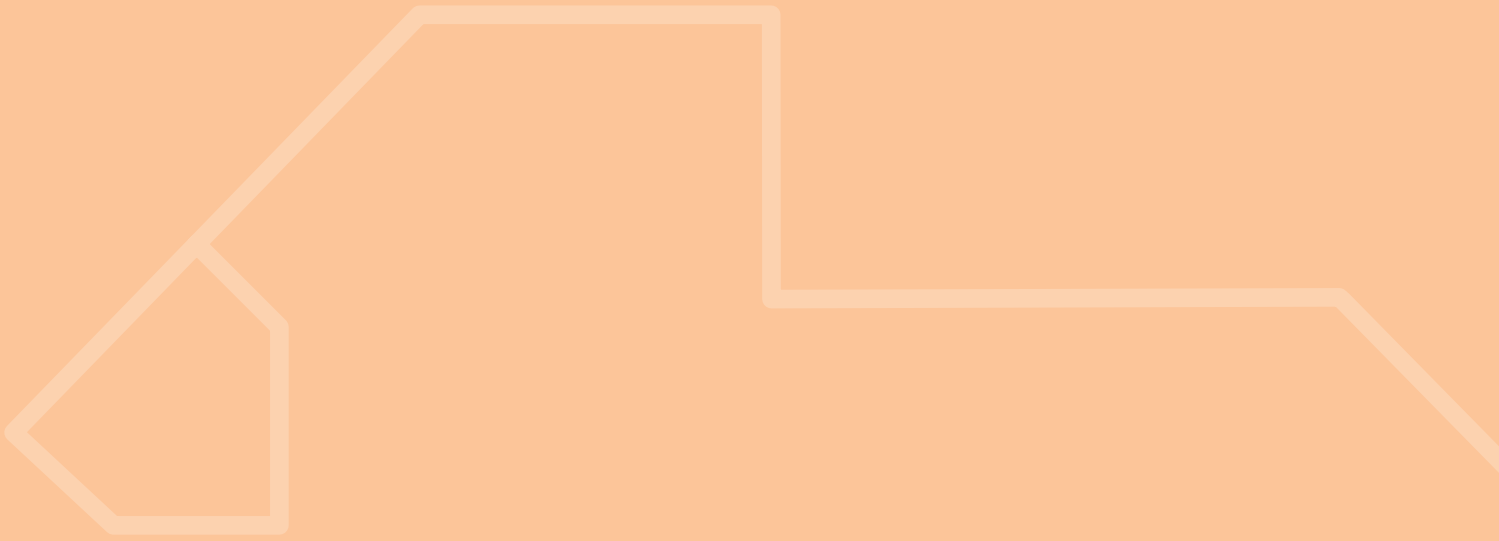


Årsrapport 2018



- 
- 1 AtB AS / 4
 - 2 Innledning / 6
 - 3 Mål og strategier for kollektivtrafikken / 8
 - 4 Utvikling i tall / 10
 - 5 Markedsutvikling / 16
 - 6 Utvikling av billettsalg / 18
 - 7 Kundenes tilbakemeldinger / 20
 - 8 Anskaffelser / 22
 - 9 Infrastruktur / 23
 - 10 Tilbudsutvikling – fremtidens mobilitet / 24
 - 11 Kvalitet oppfølging av tilbudet / 26
 - 12 Markedsarbeid, kommunikasjon og informasjon / 30
 - 13 Miljø / 34
 - 14 Årsberetning, årsregnskap og revisjonsberetning / 37



TFK
Trøndelag fylkeskommune

AtB styre

**Administrerende
direktør**

**Økonomi og
administrasjon**

**Strategi og
utvikling**

**Rutetilbud og
infrastruktur**

**Kommunikasjon
og drift**

AtB AS er et mobilitetsselskap med hovedansvar for den fylkeskommunale kollektivtransporten i Trøndelag, og selskapet fikk fra og med 2018 ansvar for det meste av kollektivtrafikk i hele Trøndelag fylke. Selskapet er heleid av Trøndelag fylkeskommune (TrFK) og har kontoradresse i Trondheim.

AtB skal med utgangspunkt i det offentlige kollektivtilbudet bidra til å utvikle en samlet og kombinert mobilitet. I den samlede kombinerte mobiliteten inngår også andre deler av det offentlige kollektivtilbudet som ikke AtB har ansvar for, samt andre transportformer som sykkel, taxi, bildeling med mer.

Takster fastsettes av Trøndelag fylkeskommune, som ledd i fylkeskommunens budsjettbehandling. AtB AS har tre hovedfinansieringskilder; billettinntekter, tilskudd fra Trøndelag fylkeskommune og Miljøpakken i Trondheim. Selskapet har ikke til formål å skaffe eierne økonomisk vinning.

AtB er et aksjeselskap som eies 100 % av Trøndelag fylkeskommune. Selskapet ble opprettet i 2009. All transport utføres av ulike operatørselskap som kjører på kontrakt for AtB.

Kontraktene tildeles etter anbudskonkurranser som gjennomføres etter Lov om offentlig anskaffelser. I tidligere Nord-

Trøndelag kjøres hele området unntatt Stjørdal- Meråker på nettokontrakt for busstjenester frem til august 2019.

AtB har i perioden fra 2009 til 2018 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 Trøndelag fylkeskommune og AtB. AtBs mål, ansvar, rolle og oppgaver styres med utgangspunkt i politiske mål som er satt for kollektivtrafikken i fylkeskommunale plandokumenter, rammeavtalen og leveranseavtalen.

1.1. AtBs organisasjon

AtB har vært under gradvis oppbygging siden etableringen i 2009, og hadde 90 ansatte fordelt på 87,05 årsverk ved utgangen av 2018. Av disse jobber 70 i administrasjon og drift, mens 20 personer jobber i AtB kundesenter.



For AtB har 2018 vært et år preget av planlegging og implementering av en fremtid med mer mobilitet, grønnere transport og bedre digitale løsninger for befolkningen i Trøndelag.

AtBs viktigste ledestjerne er formålet og rollebeskrivelsen fra vedtektene: *«AtB er et mobilitetsselskap som med utgangspunkt i det offentlige kollektivtilbudet har ansvar for å planlegge, anskaffe, drifte, utvikle og markedsføre et fremtidsrettet mobilitetstilbud for hele Trøndelag i tråd med eiers målsettinger.»*

For AtB betyr det å være et mobilitetsselskap å kunne legge til rette for hele reisen fra A til B for kundene våre. *Fra der du er, til dit du skal.* Det handler om å gi befolkningen et tilgjengelig og velfungerende mobilitetstilbud som både bidrar til et bedre miljø, til bedre byutvikling i takt med endringene i samfunnet, til å binde Trøndelag sammen, og til en styrket regional bo- og næringsutvikling. Dette kan vi enten oppnå sjøl eller medvirke til, innenfor handlingsrom og rammer fra vår eier-, Trøndelag fylkeskommune.

Kollektivtrafikken i Trøndelag har hatt en meget god utvikling over flere år. AtB har arbeidet for å utvikle et tilbud som gjør at flere reiser kollektivt fremfor å kjøre bil. Det bidrar til mindre forurensende utslipp, samt mindre kø og bedre framkommelighet på veiene, spesielt i rushtrafikken og i byene. Aldri før har så mange reist kollektivt i Trøndelag, og i 2018 ble det satt ny reiserekord med 36 631 712 millioner kollektivreiser. Dette er en vekst på nærmere 1,5 millioner reiser pr år. Det er gjort mye for å tilpasse kollektivtilbudet til behovet i en løpende dialog med kundegrupper, og kommuner. Dette gjelder ikke bare selve rutetilbudet, men også tilhørende nødvendige tjenester knyttet til informasjon og billettering. Ny informasjonsportal for tilbudet i hele nye Trøndelag, samt en forenklet prismodell med lavere priser for lange reiser ble innført i starten på 2018. Den store reiseveksten viser at mange har endret sine reisevaner fra bil til mer kollektivtransport.

I tillegg har AtB i 2018 hatt flere store prosjekter som bidrar til å nå målsettingene knyttet til miljø og mobilitet.

AtB overtok fra 1. januar 2018 ansvar for det meste av kollektivtrafikk i Trøndelag. Dette innebar også oppfølging av nettokontrakter i tidligere Nord-Trøndelag. Som et ledd i fylkessammenstillingen ble det i 2017 vedtatt ny og forenklet prismodell for hele fylket som AtB implementerte i 2018. Den nye prismodellen gjør det enklere å reise kollektivt og førte også til at AtB Mobillett kunne innføres som betalingsmiddel i hele fylket.

Utviklingen knyttet til billettering viser at flere og flere benytter mobil og AtB Mobillett som betalingsmiddel i tillegg til reisekortet t:kort. Dette gjør det enklere å reise kollektivt, kontantomsetningen i transportmidlene blir lav som gjør det både tryggere for sjåførene og mer effektivt for alle reisende i tillegg til at kundene er mer selvbetjente med tanke på å kjøpe billett. 2018 har vært preget av flere store prosjekter for å sikre oppstart av ulike anbud i 2019 – oppstart på fergesambandene Flakk-Rørvik og Brekstad-Valset fra januar 2019, oppstart av nytt anbud i Stor-Trondheim fra 3. august 2019 og oppstart av anbud i tidligere Nord-Trøndelag fra 10. august 2019.

Begge fergesamband har nye, miljøvennlige hybridferger som krever ny ladeinfrastruktur på land i tillegg til at det skulle innføres autopass på begge samband. Oppstartsprosjektet har vært preget av tett samarbeid mellom Trøndelag fylkeskommune som infrastrukturier, AtB, operatører og eksterne aktører/leverandører.

Oppstart av nytt anbud i Stor-Trondheim vil gi befolkningen i området et av landets mest moderne kollektivtilbud. Gjennom ny rutestruktur betyr det at langt flere får mulighet til å reise kollektivt enn i dag, det blir bedre kapasitet, flere avganger i tillegg til nytt og miljøvennlig bussmateriell. En så stor omlegging krever lang planlegging, mange ressurser både internt i AtB, hos operatører og eksternt med hensyn til nødvendig infrastruktur som må på plass.

Oppstart av anbud i tidligere Nord-Trøndelag er også planlagt i 2018. For denne delen av fylket betyr det overgang fra netto-regime til bruttoregime hvor AtB blir ansvarlig for rutetilbud, informasjon og tjenester.

AtB har også på oppdrag fra Trøndelag fylkeskommune utarbeidet et forslag til strategi for regionanbudet med buss og drosje i hele Trøndelag fylke, utenom Stor-Trondheim fra 2021. Det har vært gjennomført en omfattende kunnskapsinnhenting gjennom markedsundersøkelser, trendanalyser og tett dialog med kommuner og regionråd i Trøndelag, samt at tillitsvalgte og verneombud fra dagens operatørselskap har bidratt i referansegruppe. På bakgrunn av dette arbeidet har AtB utarbeidet tre alternative mobilitetstilbud basert på ulike tilskuddsrammer.

Det å reise fra A til B krever også en forutsigbar reise gjennom gode informasjonsløsninger, samt å gjøre det enkelt å kjøpe billett. Dagens teknologi gir i tillegg mulighet for å kunne gi de reisende enda mer individuelt tilpasset informasjon. For å møte fremtiden og kundenes forventninger som mobilitetsselskap har AtB gjennom 2018 jobbet med forberedelser til anskaffelse av nytt billettsystem og ny mobilitetsplattform.

Resultatene AtB har oppnådd kommer som følge av godt samarbeid mellom AtB og operatørene som leverer tjenestene til kundene hver eneste dag. AtBs organisasjon har vært tilpasset de oppdragene vi til enhver tid er satt til å løse.

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



Målene for kollektivtrafikken i Trøndelag er knyttet opp mot nasjonale og regionale mål som er gjengitt i Bymiljøavtalen, Trøndelag fylkeskommunes Eierstrategi, Ramme- og leveranseavtale opp mot AtB. Det er ulike målsettinger blant annet knyttet til andel kollektivreiser, miljø og trafikksikkerhet.

3.1. Nullvekstmål og Bymiljøavtale

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

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

3.2. Langsiktige mål for Sør-Trøndelag fylkeskommune

KI Trøndelag fylkeskommunes eierstrategi er det satt følgende mål for kollektivtilbudet i fylket:

Balansert utvikling – AtB skal legge til rette for et balansert transporttilbud i hele fylket tilpasset behov og rammer.

Klima og miljø – AtB skal være en pådriver i utviklingen av stadig mer klima- og miljøvennlige transportløsninger, for å bygge opp under eiers klimaambisjoner.

Tjenestekvalitet – AtB skal ha en effektiv ressursutnyttelse og et godt tjenestetilbud innenfor de rammer som er gitt av eier.

3.3. Resultatmål i AtBs leveranseavtale

I leveranseavtalen som er skrevet mellom Trøndelag fylkeskommune og AtB for perioden 2018-2021 er det satt følgende resultatmål for kollektivtrafikken:

Mobilitet og samfunnsutvikling:

- 3 % økning i reiser med buss per år i Stor-Trondheim
- 3 % økning i reiser med buss per år i Trøndelag utenom Stor-Trondheim
- 3 % økning i reiser pr år med hurtigbåt

Tilfredshet i befolkningen:

- 65 % i Trondheim
- 55 % i Trøndelag utenom Trondheim

Reduserte klimagassutslipp:

- 50 % reduksjon utslipp av klimagasser innen 2020 sammenlignet med 2008

Miljøvennlig og sikker transport:

- Total kundetilfredshet 72 KTI-poeng i totalinntrykk av AtB.

Trafikksikkerhet:

- Ingen alvorlige hendelser (null drepte og hardt skadde) i buss, på holdeplass og underveis.



4

Utvikling i tall

Andelen reiser fordelt på ulike transportmidlene sier noe om den totale utviklingen sett opp mot målsettingene. Trøndelag fylke er et sammensatt fylke med hensyn til befolkning og reisestrømmer og det er mange faktorer som påvirker valg av transportmiddel. Tilgjengelighet og det at du kommer deg fra der du er til dit du skal er det viktigste.

De største reisestrømmene og tettest befolkede områdene i fylket er i og rundt Trondheim. Målinger gjort at Statens vegvesen i bompunktene rundt Trondheim viser en nedgang i antall passering med personbil i 2018 på 1,8 prosent.

Det har vært gjennomført nasjonal reisevaneundersøkelse i 2018, men resultatene av denne er først klar i april 2018.

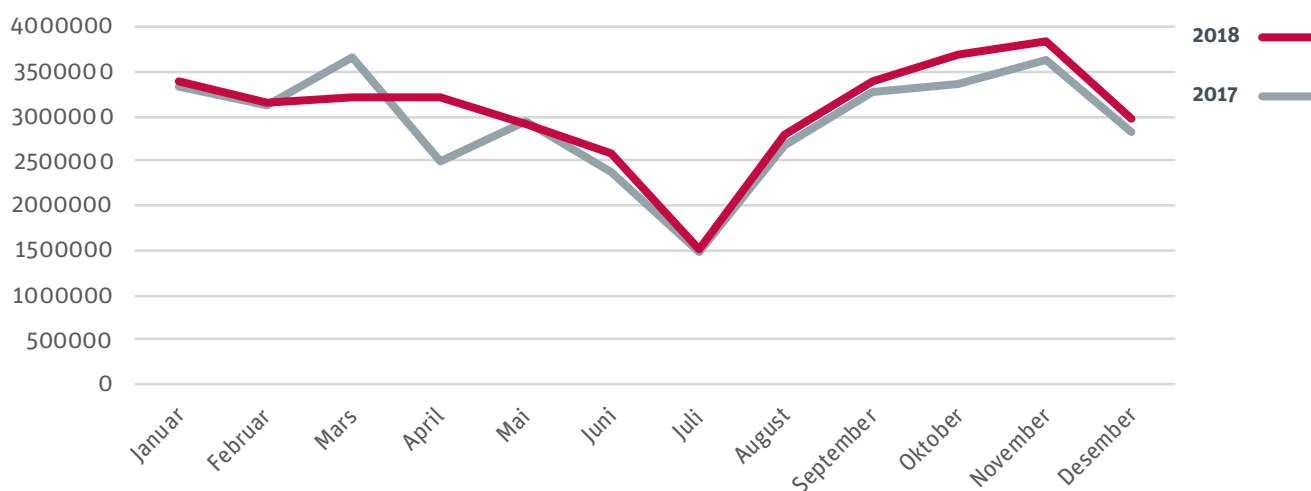
Nøkkeltallene som beskrives i dette kapitlet er knyttet til antall reiser med kollektiv på de ulike transportmidlene.

