 01.01		<u>43 877 744</u>	<u>76 027 560</u>
Kontanter og bankinnskudd per. 31.12		<u>95 140 239</u>	<u>43 877 744</u>

Av kontanter og bankinnskudd pr 31.12.14 utgjør bundne midler kr 6 028 124. Tilsvarende pr 31.12.13 var kr 4 406 441.

Noter til regnskapet for 2014

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 deretter 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.

Noter til regnskapet for 2014

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 27 % 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 2014

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

<i>Lønnskostnader</i>	2014	2013
Lønninger	27 109 301	24 632 331
Arbeidsgiveravgift	4 253 297	4 096 665
Pensjonskostnader	4 125 525	4 468 434
Andre ytelser	7 461 526	5 340 348
Sum	<u>42 949 649</u>	<u>38 537 778</u>

Selskapet har i regnskapsåret sysselsatt totalt 55 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.	1 022 448	20 448	5 062

Styret består av styreformann og 7 styremedlemmer. Det er kostnadsført kroner 345 000 i styrehonorar i 2014, kroner 100 000 til styrets leder og kroner 35 000 til hver av styremedlemmene.

<i>Godtgjørelse til revisor er fordelt på følgende:</i>	2014
Lovpålagt revisjon	105 000
Skatterådgivning	13 320
Andre tjenester	150 650

Merverdiavgift er ikke inkludert i revisjonshonoraret.

Note 3 - Offentlige tilskudd

Selskapet har i 2014 inntektsført tilskudd på kroner 667 085 888. Kroner 5 487 504 av tilskuddet er investeringstilskudd, mens det resterende beløpet er driftstilskudd fra Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Noter til regnskapet for 2014

Note 4 - Varige driftsmidler

	Tomter, bygninger og annen eiendom	Driftsløsøre, inventar, verktøy mm.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	1 293 751	53 223 048	54 516 799
Tilgang kjøpte driftsmidler	0	2 646 809	2 646 809
Anskaffelseskost 31.12.	1 293 751	55 869 857	57 163 608
Akk.avskrivning 31.12.	-1 293 751	-33 378 560	-34 672 311
Balanseført pr. 31.12.	0	22 491 297	22 491 297
Årets avskrivninger	66 650	11 435 710	11 502 360
Årets inntektsføring invest.tilskudd	0	-5 487 504	-5 487 504
Økonomisk levetid	2-3 år	3-5 år	
Avskrivningsplan	Lineær	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
Anskaffelseskost pr 01.01.	523 000
Anskaffelseskost 31.12.	523 000
Akk.avskrivninger 31.12.	-313 802
Balanseført verdi pr.31.12.	209 198
Årets avskrivninger	104 599
Økonomisk levetid	5 år
Avskrivningsplan	Lineær

Noter til regnskapet for 2014

Note 6 - Skatt

Årets skattekostnad fordeler seg på:	2014	2013
Endring utsatt skatt	1 356 691	-170 977
Årets totale skattekostnad	1 356 691	-170 977
Beregning av årets skattegrunnlag:	2014	2013
Ordinært resultat før skattekostnad	5 056 265	-821 457
Permanente forskjeller	1 026	355
3% av skattefrie inntekter etter fritaksmetoden	403	328
Tilbakeføring av inntektsført utbytte	-13 434	-10 917
Verdiøkning finansielle instrumenter vurdert til virkelig verdi	-19 480	-316 255
Endring i midlertidige forskjeller	2 697 577	1 752 977
Skattegrunnlag før anvendelse av fremførbart underskudd	7 722 357	605 031
Anvendt fremførbart underskudd	-7 722 357	-605 031
Årets skattegrunnlag	0	0
Oversikt over midlertidige forskjeller	2014	2013
Driftsmidler	-1 308 012	796 654
Utestående fordringer	-300 000	-300 000
Netto pensjonsforpliktelse som er ført i balansen	-3 432 102	-2 839 192
Sum	-5 040 114	-2 342 538
Akkumulert fremførbart underskudd	-4 979 878	-12 702 235
Netto midlertidige forskjeller pr 31.12	-10 019 992	-15 044 773
27 % Utsatt skatt	-2 705 397	-4 062 088