4.1. Kollektivreisende i Trøndelag

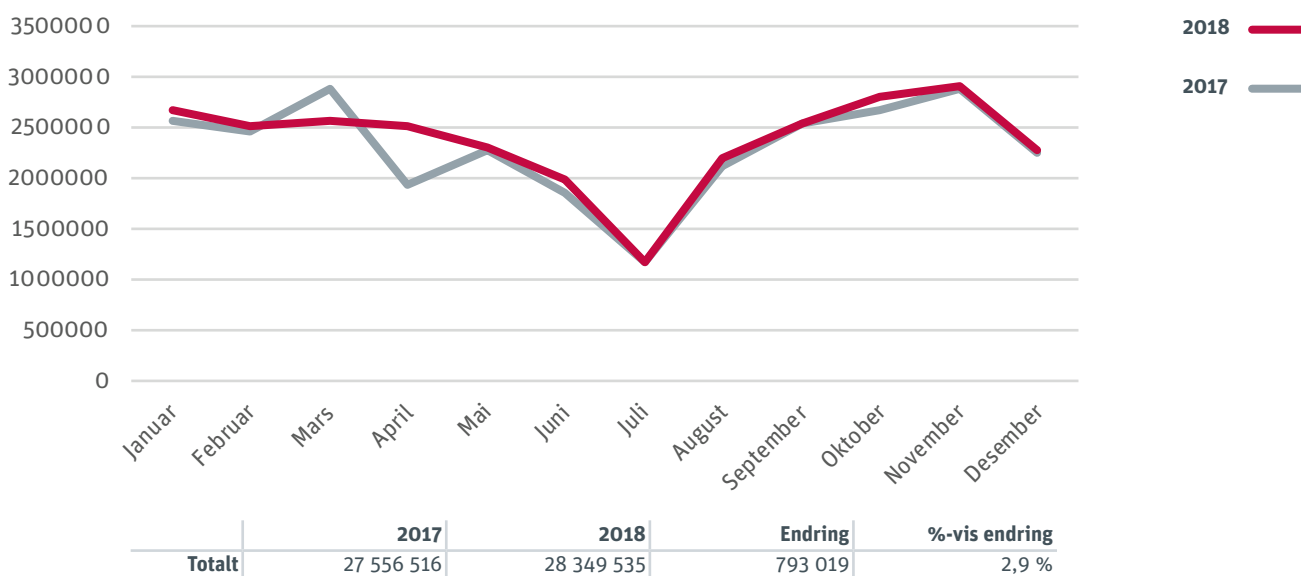
Passasjerstatistikken totalt for alle ruter i 2018 viser totalt en økning på nærmere 1,5 millioner flere reiser sammenlignet med 2017. Det er en total vekst på 4,2 prosent. Totalt antall reiser i 2018 var 40 403 709 inkludert skoleskyss som utgjør rundt 3,3 mill reiser.

For Trondheim og Klæbu var veksten på 2,9 prosent, som tilsvarer i overkant av 800 000 flere reiser på buss. I tillegg hadde Gråkallbanen vekst på 3,1 prosent, som tilsvarer over 29 000 flere reiser.

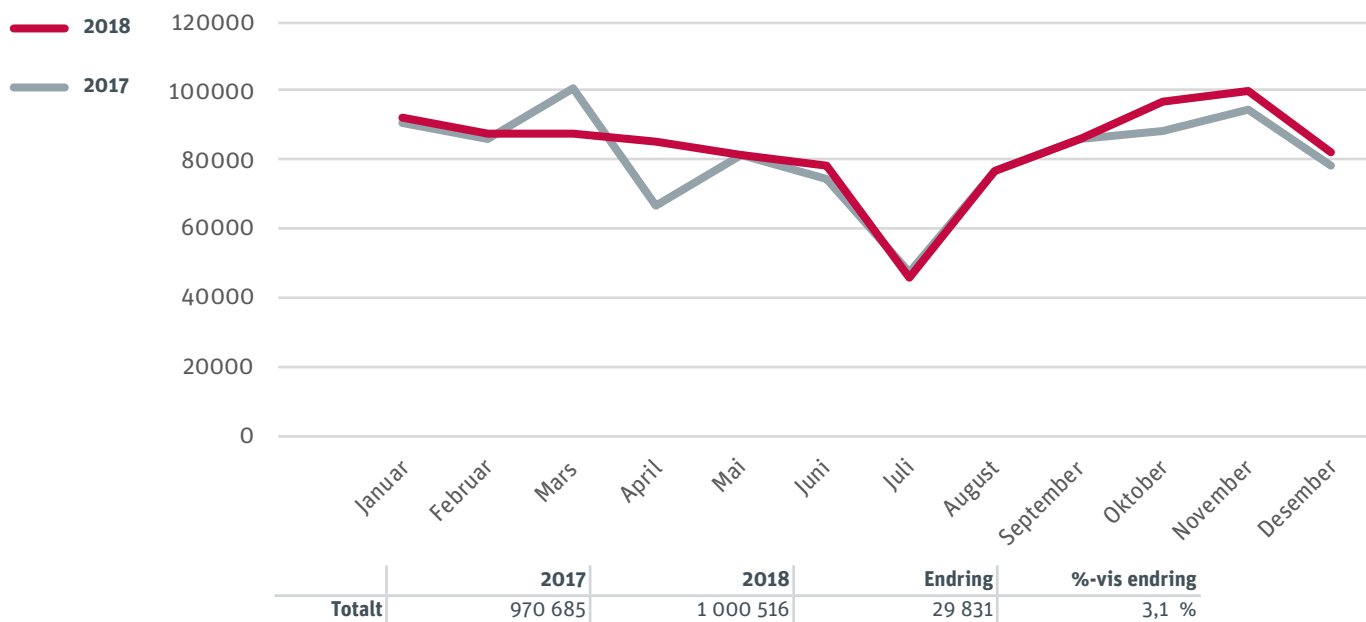
Trøndelag - alle passasjerer



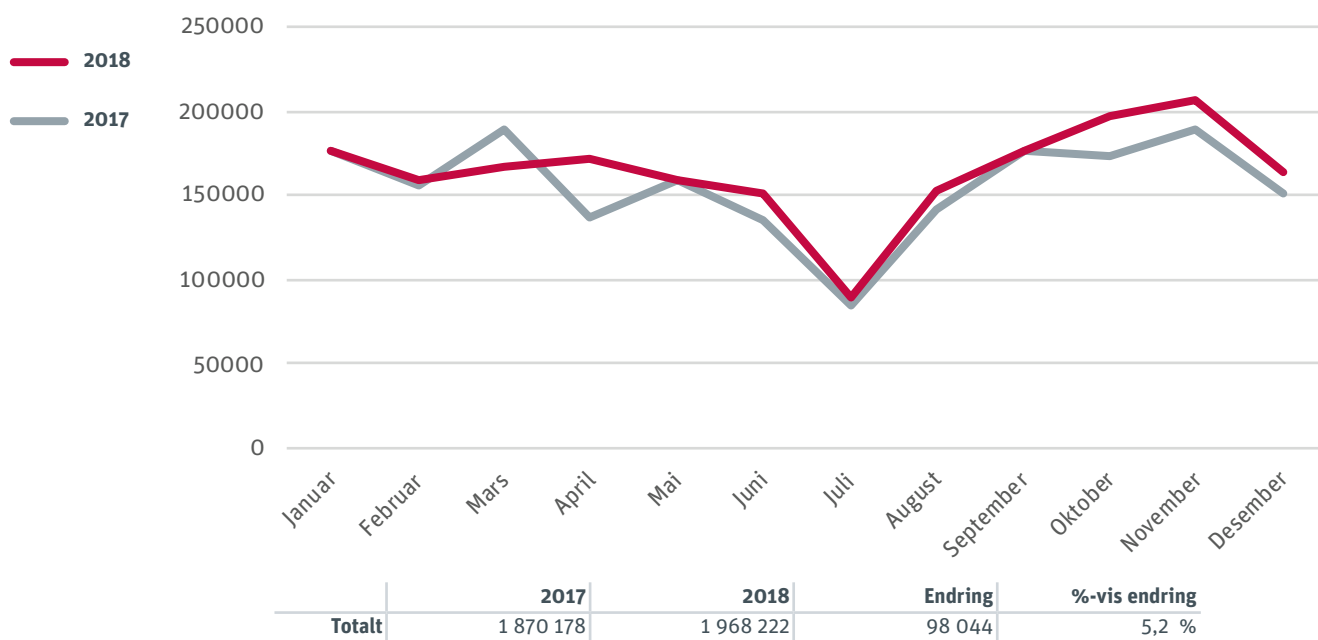
4.1.1. Antall reiser med buss i Trondheim og Klæbu



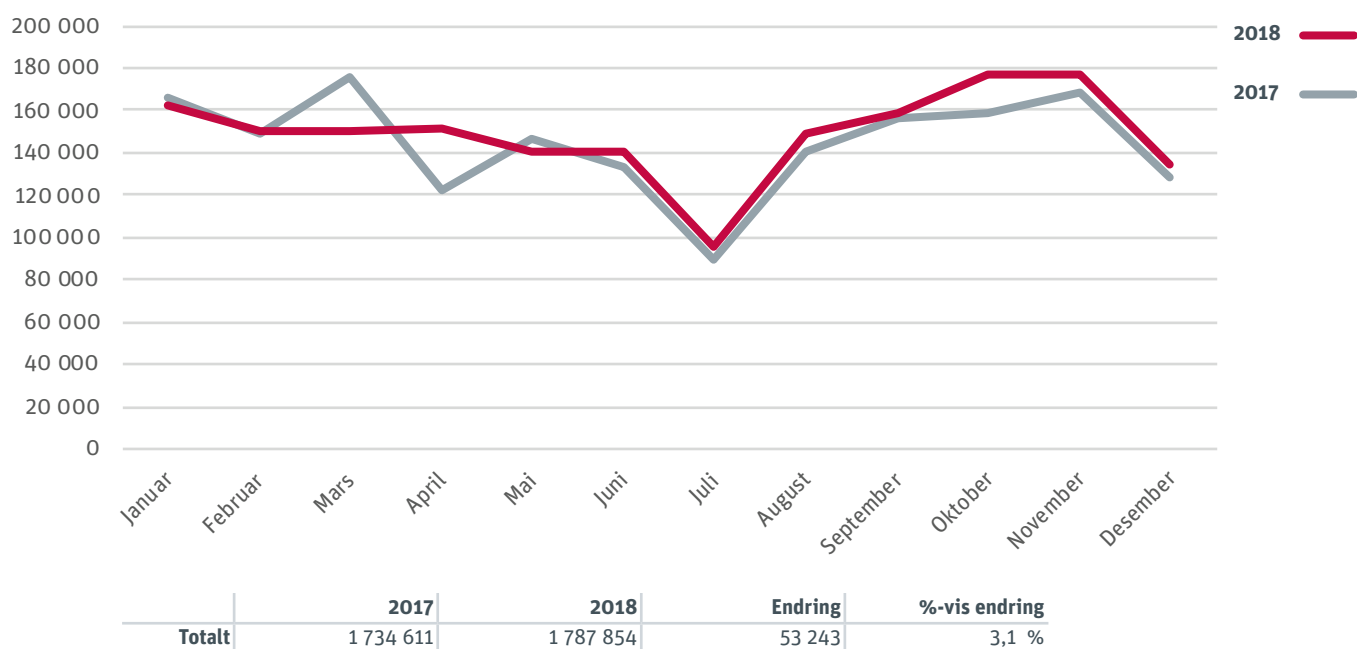
4.1.2. Antall reiser med trikk



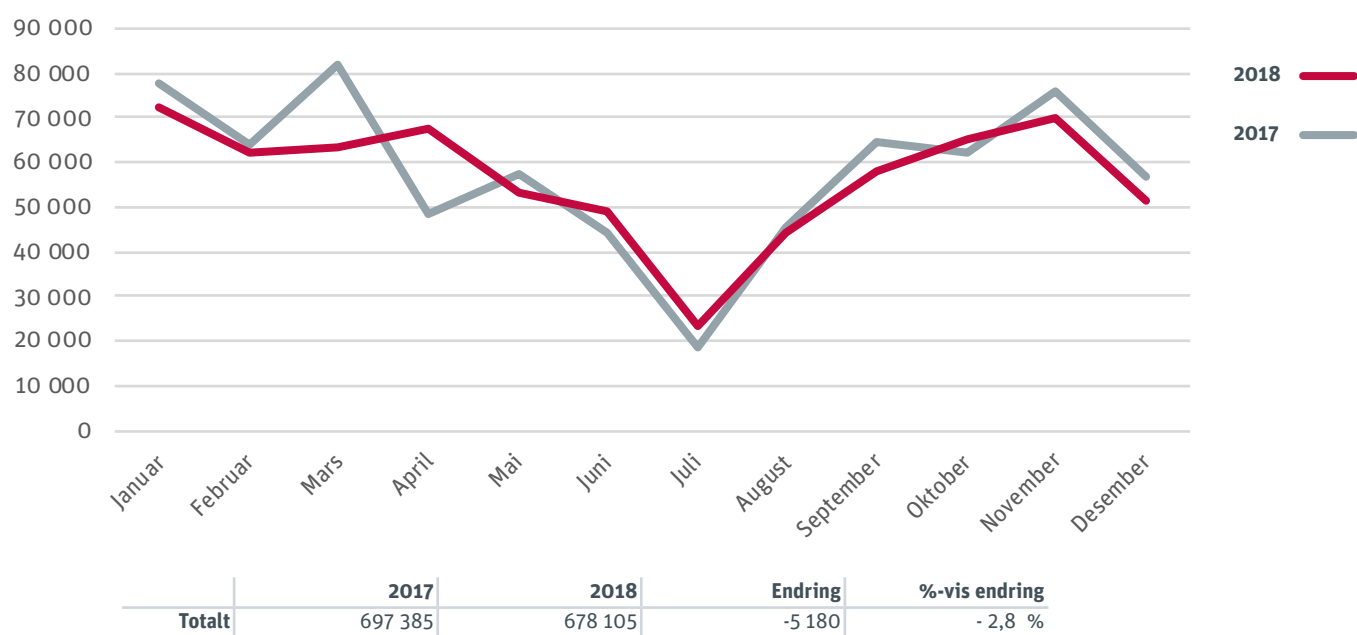
4.1.3 Antall reiser med buss i Melhus og Malvik



4.1.4. Antall reiser med buss i region sør i Trøndelag (fratrullet skoleskyssprodukter)



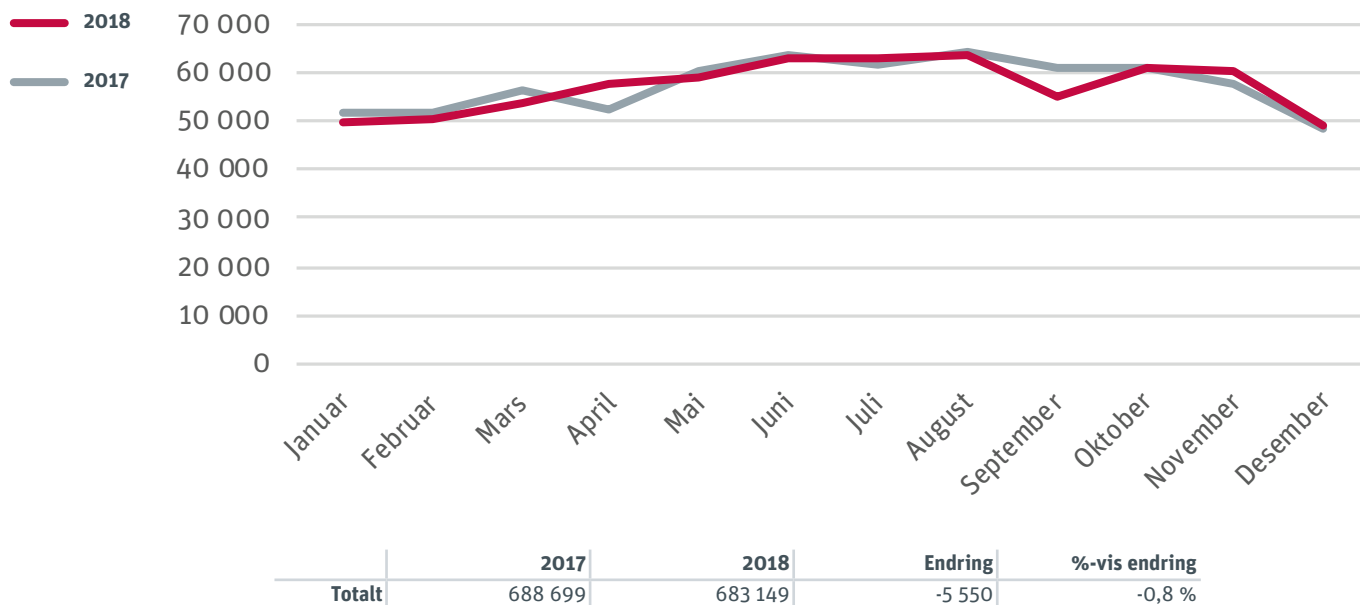
4.1.5. Antall reiser med buss i region nord i Trøndelag (fratrullet skoleskyssprodukter)



For reiser med buss i region i Trøndelag fremstilles reisetall uten skoleskyss. Bakgrunnen for dette er at elektronisk registrering av skolereiser ble innført i region nord høsten 2018 og gir derfor en unaturlig høy vekst sammenlignet med 2017.

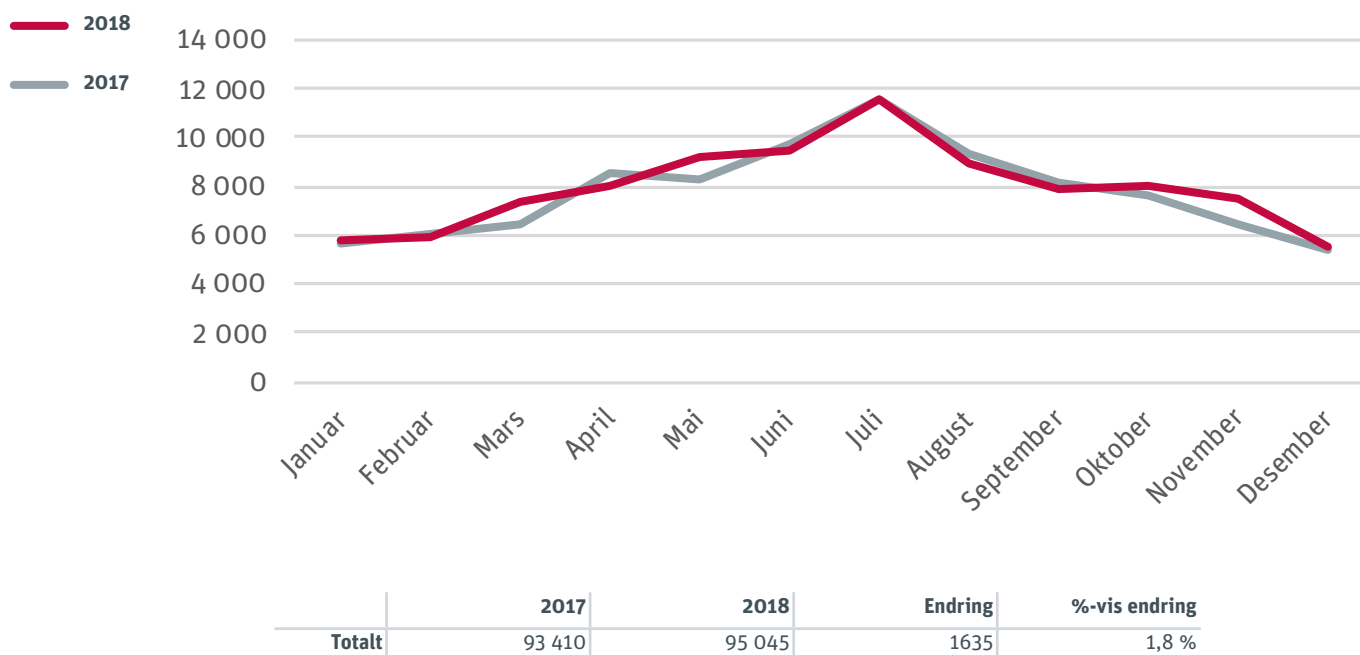
4.1.6 Antall reiser med hurtigbåt i Sør-Trøndelag

Gjelder rute 800, 805, 810, 820, 825, 830, 835

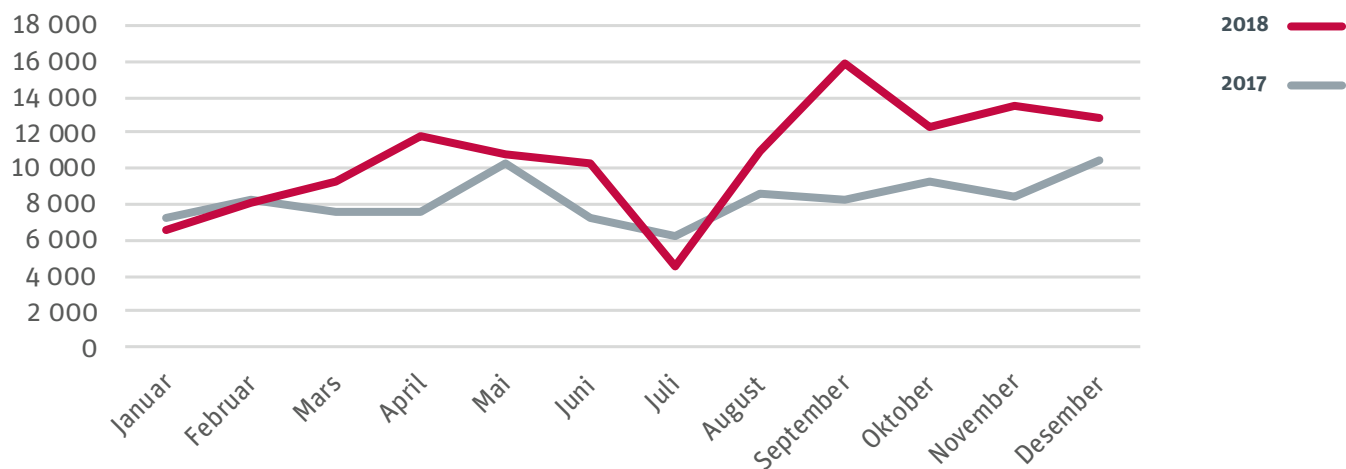


4.1.7. Antall reiser med ferge i Sør-Trøndelag

Gjelder rute 850, 855, 860

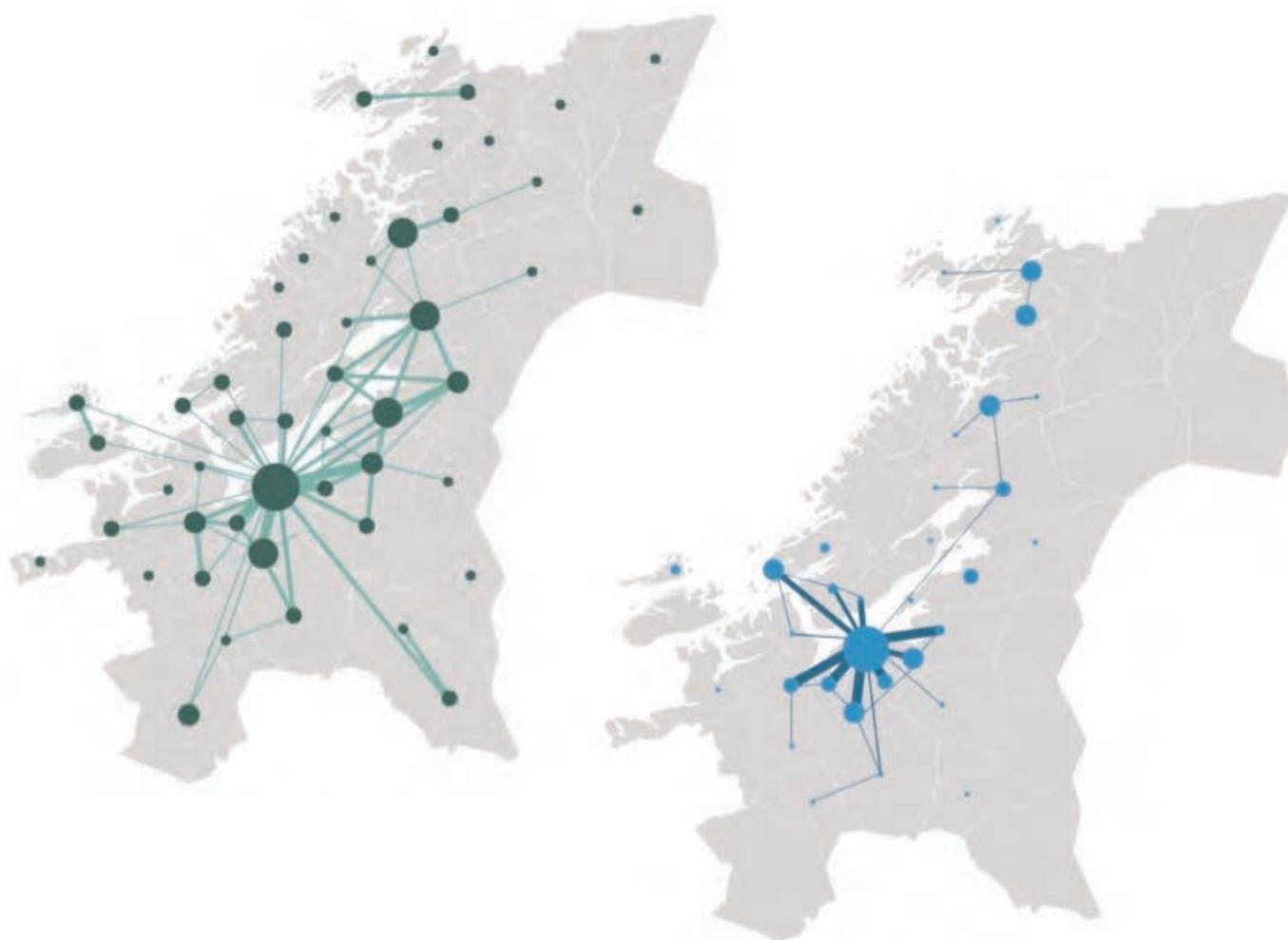


4.1.8. Andel reisende med Nattbuss/trikk



	2017	2018	Endring	%-vis endring
Totalt	99 363	1 26 694	27 331	27,5 %

Andelen reisende med nattbuss/trikk har hatt en svært positiv utvikling fra 2017 til 2018. Det er gjennomført 27.331 flere reiser med nattbuss/trikk som tilsvarer 27,5 prosent.



Kartet til venstre viser arbeidspendling internt i kommuner (sirkler) og mellom kommuner (linjer) i 2017 for alle transportformer (bil, kollektivt, etc.). Kartet til høyre (blått) viser kun kollektivreiser. Diameter og tykkelse representerer antall pendlere internt og begge veier mellom kommunene. Det er benyttet en progressiv skala, noe som betyr at det ikke er et lineært forhold mellom pendlerstrømmene. Store strømmer framstår mindre enn de egentlig er og små strømmer framstår større enn de egentlig er. Pendlerstrømmer med færre enn 100 pendlere er ikke tatt med. Kilde: SSB tabell 03321

5

Markedsutvikling

Markedet og samfunnet er i stadig endring. Utviklingen innen ulike områder gir nye muligheter og endrer hvordan befolkningen opptrer. Vaner og forbrukermønster tilpasses over tid på bakgrunn av trender og utvikling i samfunnet. Dette kan igjen påvirke reise-mønster knyttet til arbeid, studie og handel. I tillegg kommer det nye forventninger knyttet til brukeropplevelser, individualisering og bruk av teknologi. Det er derfor viktig å være bevisst endringer og legge til rette for dette, slik at mobilitetstilbudet blir i takt med utviklingen, mulighetene og forventningene til markedet.

Det er forventet stor befolkningsvekst i de største byene i Norge i årene som kommer. I 2018 bodde det rundt 457 000 mennesker i Trøndelag. Det er lav befolkningstetthet spredt over store områder, men med en tydelig konsentrasjon i Trondheimsområdet. Det er sentralisering i Trøndelag, en økning av andelen eldre, og prognoser fra SSB viser en befolkningsvekst på 14,9 prosent frem mot 2035. Kommunene nær Trondheim øker mest. En stor andel av befolkningen pendler for studie eller arbeid daglig eller ukentlig og er den største gruppen reisende sammen med skoleelever. Det å ha et velfungerende kollektivsystem er avgjørende i denne utviklingen både av hensyn til fremkommelighet og miljø.

I Trøndelag er det i 2018 rundt 40 000 registrerte studenter. Størst andel av disse er i Trondheim hvor det er i overkant av 35.000 studenter. Resten fordeler seg i hovedsak i byene Levanger, Steinkjer, Namsos og Stjørdal. Det er i dag stor grad av ukependling til studiestedene i Trøndelag fra hele fylket. Reisene foregår med buss, tog eller hurtigbåt. Det er også en stor andel som dagpendler med tog og buss mellom byene. I alle studiebyene er det tilrettelagt med studentboliger i gangavstand til studiested, men mange studenter bor privat eller i nabokommuner så en stor andel har behov for daglig transport til og fra studiestedet.

I 2015 hadde 70 prosent av de nesten 162 000 sysselsatte i tidligere Sør-Trøndelag sitt arbeidssted i Trondheim, og over 80 prosent av nye arbeidsplasser i tidligere Sør-Trøndelag i perioden 2010 til 2014 tilfalt Trondheim. Det betyr at andelen arbeidsreiser i og mot Trondheim er stor. I tidligere Nord-Trøndelag er de nesten 62 000 arbeidsplassene mer spredt, hvor Stjørdal, Steinkjer, Levanger, Namsos, Verdal og Vikna har de høyeste andelen av de sysselsatte.

Selv om det er god vekst i antall kollektivreiser er det stort potensiale til å få flere til å benytte kollektivtilbud for arbeidsreiser.

Pendlerområdet inn mot Trondheim har vært påvirket av bygging av ny E6 sør, som har påvirket hastigheten i trafikken både for bil og kollektiv. Det har ikke vært lagt opp til fordel for er effektive kollektivreiser i byggeperioden. I tillegg har det vært nedleggelse av bomstasjoner i retning Orkanger som kan ha ført til at noen har gått tilbake til bil fremfor buss.

Andelen elbiler er økende i hele Norge, også i Trøndelag. For pendlere inn til Trondheim er det lønnsomt med elbil av hensyn til bomavgifter, og elbiler har fremdeles anledning til å kjøre i kollektivfelt i Trondheim.

Ulike parkeringsrestriksjoner i Trondheim sentrum har ført til lavere andel bilbruk inn til sentrum.

5.1. Markedsutvikling i Stor-Trondheim

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

Bedre tilbud gjennom fremkommelighet, frekvens og mer effektivt transportsystem, i tillegg til miljøvennlige busser gjør det enklere å velge buss fremfor bil i Stor-Trondheim.

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

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

Utdelingen knyttet til å få flere kollektivreisende henger tett sammen med mulighet for parkering på arbeidsplassen. Over 60 prosent av de yrkesaktive i Trondheim har tilgang til gratis parkering ved arbeidsplassen, og 16 prosent avgiftsbelagt plass som disponeres av arbeidsgiver. De viktigste årsakene for å velge bilen er at det tar for lang tid med buss. Bilen oppleves som mer lettvinnt enn buss i mange sammenhenger. I tillegg er mangelfullt rutetilbud og overgang mellom ulike transportmidler, slik det fungerer i dag, en barriere for mange.

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

Det legges godt til rette for sykkel i Trondheim gjennom bygging og vintervedlikehold av sykkelveier. Dette fører til god vekst i andelen som benytter sykkel som transportmiddel.

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

Det har ikke vært gjennomført større ruteendringer i Stor-Trondheim i perioden, men noen endringer er gjennomført for å tilpasse tilbudet frem mot 2019, samt at kapasiteten og enkelte avganger er tilpasset på enkelte ruter for å ivareta veksten.

5.2. Markedsutvikling i regionene

Regionene i Trøndelag strekker seg over ulike områder og med ulikt reisemønster. Gjennom arbeidet med forslag til anbudsstrategi for region Trøndelag fra 2021 er det gjennomført en grundig kartlegging og dialog med de ulike kommunene, som har gitt AtB en god forståelse for behov og reisemønster i regionene i hele fylket.

I kommunene rundt Trondheim er det stor grad av innpendling til Trondheim knyttet til arbeidsreiser både på buss og hurtigbåt, mens kollektivreisene i regionene for øvrig i større preges av lokaltrafikk og skoleskyss i tillegg til ukependling eller fritidsreiser i tilknytning til helg. Befolkningsveksten i nabokommunene til Trondheim er stor, noe som tilsier at potensialet for flere arbeidsreisende vil øke fremover.