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	Eierandel	Stemmeandel
Sør-Trøndelag Fylkeskommune	10 000	100 %	100 %

Noter til regnskapet for 2014

Note 8 - Egenkapital

	Aksjekapital	Overkurs	Udekket tap	Sum
Egenkapital 01.01.	10 000 000	10 000 000	-9 775 515	10 224 485
Årsresultat	0	0	3 699 574	3 699 574
Egenkapital 31.12.	10 000 000	10 000 000	-6 075 940	13 924 060

Note 9 - Fordringer og gjeld

<i>Annen kortsiktig gjeld</i>	2014	2013
Påløpte kostnader	-85 785 616	-18 893 250
Skyldig lønn	-2 949 027	-2 949 926
Uopptjent inntekt	-64 695 000	-56 854 227
Gjeld til reisende	-49 858 988	-48 064 002
Mellomværende operatører	-912 359	-1 895 324
Sum	-204 200 990	-128 656 729

<i>Andre fordringer</i>	2014	2013
Opptjent, ikke fakturert inntekt	31 130 379	105 880 266
Tilgode merverdiavgift	3 762 725	6 056 882
Andre kortsiktige fordringer	11 169 627	9 750 677
Forskuddsbetalte kostnader	3 156 748	77 299
Tilgode billettoppgjør	2 210 824	2 354 693
Sum	51 430 303	124 119 817

Note 10 - Bankinnskudd

	2014
Bundne skattetreksmidler utgjør	6 028 124

Note 11 - Varer

Selskapet har per 31.12.2014 en varebeholdning bestående av t:kort til en samlet kostpris på kr 204 325.

Noter til regnskapet for 2014

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 59 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.

	2014	2013
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	4 003 908	3 589 245
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	550 108	402 782
Avkastning på pensjonsmidler	-351 342	-237 132
Administrasjonskostnader	227 354	161 349
Arbeidsgiveravgift	624 634	552 190
Resultatført aktuarielt tap (gevinst)	54 160	0
Resultatført planendring	-983 297	0
Netto pensjonskostnad	4 125 525	4 468 434

	2014	2013
Opptjente pensjonsforpliktelser	14 059 506	9 807 301
Beregnete pensjonsforpliktelser	14 059 506	9 807 301
Pensjonsmidler (til markedsverdi)	8 821 010	6 609 204
Arbeidsgiveravgift	738 628	450 932
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	-2 545 022	-809 837
Netto pensjonsforpliktelse	3 432 102	2 839 192

<i>Økonomiske forutsetninger:</i>	2014	2013
Diskonteringsrente	2,3%	4%
Forventet lønnsregulering	2,75%	3,75%
Forventet avkastning på fondsmidler	3,2%	4,4%
Forventet G-regulering	2,5%	3,5%
Forventet pensjonsregulering	1,73%	2,72%
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 2014

Note 13 - Mellomværende med eier

<i>Fordringer</i>	2014	2013
Kundefordringer	7 229 622	10 401 262
<i>Gjeld</i>	2014	2013
Leverandørgjeld	52 451	309 672
Langsiktig lån	7 800 000	7 800 000
Sum	7 852 451	8 109 672

Sør-Trøndelag fylkeskommune ytet i 2013 et langsiktig lån til AtB på kr 7 800 000. Lånet er renteberegnet og skyldige renter for 2014 er betalt til Sør-Trøndelag fylkeskommune



Statsautoriserte revisorer
Ernst & Young AS
Havnegt. 9, NO-7010 Trondheim
Postboks 1299 Pirsenteret, NO-7462 Trondheim

Foretaksregisteret: NO 976 389 387 MVA
Tlf: +47 73 54 68 00
Fax: +47 73 54 68 01
www.ey.no
Medlemmer av Den norske revisorforening

Til generalforsamlingen i
AtB AS

REVISORS BERETNING

Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for AtB AS, som består av balanse per 31. desember 2014, resultatregnskap som viser et overskudd på kr 3 699 574 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 rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2014 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, 20. mai 2015
ERNST & YOUNG AS



Helge G. Lorentzen
statsautorisert revisor