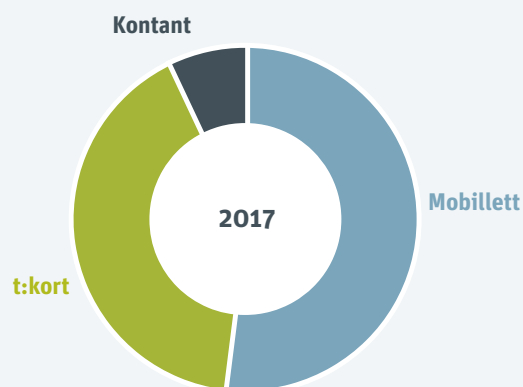
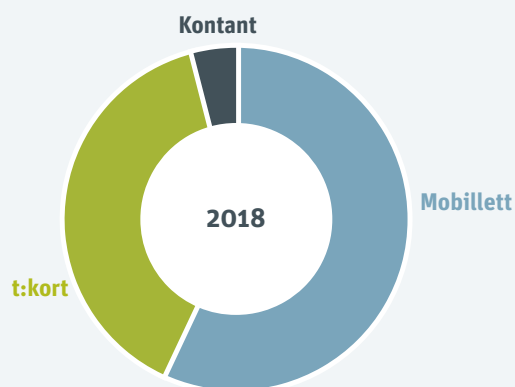
Kombinasjon av bil og kollektiv er viktig for mange i regionene for å få til en effektiv reise, og vi ser at mange velger å benytte park & ride-anleggene som er etablert i nabokommuner rundt Stor-Trondheim. For at folk skal velge å benytte kollektiv må det oppleves som effektivt og tilrettelagt. Tid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

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

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

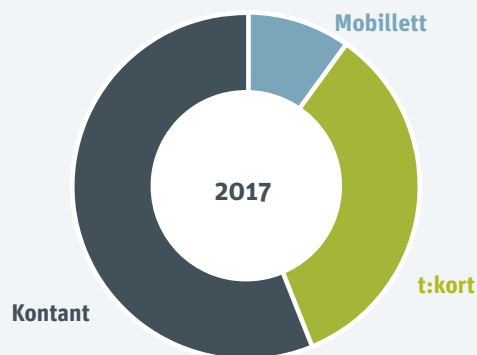
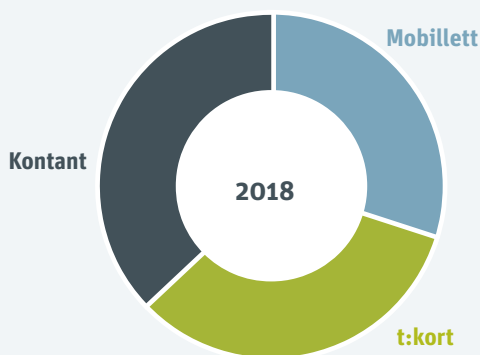
Fordeling av omsetning på salgskanaler i Stor-Trondheim

År	Mobillett	t:kort	Kontant	Totalt salg	Andel Mobillett	Andel t:kort	Andel kontant
2018	kr 276 077 417	kr 187 565 921	kr 21 112 223	kr 484 755 561	57 %	39 %	4 %
2017	kr 235 174 947	kr 183 174 551	kr 31 602 973	kr 449 952 471	52 %	41 %	7 %



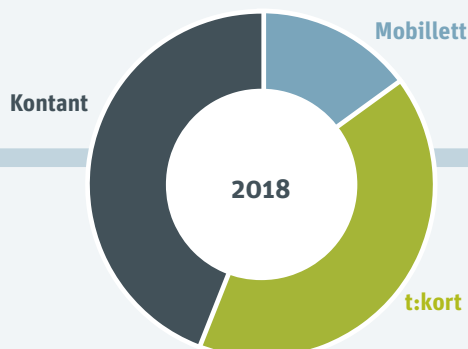
Fordeling av omsetning på salgskanaler i Region sør:

År	Mobillett	t:kort	Kontant	Totalt salg	Andel Mobillett	Andel t:kort	Andel kontant
2018	kr 14 242 341	kr 15 201 170	kr 17 285 835	kr 46 729 346	30 %	33 %	37 %
2017	kr 4 997 923	kr 18 160 909	kr 29 882 780	kr 53 041 612	10 %	34 %	56 %



Fordeling av omsetning på salgskanaler i Region nord:

År	Mobillett	t:kort	Kontant	Totalt salg	Andel Mobillett	Andel t:kort	Andel kontant
2018	kr 2 697 084	kr 7 327 277	kr 7 836 788	kr 17 861 149	15 %	41 %	44 %



Billettsalget i Trøndelag gjennomføres i stor grad gjennom elektroniske billetter som t:kort og AtB Mobillett. Det er viktig med velfungerende og enkle billettsystemer som er lette å forholde seg til for kundene og samtidig sikrer inntektene for AtB. Innføring av ny og forenklet prismodell i januar 2018 har påvirket billettsalget i noen grad. Prismodellen førte blant annet til at det ble enklere for kollektivreisende å forstå og bruke tilbudet, lange reiser ble langt billigere enn tidligere, hele Trøndelag fikk tilgang på AtB Mobillett som billettbærer. I tillegg ble det innført ombordtillegg på alle ruter, som påvirker betaling med kontanter om bord.

De største billettbererne i Trøndelag er AtB Mobillett og elektroniske reisekort – t:kort. Innenfor sone A kan t:kort periodebillett også benyttes på tog med samme pris for tog og buss. Det er ikke pris- og billettsamarbeid mellom tog og buss utenfor sone A pr 2018.

Trøndelag fylkeskommune, Jernbanedirektoratet og AtB signerte i 2018 avtale om fremtidig pris- og billettsamarbeid i tilknytning til at Trønderbanen er lagt ut på anbud og vil få ny togoperatør fra 2020. Tildeling vil skje i juni 2019. Samarbeid knyttet til kjøp av billetter vil gjøre det enklere og mer sømløst for reisende som kombinerer flere transportmidler. Det er pr i dag ikke besluttet fremtidig prissamarbeid ut over sone A.

Bruk av de ulike billettbererne utvikler seg ulikt, noe som er naturlig med tanke på ulik innføringstakt av blant annet AtB Mobillett. Reisemønster og hvor ofte de reiser påvirker også hvilket billettmedium folk velger å benytte.

Til venstre vises fordeling av de ulike billettmediene med utgangspunkt i omsetning i 2018.

AtB har ansvar for å ha tilgjengelige billettmedier til ulike kundegrupper i befolkningen. For å gjennomføre effektive og trygge kollektivreiser for alle er det en fordel at det meste av billettering skjer uten bruk av kontanter.

Dreiningen i samfunnet går over til større bruk av digitale og mobile tjenester. Samtidig vil det alltid være behov for andre løsninger for de av befolkningen som ikke har forutsetning til å benytte de mobile tjenestene.

Passasjertelling foregår via billettsystemet i transportmidlene, og brukere av AtB Mobillett må derfor gå via sjåfør for registrering av billett ved påstigning. Dette vil bli endret fra 2019 for rutene i Stor-Trondheim hvor det innføres åpen billettering som følge av at bussene får passasjertelling om bord. Det forventes da at en enda større andel går over til mobil som billettberer.

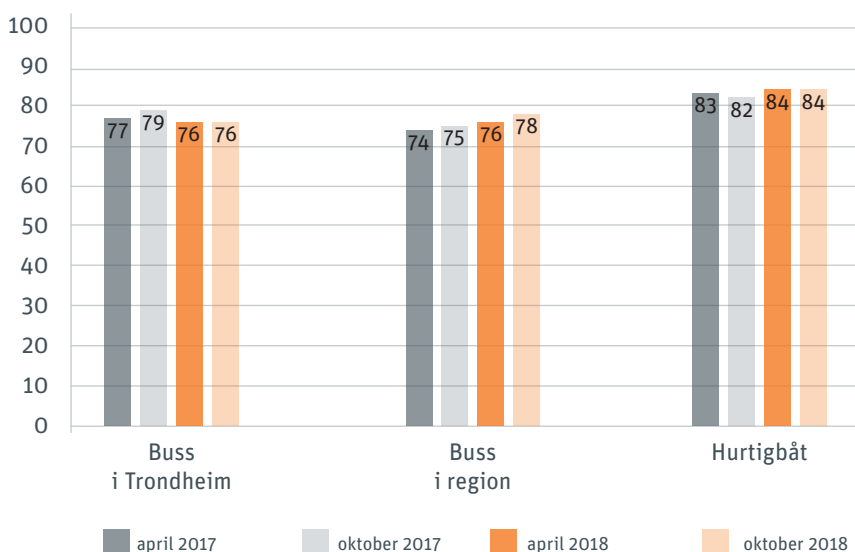
Det arbeides kontinuerlig for å redusere kontantomsetningen om bord i transportmidlene. Dette av hensyn til effektiv påstigning og holdeplasstid i tillegg til sikkerhet for sjåførene med tanke på kontanter om bord. Andelen kontantomsetning har gått ned i hele fylket i 2018 sammenlignet med 2017. På regionbussene og båt/ferge er det mulighet for å betale med bankkort, noe som reduserer andelen kontanter om bord.



7

Kundenes tilbakemeldinger

Kundetilfredshetsundersøkelse (KTI) måles i poeng på en skala fra 0-100. Fra 75 KTI-poeng og oppover tilsvarer meget fornøyde kunder.



Det å utvikle gode mobilitetsløsninger krever forståelse for kundenes behov og forventninger. Selve reisen er ikke målet for kunden - det er å komme seg til jobb, skole, besøk, kino eller videre ut i verden. Reisen er derfor bare et nødvendig ledd i det å komme seg frem til reisemålet. AtBs ansvar er å gjøre denne reisen så attraktiv, forutsigbar og enkel som mulig gjennom godt tilbud og gode tilpassede tjenester.

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

AtB gjennomfører kundetilfredshetsundersøkelse (KTI) to ganger i året; vår og høst. Undersøkelsen gjennomføres av et eksternt analysebyrå (Norfakta pr. 2018). Resultatene brukes

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

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

Resultatene for KTI i 2018 viser at kundene jevnt over er godt fornøyd med kollektivtilbudet i fylket. Den totale KTI – (Hvor fornøyd er du totalt med kollektivtilbudet?) ligger på 76 poeng i Stor-Trondheim, 78 poeng i regionene og 84 poeng for hurtigbåt. Resultatene knyttet til sjåførenes/mannskapet serviceinnstilling er meget god med en KTI på mellom 83 og 92. Når det gjelder tilgang på informasjon er det en KTI-score på 79. Kundene opplever det som enkelt og trygt å reise kollektivt, og 8 av 10 vil anbefale andre å reise kollektivt.

8

Anskaffelser



Gjennom året gjennomføres det mange ulike anskaffelser knyttet til drift av det offentlige kollektivtilbudet i Trøndelag.

I 2018 har følgende anskaffelser blitt gjennomført:

Sanntidssystem for Trøndelag og passasjertellesystem (APC) til alle busser i tilknytning til oppstart av ny rutestruktur i Stor-Trondheim fra august 2019.

Rutegående buss og skoleskyss i tidligere Nord-Trøndelag 2019-2021.

I tillegg har det vært oppstart av anskaffelser knyttet til Individuelt tilrettelagt skoleskyss og bestillingstransport i tidligere Nord-Trøndelag 2019-2021, billettkontrolltjenester for hele Trøndelag, billettautomater for metrostasjoner i Stor-Trondheim og to fergeanbud i region nord. Disse vil ha tildeling i løpet av 2019.



AtB er en premissgiver for god utvikling av infrastrukturen som sikrer god mobilitet for de fleste i fylket. AtB ønsker å være en pådriver overfor infrastruktureiere og etater slik at infrastrukturen som benyttes er sikker og gir god framkommelighet og driftsøkonomi for de beste for kundene, operatørens ansatte og det materiellet som benyttes.

AtB har i 2018 kartlagt eksisterende holdeplasser og kaianlegg, inkludert terminaler, knute- og omstigningspunkt i den nordlige delen av fylke. Tilsvarende kartlegging vil bli utført i den sørlige delen av fylket i 2019. AtB har sammen med veieiere/andre etater og dagens operatører gjennomført trasebefaringer. Funn fra kartleggingsarbeidet og trasebefaringer viser blant annet nødvendige tiltak i forbindelse med oppstart av regionanbud buss i den nordlige delen av fylket fra 10. august 2019 og oppstart av hurtigbåt- og fergeanbud de kommende årene.

Trondheimsområdet får nytt kollektivsystem 3. august 2019. Nytt bussmaterieell krever ny tilpasset infrastruktur. AtB har deltatt som premissgiver og rådgiver ovenfor Trondheim kommune og fylkeskommunen i blant annet metrobussprosjektet og øvrige infrastrukturprosjekt for å tilrettelegge for nytt kollektiv-

system i Trondheimsområdet. Arbeidet omfatter blant annet planlegging og bygging/utbedring av depot, nye holdeplasser, hvileboder for sjåførere, framkommelighetstiltak og knute- og omstigningspunkter for metrobusser, el-busser, leddbusser og øvrige busser og ladestasjoner for el-busser.

AtB har også bidratt som rådgiver/premissgiver for tilrettelegging for kollektivinfrastruktur i ressursgrupper for areal-/byutvikling og transportløsninger. Eksempler på dette er sentrumsplaner og bydelsplaner for Namsos, Stjørdal, Melhus, Innherredsbyene og Trondheim (herunder gatebruksplaner).



AtB har gått fra å være administrasjonsselskap for kollektivtrafikken til å bli Trøndelags mobilitetselskap. Det betyr å legge til rette for hele reisen fra der kundene er til dit de skal, med kollektivtrafikken som utgangspunkt.

Dagens rutestruktur i Trondheimsområdet stammer fra 70-tallet. Siden den gang har byen vokst og strukturene har endret seg. Folk bor, jobber og går på skole andre steder enn tidligere. Et velfungerende kollektivtilbud er avgjørende for å få en levende og attraktiv by med godt lokalmiljø. Det nye metronettverket som iverksettes fra august 2019 er bygd opp med utgangspunkt i dagens reisestrømmer, og gir langt flere muligheten til å benytte kollektiv til jobb, skole, handel og fritid. Nettverket gir mange nye og mer effektive reisealternativer i tillegg til at tilbudet i bydeler blir bedre slik at kollektiv i større grad kan benyttes til handel og fritid. Bussene vil på de fleste linjer gå oftere og ha større kapasitet enn i dag. Kapasitet og antall avganger er tilpasset befolkningsgrunnlaget i de ulike områdene. Gjennom 2018 har det vært jobbet aktivt for å tilpasse detaljer i rutetilbudet slik at det blir best mulig for flest mulig og at naturlige reisestrømmer ivaretas. Endringer i infrastruktur har også ført til at tilbudet har måttet tilpasses på bakgrunn av dette.

Samtidig som det blir bedre for de aller fleste vil noen områder erfare at det blir dårligere tilbud enn i dag. AtB ser på sikt etter muligheten for å løse ulike områder med en form for bestillingstransport.

AtB har i 2018 utarbeidet forslag til strategi for anbud buss i region i Trøndelag fra 2021. Det har vært gjennomført kartlegging av alle kommuner, reisestrømmer, befolkningssammensetning, reisevaner og behov i tillegg til dialogmøter med kommunene. På bakgrunn av dette kom AtB med tre ulike alternative rute-strukturløsninger med utgangspunkt i ulike økonomiske rammer. Skoleskyss i regionene står for xxx andel av det totale kollektivtilbudet. Regiontilbudet krever stor grad av helhetlig perspektiv og kombinasjon av ulike transportmidler for å sikre sømløse reiser. Fremtidens kollektivtilbud i regionene vil være en kombinasjon av buss, tog og bestillingstransport. I tillegg vil det være avgjørende å se tilbudet i sammenheng med bil, og tilrettelegging for kombinasjon av bil og kollektiv på en del av reisetrekningen. Regionene i Trøndelag har store variasjoner knyttet til befolkning og reisestrømmer, bynære strøk, byer og spredtbygde strøk, og tilbudet må tilpasses deretter.

For dagens regiontilbud har det ikke vært gjennomført større endringer. Det har blitt opprettet en bylinje på Orkanger. Anbud for tidligere Nord-Trøndelag har oppstart august 2019, og forberedelser til dette har vært gjennomført i 2018. Det gjennomføres mindre ruteendringer for å sikre korrespondanser.

For å kunne reise gjennom Trøndelag må det på flere strekninger benyttes kombinasjoner av båt, tog og buss. For å sikre forutsig-barhet for reisende har AtB tatt ansvar for å få på plass en samarbeidsavtale mellom de ulike partene uavhengig av kontraktsform. Samarbeidet skal sikre gode korrespondanser og at kundene opplever å komme seg helt frem selv om det skulle oppstå avvik underveis på reisen.

AtB har gjennom 2018 jobbet med ulike mobilitetsprosjekter:

- AtBs mobilitetsplattform (Mitt AtB) vil være kundenes portal inn til mobilitetstilbudet i Trøndelag. Denne portalen skal inneholde reiseplanlegger, sanntid, billettering, driftsavvik, bestillingstransport og etter hvert kunne koble på andre tjenester som vil være nyttig for kundene.

- Bestillingstransport – utvikler digital portal for bestilling, denne vil etter hvert inngå i Mitt AtB

- Sikker sykkelparkering – teste ut markedspotensialet knyttet til kombinasjon av sykkel og kollektiv.

- Autonome busser – samarbeidsprosjekt med NSB, Nettbuss, St. Olavs hospital, Trondheim kommune m.f.

- Jobbfleks – en form for bestillingstransport rettet mot bedrifter i regionene. AtB ser på et konsept knyttet til dette og vil gå i dialog med aktuelle arbeidsplasser om pilot og samfinansiering.

- Variant av konseptet HjemJobbHjem for Trondheim i samarbeid med Miljøpakken. Bedrifter forplikter seg til å være med å endre reisevaner for sine ansatte og får tilbud om redusert kollektivbillett samt andre virkemidler som lån av elsykkel, helseforedrag og generell mobilitetsrådgiving.



Kvaliteten på kollektivtilbudet og tjenestene som leveres påvirkes av mange faktorer. AtB følger kontinuerlig opp driften av tilbudet knyttet til operatørenes kontrakter, tilpasning med tanke på infrastrukturendringer og andre forhold som måtte oppstå. Overfor kundene er det viktigste målet knyttet til å kunne gi forventet kvalitet og service, i tillegg til en forutsigbar reise.

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

11.1. Punktlighet, innstilte avganger og frakjøringer

Antall forsinkede avganger økte med 27 prosent i 2018 sammenlignet med 2017. Dette gjelder forsinkelser rapportert fra start-holdeplass. Det er i hovedsak rutene 4, 5 og 38 i Stor-Trondheim som står for økningen. Forsinkelsene kan i stor grad knytte seg til arbeid på infrastruktur og vei på strekningene Gløshaugen og ny E6 sør, samt arbeid med holdeplasser og omkjøring som følge av stengt vei i trasé for rute 4. I tillegg ser vi at punktligheten påvirkes når antall reisende øker, som igjen fører til at av og påstigning tar lengre tid. Arbeider i Jonsvannsveien samt fv704 Klæbu samt at det generelt er mye arbeid rundt i byen påvirker punktligheten negativt.

Innstilte avganger har økt med 27 prosent fra 2017 til 2018. Hovedårsaken til innstilte avganger har vært mangel på bussmateriell fra bussoperatør. Det legges ned et betydelig arbeid fra operatørenes side for å unngå innstilte avganger. Andre årsaker til innstilt avgang er uhell, streik og trafikale forhold som inneholder alt fra kø til vær og føreforhold.

Som følge av innstilte avganger samt stor økning i antall reisende har også andelen frakjøringer økt med 24 prosent i 2018 sammenlignet med 2017. Det overvåkes kontinuerlig for å kunne tilpasse kapasiteten best mulig innenfor de rammene som er tilgjengelig.

Utfordringene knyttet til disse problemstillingene for buss er størst på rutene knyttet til Trondheim.

For hurtigbåt har det vært innstilte avganger knyttet til tekniske problemer eller på grunn av vær.

11.2. Billettering

Driftsavvik på billettsystemet knyttet til elektronisk billettering har sunket med 13 % i 2018 sammenlignet med 2017. Billettutstyret overvåkes kontinuerlig, men er basert på teknologi som har vært i bruk fra 2008 og en god del av utstyret begynner å bli preget av lang tids drift og tøffe arbeidsforhold. Gode rutiner og godt samarbeid med operatørene gjør at man får skiftet eller reparert defekt utstyr raskt. AtB Mobilletten har god stabilitet og oppetid.

11.3. Billettkontroll

Billettkontroll gjennomføres av Nokas og Securitas i de områdene hvor AtB har ansvar for billettinntektene. Billettkontrollen foregår om bord på transportmidlene eller som holdplasskontroll hvor hele busser blir kontrollert.

Nokas har ansvar for Stor-Trondheim, og har i løpet av 2018 gjennomført 6538 kontroller og kontrollert 118 000 passasjerer. Det er utstedt 1828 gebyrer. Gjennomsnittlig avviksprosent knyttet til billettering i Stor-Trondheim er på 1,54 prosent, som er lavt. Den største kategorien på avvik er studenter som mangler student-bevis (753) fulgt av passasjerer uten billett (315).

AtB gjennomførte våren 2017 anbudsutsetting av billettkontroll på buss og hurtigbåt i region, denne ble vunnet av Securitas med oppstart august 2017. Securitas har i 2018 gjennomført 442 kontroller og kontrollert 10078 passasjerer, og har utstedt 28 gebyrer. Gjennomsnittlig avviksprosent knyttet til billettering i region og båt er på 0,28 prosent. Den største kategorien på avvik er studenter som mangler studentbevis, fulgt av passasjerer med reisebevis i feil sone.

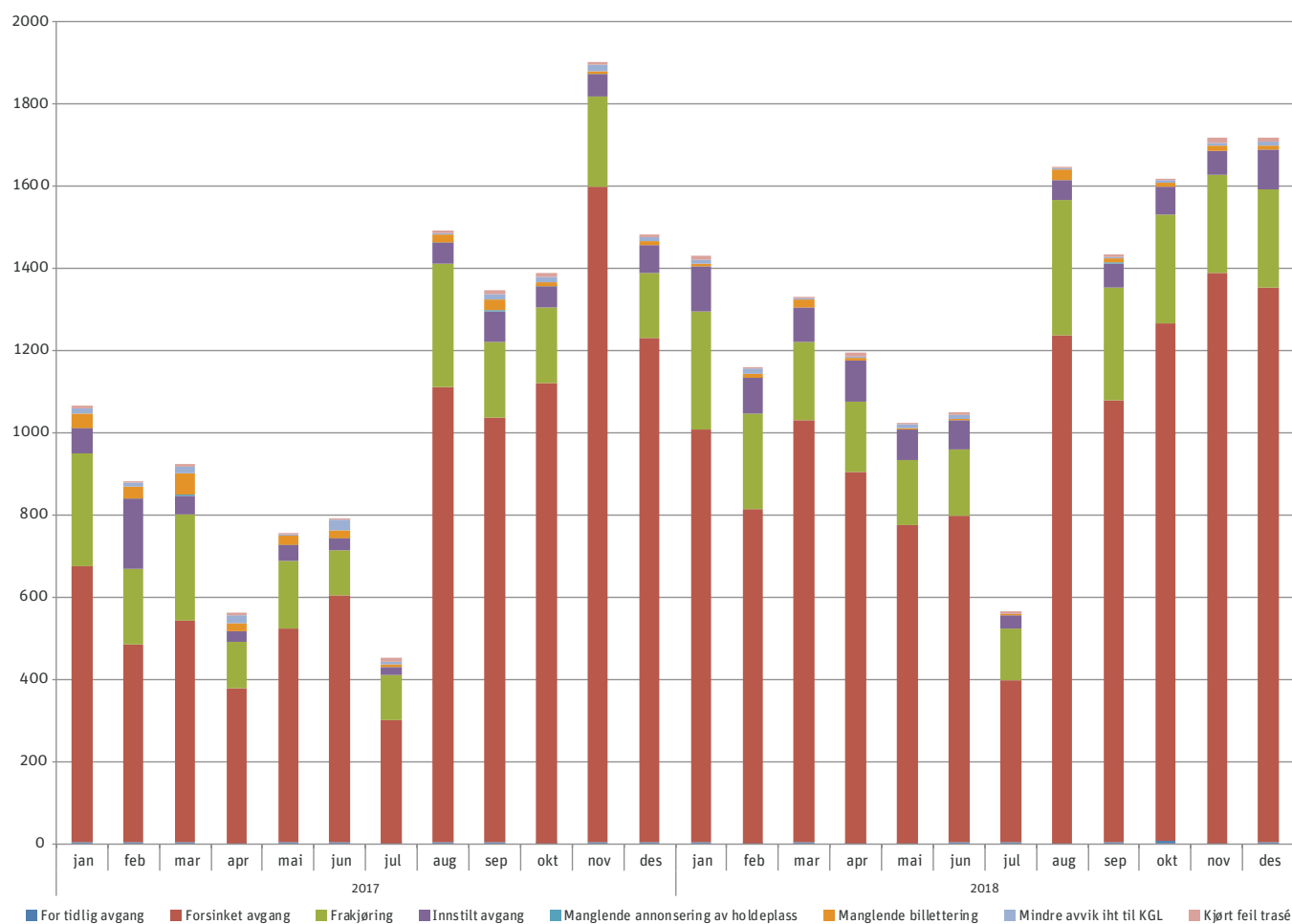
Det ble i løpet av 2018 mottatt 504 klager av de 1828 utstedte gebyrene, hvorav 14 ble ettergitt.

11.4. Beredskap

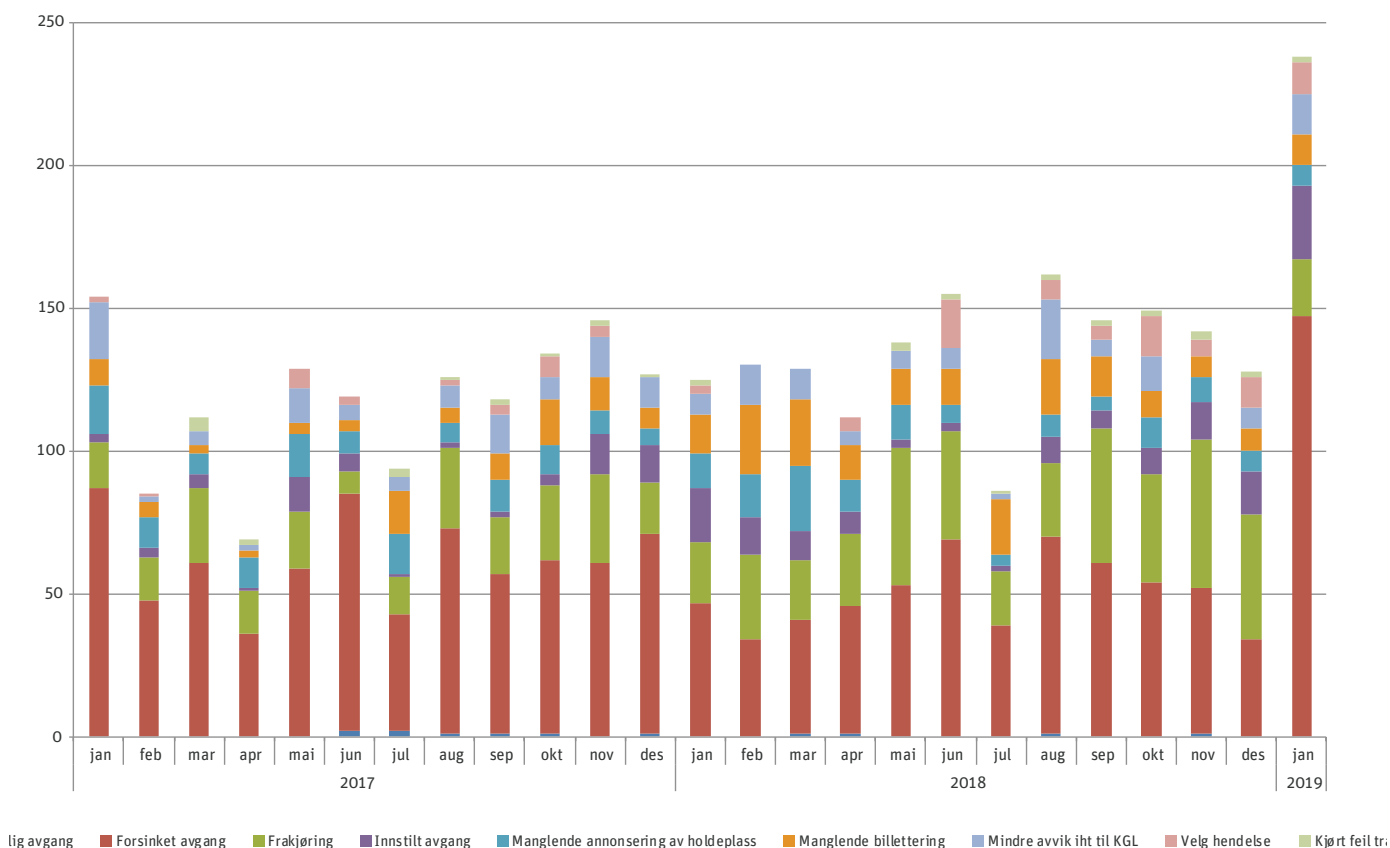
AtB har stort fokus på risikostyring, sikkerhet og beredskap knyttet til sin virksomhet. I tillegg til egenfokus, er AtB igjennom leveranseavtalen med Trøndelag fylkeskommune tillagt et ansvar knyttet til sikkerhet og beredskap, herunder transportberedskap knyttet til evakueringstransport av personer ved alvorlige hendelser. AtB deltar aktivt i strategisk beredskapsarbeid i Trøndelag, blant annet igjennom samordning av beredskapsplanverk med samhandlingsparter, og igjennom aktiv deltakelse i Forum for samfunnsikkerhet og beredskap i Trøndelag. Det er gjennomføres en betydelig øvingsaktivitet knyttet til beredskap, både i internt i AtB, internt hos operatørselskapene, samt samvirkeøvelser mellom ulike parter. Høsten 2018 deltok AtB sammen med ett av våre operatørselskaper i en live-øvelse tilknyttet Nasjonal helseberedskapsøvelse, og erfaringer fra denne øvelsen tas med inn i beredskapsarbeidet for 2019.

Det har i 2018 ikke vært hendelser som har medført alvorlig personskade eller dødsfall knyttet til AtBs virksomhetsområde.

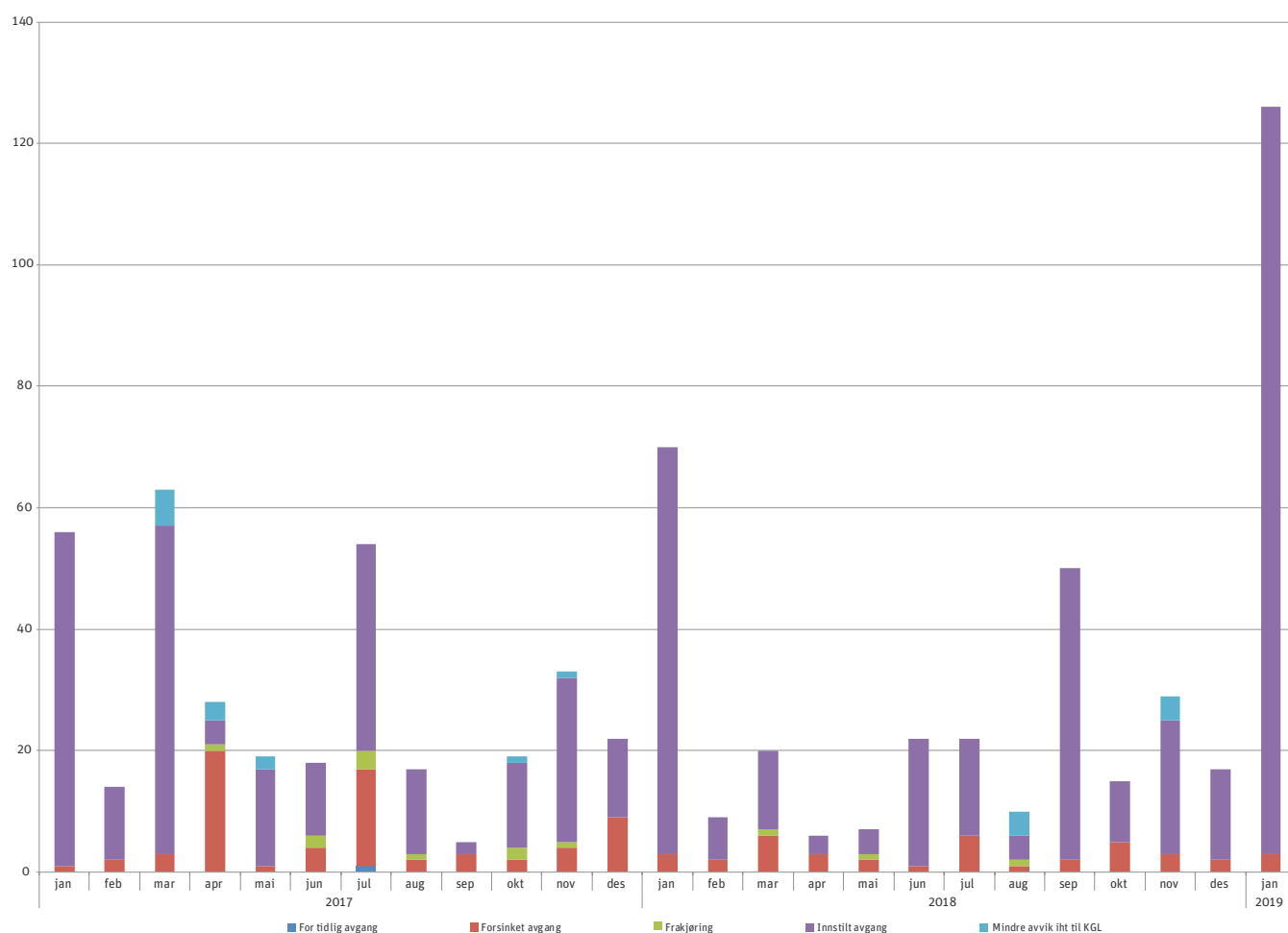
Driftsavvik buss/trikk i Stor-Trondheim.



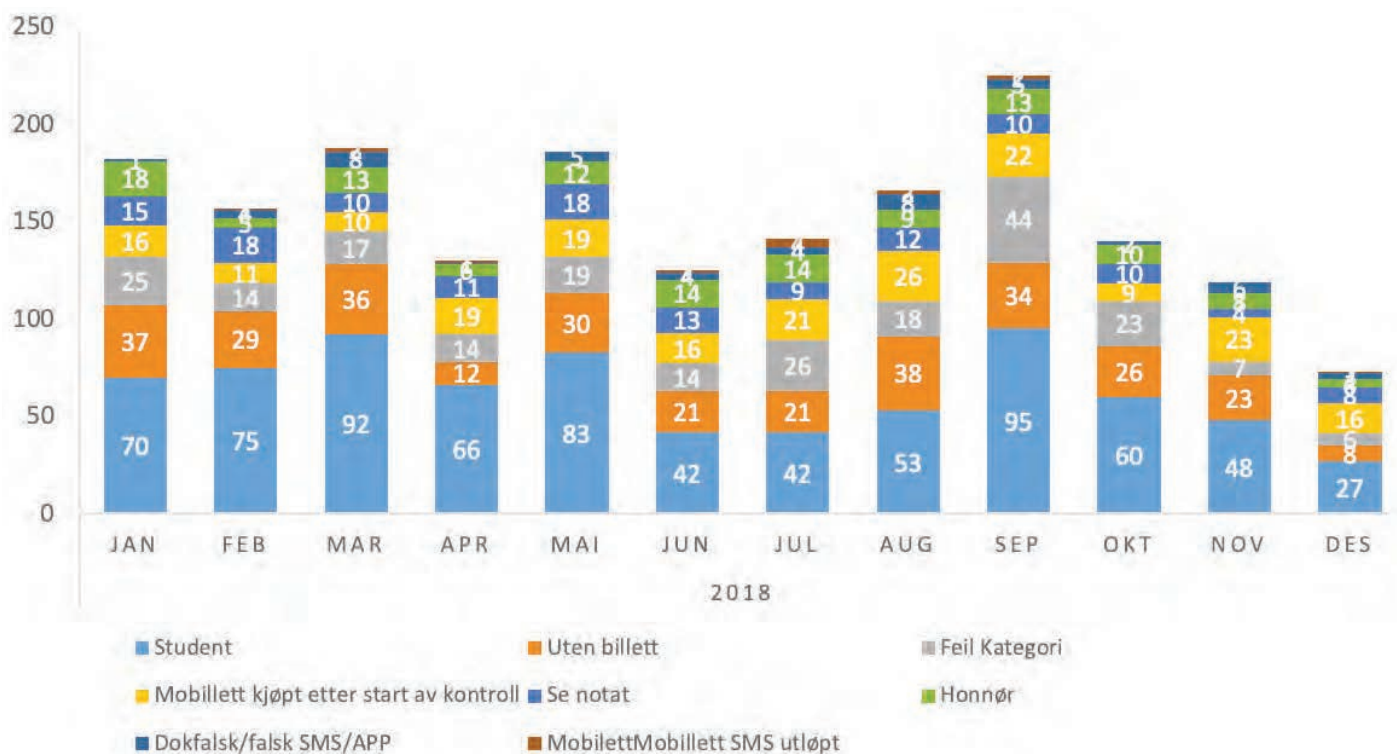
Driftsavvik buss i regionene



Driftsavvik hurtigbåt og ferge



Billett-avvik årsak pr måned





God og tilgjengelig informasjon om kollektivtilbudet er en forutsetning for å kunne reise.

AtB jobber kontinuerlig med å utvikle informasjonsflatene som møter kundene før, underveis og etter reisen. Nye atb.no ble lansert høsten 2017, og har blitt tilpasset kontinuerlig gjennom 2018 for å dekke de ulike informasjonsbehovene for reisende i hele Trøndelag.

I tilknytning til oppstart av ny rutestruktur fra august 2019 i Stor-Trondheim, innebærer det blant annet utvikling av ny holdeplassinformasjon tilpasset nettverket. Utviklingen foregår med brukertesting mot ulike kunde grupper for å sikre at informasjonen som benyttes er intuitiv og tilgjengelig for alle.

I region nord vil AtB overta informasjonsansvaret på holdeplasser fra august 2019. Det har vært gjennomført en omfattende kartlegging og tilrettelegging for informasjon på holdeplasser og knutepunkt i dette området gjennom 2018.

12.1. Markedsføring og informasjon

AtBs markedsføring og informasjon skal knyttes opp mot eksisterende reisende og potensielle nye kunders behov.

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

Gjennom markedsføring og informasjon skal AtB henvende seg til bredden av befolkningen og mange ulike målgrupper, hvor målet alltid er å tilby enkel og tydelig informasjon. Å synliggjøre tilbudet og reisemuligheter er en viktig del av markedsføringen av kollektivtilbudet, både i by og region. I 2018 har en del av markedskommunikasjonen vært knyttet til holdningsendringer, reisevekst og AtBs reiseinformasjonstjenester som app AtB Reise og reiseplanleggeren på atb.no.

I 2018 ble det gjennomført en kampanje for å takke de som allerede velger å reise kollektivt. Dette ble gjort gjennom å benytte «ekte kunder» som ambassadører til å fortelle om sine valg. Det er med på å øke troverdigheten og bidra til positive holdninger og bevisstgjøring rundt det å reise kollektivt. I kampanjen «Takk til deg – velgsmart.no» ble det synliggjort

kombinasjon av ulike transportmidler, hva du sparer ved å reise kollektivt vs bil osv. Det ble utviklet en egen kampanjeside, gjennomført konkurranser i tillegg til ordinær annonsering i ulike kanaler. Kampanjen skapte positivt engasjement blant eksisterende og potensielle reisende.

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

Trafikksikkerhetsutvalget i Trøndelag bevilger hvert år penger til Russebuskort for hele fylket hvor avgangselever reiser kollektivt så mye de vil for kun kr 150 i hele fylket fra slutten av april til 18. mai. I 2018 gjaldt dette hele Trøndelag fylke opp mot Sør-Trøndelag fylke året før. AtB koordinerer, selger og markedsfører dette direkte mot russerne. Det blir mottatt som et meget positivt tiltak, og det selges flere tusen kort.

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

For å møte turistmarkedet ble det blant annet satt inn et sommertilbud med buss fra Oppdal til Gjevilvasshytta og fra Røros til Synnervika. Tilbudet ble i profilert via AtB sine kanaler og via ulike reiselivsoperatører og turistforening.

«En by i bevegelse 2019» er slagordet for den største og viktigste markeds kampanjen for 2019 med oppstart i 2018, og som er rettet mot endringen av kollektivsystemet i Trondheim fra 3. august 2019. AtB skal lære en hel by å reise annerledes og sørge for at folk er trygge på hvordan de skal forholde seg til det nye systemet. Omleggingsprosjektet også har hatt stort fokus i mediebildet i 2018. Kampanjen er delt i flere faser knyttet til holdning og kjennskap til hvorfor endre og deretter mer og mer spisset mot «dette betyr det for deg» jo nærmere 3. august vi kommer. Hele befolkningen er målgruppe når det er snakk om holdning og forståelse for omleggingen, mens det skilles mellom eksisterende og potensielle nye kunder i det detaljerte markedsarbeidet, og deretter spisset ned til ulike segmenter for å dekke ulike informasjonsbehov. I 2018 ble det gjennomført annonser i avis og sosiale medier som leder mot egen kampanjeside på atb.no. I tillegg er det gjennomført mange informasjonsmøter med ulike brukergrupper (eldre/pensjonistforeninger/blindeforbundet osv) for å skape trygghet og tillit. Markedsarbeidet kombineres med medieomtale, content marketing, og bred kombinasjon av ulike kanaler. Dette arbeidet vil pågå videre i 2019.

I tillegg er det gjennomført mindre kampanjer med positiv effekt bl.a. knyttet til Gode reiseopplevelser, Julebillett-gratis reise en lørdag og søndag før jul og markering av ny reise-rekord for kollektivreiser i Trøndelag.

Facebook og Twitter er viktige informasjons- og dialogkanaler for å nå ut til mange av fylkets kollektivreisende. Besvarelsen av sosiale medier er satt i system gjennom AtB kundesenter. Det jobbes kontinuerlig med å utvikle dette som informasjons- og dialogkanal slik at vi når ut med informasjon til enda flere. I utgangen av 2018 hadde AtB 15.000 følgere på Facebook, 3000 følgere på Twitter, ca. 650 følgere på Instagram. AtB hadde i 2018 over 6.6 millioner klikk på nettsiden atb.no. Det er i hovedsak ruteinformasjon, innlogging i nettbutikk for t:kort og prisinformasjon som etterspørres på nettsiden.

12.2. Trafikantinformasjon

Trafikantinformasjon knyttes til den informasjonen kundene får før eller underveis på reisen. Kundene er avhengige av å få riktig og forutsigbar informasjon for å kunne gjennomføre reisen. Dette innbefatter også muligheten for å oppdateres ved eventuelle driftsavvik. For å planlegge en reise tilbys kundene ruteinformasjon gjennom rutetabeller eller reiseplanlegger på atb.no, rutetabeller på holdeplasser, reiseplanlegger og sanntidsinformasjon i appen AtB reise. Det er lagt stor vekt på å synliggjøre hele tilbudet og sammenhengen mellom ulike transportmidler for å gjøre dette så tydelig som mulig for de reisende.

I 2018 ble det også montert skjermer for kunngjøring av statistisk informasjon over hver tube på Hurtigbåtterminalen i Trondheim. De har i dag oppdatert avgangsinformasjon per tube, per avgang.

I tillegg til disse kanalene er ruteopplysningstjenese via telefon 177/478 02 820 tilgjengelig hver dag hele året, og besvares av AtB kundesenter. Alle busser i region sør, samt Stjørdal/Meråker med unntak av lokalruter og skoleruter har sanntidsinformasjon om bord som viser neste holdeplass via skjerm og lyd. Et stort antall holdeplasser og knutepunkt har sanntidsskjermer som viser hvor lenge det er til neste buss ankommer. Samme informasjon er også tilgjengelig i appen AtB Reise og i reiseplanleggeren på atb.no.

For å gi forutsigbar informasjon er det også viktig med informasjon når det er avvik knyttet til oppsatt rutetilbud. Avvik på busstilbudet formidles gjennom atb.no og i reiseplanlegger. På hurtigbåt og ferge er det operatør som er ansvarlig for driftsavvik via mobile tjenester (SMS og app). AtB tilrettelegger informasjon rundt dette tilbudet på ulike holdeplasser og terminaler slik at kundene skal vite hvor de kan få informasjon om driftsavvik.

12.3. Kundedialog

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

12.4. Media og omdømme

For AtB er lokale og regionale medier en viktig informasjonskanal. Som en viktig samfunnsaktør er det også stor interesse for kollektivtilbudet fra redaksjonene og befolkningen sitt ståsted. AtB jobber sammen med blant andre fylkeskommunen og operatørene for å sikre god oppfølging av mediene. Tilgjengelig, åpen og ærlig kommunikasjon er viktige faktorer inn i dette arbeidet.

I 2018 ble AtB omtalt redaksjonelt rundt 450 ganger. Adresse-avisen er mediet som omtalte AtB klart flest ganger. Særlig siste halvår i 2018 så man at stadig flere medieoppslag dreide seg om endringene i kollektivsystemet i Trondheimsområdet som finner sted i august 2019.



Alltid APPdatert

Last ned våre apper fra din app-butikk




AtB Reise AtB Mobillett

Finn ruter og tider med **AtB Reise**. Kjøp billett med **AtB Mobillett**. Se mer på atb.no



APPsolutt

enkleste vei fra A te B:
Bruk våre apper!

Det er både billigst og mest effektivt å kjøpe billetten på forhånd! Se mer på atb.no

APPlaus

for alle som reiser smart!

Last ned våre apper fra din app-butikk




AtB Reise AtB Mobillett



REIS GRØNT

Det er både billigst og mest effektivt å kjøpe billetten på forhånd! Se mer på atb.no



Lar bilen stå.
Sparer **50 100*** kroner.

"Enkelt å velge buss til jobb når den går hvert 10. minutt!"

Lise fra Hommelvik reiser grønt til og fra Trondheim.
Sparer penger – og miljøet.
Er du like smart? Se flere eksempler på xsl-smart.no

God tur. God samvittighet.



*Eksempel transportutgifter per år: Bilkostnader (Personbil, Statens km-sats, kompassering i rushtid, bomkratte med 20 % rabatt, 230 arbeidsdager) – Periodkort voksen (180 dager x2).

TAKK TIL DEG

godereisevaner.no

for at du viser hensyn til dine medpassasjerer.

Marius, matros på båten Trondheimsfjord 2




TAKK TIL DEG

for at du tar hensyn til dine medpassasjerer.
Gode reisevaner gir gode reiseopplevelser!






Buss						Utslipp - energibærer [CO ₂]		
Diesel	LNG	Biogass	Biodiesel	HVO100	Strøm	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]
[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]
13 568	10 578	314	2 712	179	0	24 145	3 205	27 350

Ferge						Utslipp - energibærer [CO ₂]		
Diesel	LNG	Biogass	Biodiesel	HVO100	Strøm	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]
[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]
9 491	7 976	0	0	0	0	17 466	0	17 466

Hurtigbåt						Utslipp - energibærer [CO ₂]		
Diesel	LNG	Biogass	Biodiesel	HVO100	Strøm	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]
[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]
20 938	0	0	0	0	0	20 938	0	20 938

Buss						Utslipp - energibærer [CO ₂]			Samlet, Trøndelag fylkeskommune		
Diesel	LNG	Biogass	Biodiesel	HVO100	Strøm	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]
[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]	[tonn CO ₂ /år]
43 996	18 554	314	2 712	179	0	62 549	3 205	65 754			

Endring CO2 (tonn)			Endring Nox (tonn)			Endring PM (tonn)		
2017	2018	Endring	2017	2018	Endring	2017	2018	Endring
17 549	27 350	9 802	99	146	47	1,94	2,64	0,70

Ferge			Endring CO2 (tonn)			Endring Nox (tonn)			Endring PM (tonn)		
2017	2018	Endring	2017	2018	Endring	2017	2018	Endring	2017	2018	Endring
12 665	17 466	4 801	103	76	-27	5,60	4,80	-0,80			

Hurtigbåt			Endring CO2 (tonn)			Endring Nox (tonn)			Endring PM (tonn)		
2017	2018	Endring	2017	2018	Endring	2017	2018	Endring	2017	2018	Endring
18 489	20 938	2 448	250	234	-16	9,23	10,45	1,22			

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

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

Fra 1. januar 2018, overtok AtB ansvaret for all kollektivtransport i nye Trøndelag fylke. Også den nye fylkeskommunen har som mål å få ned klima- og miljøutslippene ved å få flere til å reise kollektivt samtidig som kollektivtransporten skal bli mere klima- og miljøvennlig ved å benytte klimavennlig drivstoff (energibærere) i transportmidlene.

Av den grunn er det gjennomført flere prosjekter med bruk/test av biodrivstoff i den kollektive busstransporten som ble avsluttet i 2018 og som blir innfasert for fullt fra august 2019 i forbindelse med den store omleggingen av rutetransporten med buss i Stor-Trondheim.

Avslutningen med test av biodrivstoff i den kollektive busstransporten i Trondheim samt overtakelse av ansvaret for kollektivtrafikken i tidligere Nord-Trøndelag, har medført en økning av klimautslippene innenfor AtB sitt ansvarsområde i 2018 i forhold til tidligere år.

I klimaregnskapet for 2018 er ikke skole- og bestillingstransport utført av private operatører og taxi medtatt, da det ikke er tilgjengelige forbruksdata for denne transporten.

Totalt var klimautslippene fra den kollektive busstrafikken på 27 350 tonn CO₂ eqv. Av dette kommer 4 770 tonn fra den kollektive busstrafikken i tidligere Nord-Trøndelag.

Isolert sett er det en økning på 5 032 tonn CO₂ eqv i 2018 i tidligere Sør-Trøndelag. Dette skyldes at prøveprosjektene med bruk av biodrivstoff i Stor-Trondheim, ble avsluttet tidlig i 2018 samt at totalt utkjørt distanse økte med ca. 1,0 mill. km.

Det forventes at CO₂ utslippene fra fossile energibærere vil ha en betydelig nedgang i 2019 da all kollektiv busstrafikk i Stor-Trondheim vil være fossilfri fra august 2019.

Ferge

Når det gjelder fergedriften, ble det i 2018 sluppet ut 17 466 tonn CO₂eqv. Av dette utgjorde 5 419 tonn CO₂ eqv fra fergedriften i tidligere Nord-Trøndelag.

Isolert i Sør-Trøndelag, ble CO₂ noe lavere i 2018 enn i 2017. Dette skyldes av fergene i sambandet Flakk – Rørvik kun benyttet naturgass som energibærer. I 2017 ble det benyttet totalt 382 311 ltr. diesel i dette sambandet i tillegg til naturgass. Mindre bruk av diesel gav også et positivt resultat når det gjelder miljøutslipp av NOx og PM.

I 2019 forventes en betydelig reduksjon av klimautslippene fra fergedriften etter innføringen av hybride batteriferge i sambandene Flakk – Rørvik og Brekstad – Valset. Det forventes at overgangen til el-drift kan starte fra april 2019.

Hurtigbåt

Av de totale klimautslippene på 20 938 tonn CO₂ eqv fra hurtigbåtdriften i 2018, kom 2 063 tonn fra hurtigbåtdriften i tidligere Nord-Trøndelag.

I forhold til 2017, økte klimautslippene i tidligere Sør-Trøndelag, med 386 tonn CO₂. Dette skyldes økt ruteproduksjon og dermed økt forbruk av diesel – særlig i sambandet Dyrøy – Øyrekken. Den totale økningen i forbruk av diesel i hurtigbåtdriften i tidligere Sør-Trøndelag i 2018, var på 142 306 ltr.

Oppsummering

Som følge av sammenslåingen av Sør- og Nord-Trøndelag fra 1. januar 2018, fikk AtB ansvaret for all kollektivtrafikk i det sammenslåtte Trøndelag. De totale klima- og miljøutslippene fra AtB sin virksomhet ble på 65 754 tonn CO₂ eqv. Av dette utgjorde klimautslippene fra kollektivtrafikken i tidligere Nord-Trøndelag, 12 252 tonn CO₂ eqv.

Økningen av klimautslippene i tidligere Sør-Trøndelag på 4 799 tonn CO₂, skyldes i all hovedsak avslutning av prøveprosjektene med bruk av biodrivstoff på bussene i Stor-Trondheim samt økt ruteproduksjon på hurtigbåtene.

Oppsummering			Endring km			Endring CO2 (tonn)			Endring Nox (tonn)		
Toaltalt utkjørt distanse 2017	Toaltalt utkjørt distanse 2018	Endring i prosent	2017	2018	Endring	2017	2018	Endring	2017	2018	Endring
24 980 777	31 423 359	25,79 %	48 703	65 754	17 051	452	456	4			

Styrets årsberetning 2018

AtB AS

1.1 Virksomhetens art og hvor den drives

AtB AS er et mobilitetsselskap med hovedansvar for den fylkeskommunale kollektivtransporten i Trøndelag, og selskapet fikk fra og med 2018 ansvar for det meste av kollektivtrafikk i hele Trøndelag fylke. Selskapet er heleid av Trøndelag fylkeskommune (TrFK) og har kontoradresse i Trondheim.

AtB skal med utgangspunkt i det offentlige kollektivtilbudet med buss, trikk, hurtigbåt og ferge som selskapet har hovedansvar for, -og hvor det offentlige kollektivtilbudet er ryggraden i tilbudet-, bidra til å utvikle en samlet og kombinert mobilitet.

I den samlede kombinerte mobiliteten inngår også andre deler av det offentlige kollektivtilbudet som ikke AtB har ansvar for, -som tog, fly, ekspressbuss og drosje-, samt andre transportformer som sykkel, taxi, bildeling med mer. AtB skal planlegge, koordinere, kjøpe, og markedsføre all tilskuddsberettiget kollektivtrafikk i fylket. I tillegg skal AtB bidra til å utvikle og markedsføre et samlet framtidsrettet mobilitetstilbud i hele Trøndelag i tråd med Trøndelag fylkeskommunes målsettinger.

Takster fastsettes av Trøndelag fylkeskommune, som ledd i fylkeskommunens budsjettbehandling. AtB AS har tre hovedfinansieringskilder; billettinntekter, tilskudd fra Trøndelag fylkeskommune og Miljøpakken i Trondheim

1.2 Arbeidsmiljø

Arbeidsmiljøet i bedriften er etter styrets oppfatning godt, og dette understøttes av resultater fra interne målinger i 2018. Det har vært jobbet systematisk med tiltak for godt arbeidsmiljø som har omfattet alle ansatte i virksomheten.

I 2018 har det totale sykefraværet i AtB vært på 4,3 prosent, som er samme nivå som 2017. AtB er en IA-bedrift og målet for sykefraværet er at det skal være under 4%. Bedriften arbeider sammen med bedriftshelsetjenesten med oppfølging av sykemeldte og tiltak for reduksjon av sykefravær.

1.3 Likestilling

Bedriften har pr utgangen av 2018 90 faste ansatte, av disse er 44 kvinner (49 %) og 46 menn (51 %).

Direktørgruppen i AtB består av 2 kvinner og 3 menn. Styret består av 5 menn og 4 kvinner. Styret har ut fra en vurdering av antall ansatte og stillingskategorier ikke funnet det nødvendig å iverksette spesielle tiltak med hensyn til likestilling.

1.4 Kunder, trafikkvekst og økonomisk resultat

Kundene gjennomførte i 2018 om lag 1,5 millioner flere reiser med AtB enn i 2017, dvs. en økning på 4,2 prosent fra 35,1 millioner reiser i 2017 til 36,6 millioner reiser i 2018. Hvis reiser med skoleskyss holdes utenom, har veksten i antall reiser fra 2017 til 2018 vært på 3 prosent. Størstedelen av økningen har kommet i Trondheim, Klæbu, Melhus og Malvik. Her har antall reiser økt med ca. en million fra 2017 til 2018. Litt avhengig av hvilke forutsetninger en legger til grunn, er det mellom 1000 og 1500 færre bilreiser i dette området hver dag gjennom hele året.

AtBs registreringer av reisevekst, sammen med utviklingen av fyllingsgrad på bussene samt omfanget av fulle busser og frakjøringer, indikerer at kapasiteten for de mest brukte busslinjene både innenfor Stor-Trondheim og regionlinjer inn mot Stor-Trondheim har for liten kapasitet. Dette vil bli løst for Stor-Trondheim ved oppstart av nytt kollektivtilbud fra 3. august 2019, men det kan bli et økende problem for regionlinjene som vil fortsette med samme kapasitet som i dag til høsten 2021. Det arbeides for tiden med et langsiktig regionanbud for hele Trøndelag fra 2021.

Kundene kjøpte i 2018 reiser for kr 765,7 millioner kroner, som utgjorde 43% av omsetningen i 2018 på totalt kr 1 775,8 millioner kroner. **Årsresultatet** i 2018 ble på kr 11 965 694 kroner. Til sammenligning hadde AtB i 2017 en omsetning på kr 1 426,9 millioner kroner og et årsresultat på kr 28 420 852. Omsetningsøkningen skyldes først og fremst økt tilskudd for region nord, etter at AtB fikk ansvar for kollektivtrafikken i hele Trøndelag fylke ved sammenslåingen av de to fylkene fra 2018. Det positive resultatet skyldes først og fremst at kostnadene til rutekjøp ble lavere enn forventet.

Selskapets likviditetsbeholdning var på kr 315 millioner kroner pr 31.12.18, en økning fra kr 60,3 millioner kroner pr 31.12.17. Styret vurderer likviditeten er tilfredsstillende med tanke på virksomhetens behov og risiko.

Fra og med 2017 har tilskuddet til AtB vært delt mellom «Miljøpakkeområdet» (buss og trikk i Trondheim/Klæbu samt AtBs administrasjon av dette tilbudet) og «Øvrig virksomhet» i Sør-Trøndelag fylkeskommune. Ubenyttet tilskudd i Miljøpakkeområdet kan ikke benyttes til finansiering av aktivitet utenfor Miljøpakkeområdet, og AtB har derfor lagt til grunn et regnskapsprinsipp som innebærer overføring av ubenyttet tilskudd fra ett år til kommende år. For 2018 er kr 24 386 962 overført for bruk i 2019 eller seinere, og kr 20 355 152 av denne overføringen vedrører Miljøpakkeområdet.

Årets resultat på kr 11 965 694 og gir en forbedring av egenkapitalen. Styret vurderer da at både egenkapitalen og soliditeten er tilfredsstillende ut fra selskapets formål og risiko.

1.5 Fortsatt drift

Årsregnskapet for 2018 er satt opp under forutsetning av fortsatt drift. Det bekreftes herved at forutsetningen om fortsatt drift er til stede.

1.6 Ytre miljø

AtBs første og viktigste bidrag til å oppnå **fylkeskommunens mål om mer klima – og miljøvennlige transportløsninger**, er gjennom å gjøre mobilitetstilbudet til et reelt alternativ til bruk av personbil for flere reisende og for en større andel av den enkeltes reisebehov.

En overgang fra bruk av personbil til bruk av kollektivtrafikk reduserer utslippene av klimagasser per reise, i tillegg til at det gir positive lokale miljøeffekter blant annet gjennom lavere trafikkmengde, med tilhørende redusert utfordringer knyttet til kø, støy og støv. De lokale miljøeffektene er spesielt viktige i byene, og for Trøndelag først og fremst i Trondheim.

Det andre hovedgrepet som AtB tar for å bidra aktivt til å redusere klimautslipp og miljøbelastning, er å tilby materiell med fremdriftsteknologi og energiforbruk med så lav klima- og miljøbelastning som mulig.

AtBs mål er å redusere kollektivtrafikkenes miljøbelastning, og dette arbeides det aktivt med gjennom blant annet å vurdere mulighetsrommet i forkant av utlysningen av nye transportkontrakter. AtB har en viktig rolle i å få fram det faglige grunnlaget i forkant av de politiske beslutningene.

78 prosent 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. AtB startet høsten 2013 rutekjøring i distriktene i region sør. Denne kjøringen gjennomføres med nyeste miljøteknologi og alle busser var nye ved oppstart. Drivstoffvalg er autodiesel med svak innblanding av biodiesel.

Fram til og med 2017 ble det gjennomført et prøveprosjekt hvor operatørene i Stor-Trondheim ble kompensert for merkostnaden ved bruk av biodrivstoff. Prosjektet ble ikke videreført i 2018.

Overgangen fra biodrivstoff til fossilt drivstoff bidro sterkt til økningen i klimagassutslippene fra 2017 til 2018 i tidligere Sør-Trøndelag. For tidligere Sør-Trøndelag gikk utslippene av klimagasser opp fra 48,7 tusen tonn CO₂ ekv i 2017 til 53,5 tusen tonn CO₂ ekv i 2018, en økning på knappe 10% etter at samlede utslipp har vært relativt stabilt de foregående årene.

Totale utslipp av klimagasser fra den fylkeskommunale kollektivtrafikken var på totalt 65 754 tonn CO₂ i 2018. På grunn av fylkessammenslåingen har vi ikke sammenlignbare historiske tall for fylket som helhet.

Av de totale klimagassutslippene i 2018 sto bussene for 41,6 % med samlet 27 350 tonn CO₂. Hurtigbåtene og fergene sto for henholdsvis 31,8 % og 26,6 % av de samlede utslippene.

AtB har i 2018 bidratt til å oppnå fylkeskommunens klima- og miljømål gjennom følgende tiltak:

- Nytt kollektivtilbud på to nye samband med el-hybrid-ferger startet opp januar 2019, som vil gi en stor reduksjon i CO₂-utslippet sammenlignet med fergene i sambandene før 2019.
- Nytt kollektivtilbud i Stor-Trondheim fra høsten 2019 som har nytt bussmateriell (bl.a. el-busser) som vil gi lavere utslipp enn materiellet i dagens kollektivtilbud.

Begge tiltakene vil bidra til at utslippene vil reduseres betydelig i 2019 sammenlignet med 2018.

1.7 Videre utvikling og framtidsutsikter

AtBs formål er å være et mobilitetsselskap som skal utvikle et attraktivt mobilitetstilbud, som bidrar til ett tilgjengelig Trøndelag, innenfor de mål og rammer som Trøndelag fylkeskommune fastsetter.

AtB vil derfor utvide sin innsats og aktivitet som mobilitetsselskap i Trøndelag, gjennom egne satsinger og prosjekter samt i samarbeid med andre aktører. AtB er i gang med å utvide og utvikle sin kompetanse innenfor mobilitetsområdet, - som teknologi, digitalisering og mobilitetsløsninger. Det største løftet framover vil være å utvikle en mobilitetsplattform med kundefront og nytt billetteringssystem fram til 2021. I tillegg planlegges gjennomføring av en rekke pilotprosjekter fra 2019. Dette er prosjekter som «Hjem-jobb-hjem», «Jobb- fleks», «Aldersvennlig transport», «Autonome busser», «Sikker sykkelparkering» mm.

For å øke attraktiviteten til kollektivtilbudet, utviklet AtB fra starten av 2018 en **ny informasjonsportal** for det totale kollektivtilbudet i fylket, og innførte en **ny, forenklet prismodell** som har lagt til rette for bruk av AtB Mobillett i hele fylket, samt gitt vesentlig reduserte priser for lange reiser med buss.

Nullvekstmålet er en fastsatt målsetting for de største byene i Norge (og deres nære omland) hvor veksten i all persontransport 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 prosent. Dette vil føre til ca. 2 millioner nye reiser hver dag. Hvis disse nye reisene skal håndteres med sykkel eller kollektivtransport, må antall kollektivreiser øke med ca. 4,5 prosent årlig på nasjonalt nivå i de neste 20 årene. For Trondheim, som har hatt en svært positiv utvikling i veksten i kollektivreiser siden 2009/2010 og fram til i dag, er det beregnet at veksten i kollektivreiser i Trondheim for å nå nullvekstmålet i Nasjonal transportplan må være på om lag 2- 3 prosent årlig.

Det ble i 2016 signert en bymiljøavtale mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Staten som sikrer finansiering til ytterligere satsing for å nå «nullvekstmålet» i Trondheim. I tillegg har forhandlinger om nye byvekstavtaler med Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal, ført til nye avtaler (15.03.2019) som utvider området hvor nullvekstmålet i dag gjelder.

De nye avtalene vil påvirke

- det nye kollektivtilbudet med buss som AtB starter opp i Stor-Trondheim fra 3. august 2019 og som skal gå fram til 2029. Kollektivtilbudet kan bli styrket ytterligere i randsonene når miljøpakke-/byvekst-avtale-området utvides betraktelig fra 2019.
- det nye kollektivtilbudet med buss som AtB nå utreder for regionen, skal konkurranseutsettes høsten 2019, og starte opp fra høsten 2021. Kollektivtilbudet for Malvik, Melhus og Stjørdal vil mest sannsynlig bli styrket ytterligere gjennom byvekstavtalen, utover det som i dag ser ut til å inngå i Regionanbudet med buss fra 2021.
- Dagens prismodell for buss hvor dagens sone A tilsvarende Miljøpakke-området, kan bli vurdert utvidet med hele eller deler av de nye kommunene i byvekstavtalen.

For distriktet/regionen gjelder målet om **balansert utvikling**, som er fastsatt av Trøndelag fylkeskommune, hvor det går fram at skoleskyssen skal være godt utbygd og skoleskyss skal tilbys i samsvar med regelverkets krav. I tillegg skal ledig kapasitet på skoleskyss gjøres tilgjengelig for andre reisende. Videre skal det i distriktene tilbys et offentlig mobilitetstilbud mellom hjem og kommunesentra/regionsentra. AtB arbeider nå med de siste avklaringene med fylkeskommunen om innholdet i Regionanbudet med buss fra 2021.

Med hensyn på å utvikle stadig **mer klima- og miljøvennlige transportløsninger**, vil AtB fortsette å være en pådriver for å innfri klimaambisjonene (se kap 1.6 Ytre miljø).

AtB vil fortsette med å **utvikle og forbedre kollektivtilbudet i nye Trøndelag** slik det ligger i dag, i tett dialog med kommuner, operatører og andre interessenter. AtB har i 2018 samarbeidet med operatørene av nettokontrakter i tidligere Nord-Trøndelag (nå kalt region nord). Samarbeidsavtalen skal sikre at korrespondanser tilpasses og dermed gi forutsigbarhet for de reisende. Det er et overordnet mål å optimere nytten av tilskuddsrammene, og derfor viktig å få en best mulig nytte av de samlede kollektivressursene i Trøndelag. Styret vil takke administrasjonen, operatørene og andre samarbeidspartnere for de gode resultatene som er oppnådd i 2018.

1.8 Disponering av årets resultat

Etter styrets oppfatning, gir fremlagt resultatregnskap og balanse med noter uttrykk for virksomhetens resultat for 2018 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. 11 965 694,- som foreslås disponert på følgende måte:

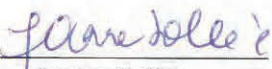
Overføring til annen egenkapital kr 11 965 694.

Trondheim, 15. mars 2019
31. desember 2018


Per Axel Koch
styrets leder


Målfrid Vik Sønstabø
styremedlem


Kristian Tangen
styremedlem


Janne Sollie
adm. direktør

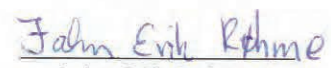

Kristin Olstad Schea
styremedlem


Odd Aksland
styremedlem


Julia Oppegård
styremedlem


Endre Angelvik
styremedlem


Eli Ystad
styremedlem


Jahn Erik Røhme
styremedlem

Resultatregnskap

	Note	2018	2017
Driftsinntekter			
Salgsinntekt		765 722 068	744 550 260
Annen driftsinntekt	3	<u>1 010 073 849</u>	<u>682 398 018</u>
Sum driftsinntekter		<u>1 775 795 917</u>	<u>1 426 948 278</u>
Driftskostnader			
Varekostnad		1 619 675 621	1 279 603 399
Lønnskostnad	2, 12	75 325 326	59 547 896
Avskrivning	4, 5	3 591 675	4 128 459
Annen driftskostnad	2	<u>69 631 527</u>	<u>59 434 379</u>
Sum driftskostnader		<u>1 768 224 149</u>	<u>1 402 714 133</u>
Driftsresultat		<u>7 571 768</u>	<u>24 234 145</u>
Finansinntekter og finanskostnader			
Annen finansinntekt		4 430 481	4 549 563
Annen finanskostnad		<u>36 555</u>	<u>362 856</u>
Netto finansposter		<u>4 393 926</u>	<u>4 186 707</u>
Ordinært resultat før skattekostnad		<u>11 965 694</u>	<u>28 420 852</u>
Årsresultat	6	<u>11 965 694</u>	<u>28 420 852</u>
Overføringer og disponeringer			
Overføringer annen egenkapital	6	<u>11 965 694</u>	<u>28 420 852</u>

Balanse pr. 31. desember

	Note	2018	2017
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler	5	12 916 505	8 477 640
Sum immaterielle eiendeler		<u>12 916 505</u>	<u>8 477 640</u>
<i>Varige driftsmidler</i>			
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	4	1 234 727	208 878
Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontormaskiner ol	4	12 238 096	4 496 634
Sum varige driftsmidler		<u>13 472 823</u>	<u>4 705 512</u>
<i>Finansielle anleggsmidler</i>			
Andre fordringer	9	137 500	187 500
Sum finansielle anleggsmidler		<u>137 500</u>	<u>187 500</u>
Sum anleggsmidler		<u>26 526 828</u>	<u>13 370 652</u>
Omløpsmidler			
Varer	11	395 400	298 710
<i>Fordringer</i>			
Kundefordringer	8	83 240 267	154 617 371
Andre fordringer	8, 9	28 381 104	18 742 926
Sum fordringer		<u>111 621 371</u>	<u>173 360 297</u>
<i>Investeringer</i>			
Markedsbaserte aksjer	13	1 348 711	1 370 729
Sum investeringer		<u>1 348 711</u>	<u>1 370 729</u>
Bankinnskudd, kontanter og lignende	10	315 019 085	254 731 385
Sum omløpsmidler		<u>428 384 567</u>	<u>429 761 121</u>
Sum eiendeler		<u>454 911 395</u>	<u>443 131 773</u>

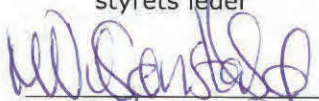
Balanse pr. 31. desember

	Note	2018	2017
Egenkapital			
<i>Innskutt egenkapital</i>			
Aksjekapital	6, 7	10 000 000	10 000 000
Overkurs	6	10 000 000	10 000 000
Sum innskutt egenkapital		<u>20 000 000</u>	<u>20 000 000</u>
<i>Opptjent egenkapital</i>			
Annen egenkapital	6	<u>63 858 325</u>	<u>51 892 631</u>
Sum opptjent egenkapital		<u>63 858 325</u>	<u>51 892 631</u>
Sum egenkapital		<u>83 858 325</u>	<u>71 892 631</u>
Gjeld			
<i>Avsetninger for forpliktelser</i>			
Pensjonsforpliktelser	12	<u>10 905 880</u>	<u>8 990 283</u>
Sum avsetning for forpliktelser		<u>10 905 880</u>	<u>8 990 283</u>
<i>Kortsiktig gjeld</i>			
Leverandørgjeld		169 922 817	138 990 397
Skyldige offentlige avgifter	10	4 756 520	4 122 038
Annen kortsiktig gjeld	8, 9	<u>185 467 853</u>	<u>219 136 424</u>
Sum kortsiktig gjeld		<u>360 147 190</u>	<u>362 248 859</u>
Sum gjeld		<u>371 053 070</u>	<u>371 239 142</u>
Sum egenkapital og gjeld		<u>454 911 395</u>	<u>443 131 773</u>

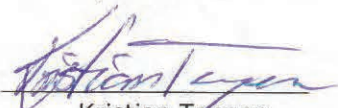
Trondheim, 15. mars 2019
31. desember 2018



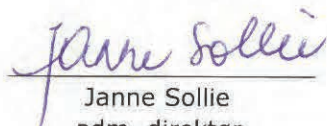
Per Axel Koch
styrets leder



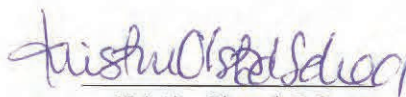
Målfrid Vik Sønstabø
styremedlem



Kristian Tangen
styremedlem



Janne Sollie
adm. direktør



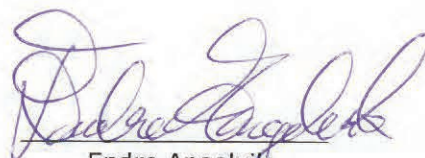
Kristin Olstad Schea
styremedlem



Odd Aksland
styremedlem



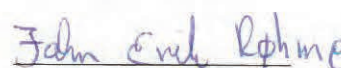
Julia Oppegård
styremedlem



Endre Angelvik
styremedlem



Eli Ystad
styremedlem



Jahn Erik Røhme
styremedlem

Kontantstrømoppstilling

	Note	2018	2017
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter			
Resultat før skattekostnad		11 965 694	28 420 852
Ordinære avskrivninger	4, 5	3 591 675	4 128 459
Endring i varelager, kundefordringer og leverandørgjeld		102 244 361	-24 034 375
Forskjeller i pensjonsmidler/-forpliktelser	12	1 915 597	1 934 239
Endring i andre tidsavgrensningsposter		-42 631 777	32 818 314
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		<u>77 085 550</u>	<u>43 267 489</u>
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter			
Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler		0	18 172
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	4	-12 358 985	-1 793 402
Tilgang av immaterielle eiendeler		-4 438 865	-2 247 385
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		<u>-16 797 850</u>	<u>-4 022 615</u>
Netto endring i likvider i året		60 287 700	39 244 874
Kontanter og bankinnskudd per 01.01		<u>254 731 385</u>	<u>215 486 511</u>
Kontanter og bankinnskudd per. 31.12		<u>315 019 085</u>	<u>254 731 385</u>

Av kontanter og bankinnskudd pr 31.12.18 utgjør bundne midler kr 2 515 174. Tilsvarende pr 31.12.17 var kr 2 105 298.

Noter til regnskapet for 2018

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 2018

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 fratrukket i netto pensjonsforpliktelser i balansen. Endringer i forpliktelsen som skyldes endringer i pensjonsplaner fordeles over antatt gjenværende opptjeningstid. Endringer i forpliktelsen og pensjonsmidlene som skyldes endringer i og avvik i beregningsforutsetningene (estimatendringer) fordeles over antatt gjennomsnittlig gjenværende opptjeningstid hvis avvikene ved årets begynnelse overstiger 10 % av det største av brutto pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler.

Skatter

Selskapet er ikke skattepliktig.

Kontantstrømoppstilling

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

Offentlige tilskudd

Offentlige tilskudd er definert som tilskudd mottatt fra offentlige organer. Driftstilskudd inntektsføres løpende i takt med opptjening. Tilskudd bruttoføres i årsregnskapet.

Noter til regnskapet for 2018

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

Lønnskostnader	2018	2017
Lønninger	51 792 081	38 711 558
Arbeidsgiveravgift	8 229 174	6 602 794
Pensjonskostnader	8 047 067	9 888 230
Andre ytelser	7 257 004	4 345 314
Sum	<u>75 325 326</u>	<u>59 547 896</u>

Selskapet har i regnskapsåret sysselsatt totalt 87 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.	1 289 275	25 786	4 798

Styret består av styreformann og syv styremedlemmer. Det er kostnadsført kroner 630 000 i styrehonorar i 2018, av dette er kroner 140 000 til styrets leder.

Godtgjørelse til revisor er fordelt på følgende:

	2018
Lovpålagt revisjon	201 500
Andre tjenester	161 619

Merverdiavgift er ikke inkludert i revisjonshonoraret.

Note 3 - Offentlige tilskudd

Selskapet har i 2018 mottatt tilskudd på kroner 994 325 948 fra Trøndelag Fylkeskommune, hvorav kroner 261 495 000 av tilskuddet var øremerket Miljøpakken. Fra og med 2017 kunne ikke tilskuddene brukes på tvers av ansvarsområdene og AtB har fra 2017 derfor tatt i bruk et nytt opptjeningsprinsipp. Prinsippendringen henger sammen med at varekjøpet ikke nødvendigvis skjer i samme regnskapsår som tilskuddet mottas og man må derfor fordele tilskuddet også fremover i tid. Av mottatt tilskudd er kroner 24 386 962 overført til 2019, hvorav kroner 20 355 152 gjelder Miljøpakken.

Noter til regnskapet for 2018

Note 4 - Varige driftsmidler

	Anlegg under utførelse	Tomter, bygninger og annen eiendom	Driftsløsøre, inventar, verktøy mm.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.18	0	435 163	60 799 589	61 234 752
Tilgang kjøpte driftsmidler	6 459 700	1 199 503	4 699 782	12 358 985
Anskaffelseskost 31.12.18	6 459 700	1 634 666	65 499 371	73 593 737
Akk.avskrivning 31.12.18	0	-399 938	-59 720 976	-60 120 914
Balanseført pr. 31.12.18	6 459 700	1 234 728	5 778 395	13 472 823
Årets avskrivninger	0	173 654	3 418 021	3 591 675
Økonomisk levetid		2-3 år	3-5 år	
Avskrivningsplan		Lineær	Lineær	

Note 5 - Immaterielle eiendeler

	FoU	Software	Sum
Anskaffelseskost pr 01.01.18	8 477 640	0	8 477 640
Tilgang	2 115 411	2 323 454	4 438 865
Anskaffelseskost 31.12.18	10 593 051	2 323 454	12 916 505
Balanseført verdi pr.31.12.18	10 593 051	2 323 454	12 916 505

Immaterielle eiendeler gjelder kostnader knyttet til prosjekt for rutestrukturering, ruteplanverktøy og ferjeandbud. Prosjektene vil flyttes til varige driftsmidler ved ferdigstillelse og avskrives over sin antatte levetid. Majoriteten av prosjektene forventes ferdigstilt i 2019 - 2020.

Note 6 - Egenkapital

	Aksjekapital	Overkurs	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 01.01.2018	10 000 000	10 000 000	51 892 631	71 892 631
Årsresultat	0	0	11 965 694	11 965 694
Egenkapital 31.12.2018	10 000 000	10 000 000	63 858 325	83 858 325

Noter til regnskapet for 2018

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
Trøndelag Fylkeskommune	10 000	100 %	100 %

Note 8 - Mellomværende med eier

<i>Fordringer</i>	2018	2017
Kundefordringer	11 862 002	100 748 118

Note 9 - Fordringer og gjeld

<i>Annen kortsiktig gjeld</i>	2018	2017
Mellomværende med operatører	-12 602 683	-12 529 888
Påløpte kostnader	-44 665 112	-20 519 497
Skyldig lønn	-5 709 933	-4 871 227
Uopptjent inntekt	-63 276 963	-140 916 977
Gjeld til reisende	-58 909 560	-37 298 835
Annet	-303 602	-3 000 000
Sum	<u>-185 467 853</u>	<u>-219 136 424</u>

<i>Andre fordringer</i>	2018	2017
Opptjent, ikke fakturert inntekt	1 199 847	1 591 519
Tilgode merverdiavgift	22 842 246	14 011 324
Forskuddsbetalte kostnader	3 515 024	2 320 006
Tilgode billettoppgjør	823 987	820 077
Sum	<u>28 381 104</u>	<u>18 742 926</u>

Note 10 - Bankinnskudd

	2018
Bundne skattetrekksmidler utgjør	2 515 174

Note 11 - Varer

Selskapet har per 31.12.2018 en varebeholdning bestående av t:kort til en samlet kostpris på kr 395 400.

Noter til regnskapet for 2018

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 80 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.

	2018	2017
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	8 461 725	6 695 100
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	970 426	795 788
Avkastning på pensjonsmidler	-1 092 744	-718 502
Administrasjonskostnader	322 851	255 198
Arbeidsgiveravgift	1 221 378	990 889
Netto pensjonskostnad	9 883 636	8 018 473

	2018	2017
Opptjente pensjonsforpliktelser	36 777 475	28 738 764
Beregnete pensjonsforpliktelser	36 777 475	28 738 764
Pensjonsmidler (til markedsverdi)	26 341 847	19 931 964
Arbeidsgiveravgift	1 471 424	1 241 759
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	-1 001 173	-1 058 276
Netto pensjonsforpliktelse	10 905 879	8 990 283

Økonomiske forutsetninger:	2018	2017
Diskonteringsrente	2,3%	2,3%
Forventet lønnsregulering	2,75%	2,5%
Forventet avkastning på fondsmidler	4,3%	4%
Forventet G-regulering	2,5%	2,25%
Forventet pensjonsregulering	1,73%	1,48%
Arbeidsgiveravgift	14,1%	14,1%

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

Note 13 - Aksjer og andeler i andre selskaper

Selskap	Bokført verdi	Markedsverdi
Fond	676 687	676 687
Markedsbaserte aksjer	672 023	672 023
Sum	1 348 710	1 348 710

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Til generalforsamlingen i AtB AS

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for AtB AS som består av balanse per 31. desember 2018, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Etter vår mening er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2018, og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

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

Øvrig informasjon

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

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

Ledelsens ansvar for årsregnskapet

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

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

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

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

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

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

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

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

Uttalelse om øvrige lovmessige krav

Konklusjon om årsberetningen

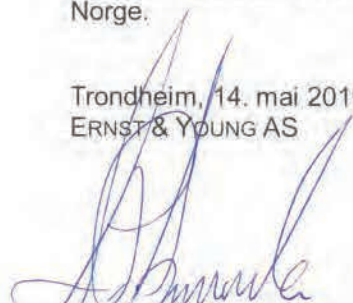
Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til disponering av resultatet er konsistente med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendige i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000

«Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringskikk i Norge.

Trondheim, 14. mai 2019
ERNST & YOUNG AS



Amund P. Amundsen
statsautorisert revisor

