Årsrapport 2019

1 AtB AS / 5

2 AtB leverer mobilitet til Trøndelag / 7

3 Kampanjemateriell oppstart 3. august / 8

4 Mål og strategier for kollektivtrafikken / 11

5 Utvikling i tall / 13

6 Markedsutvikling/ 16

7 Utvikling av billettsalg / 19

8 Anskaffelser / 21

9 Kundenes tilbakemeldinger / 23

10 Tilbudsutvikling – fremtidens mobilitet / 27

11 Infrastruktur / 31

12 Kvalitet oppfølging av tilbudet / 33

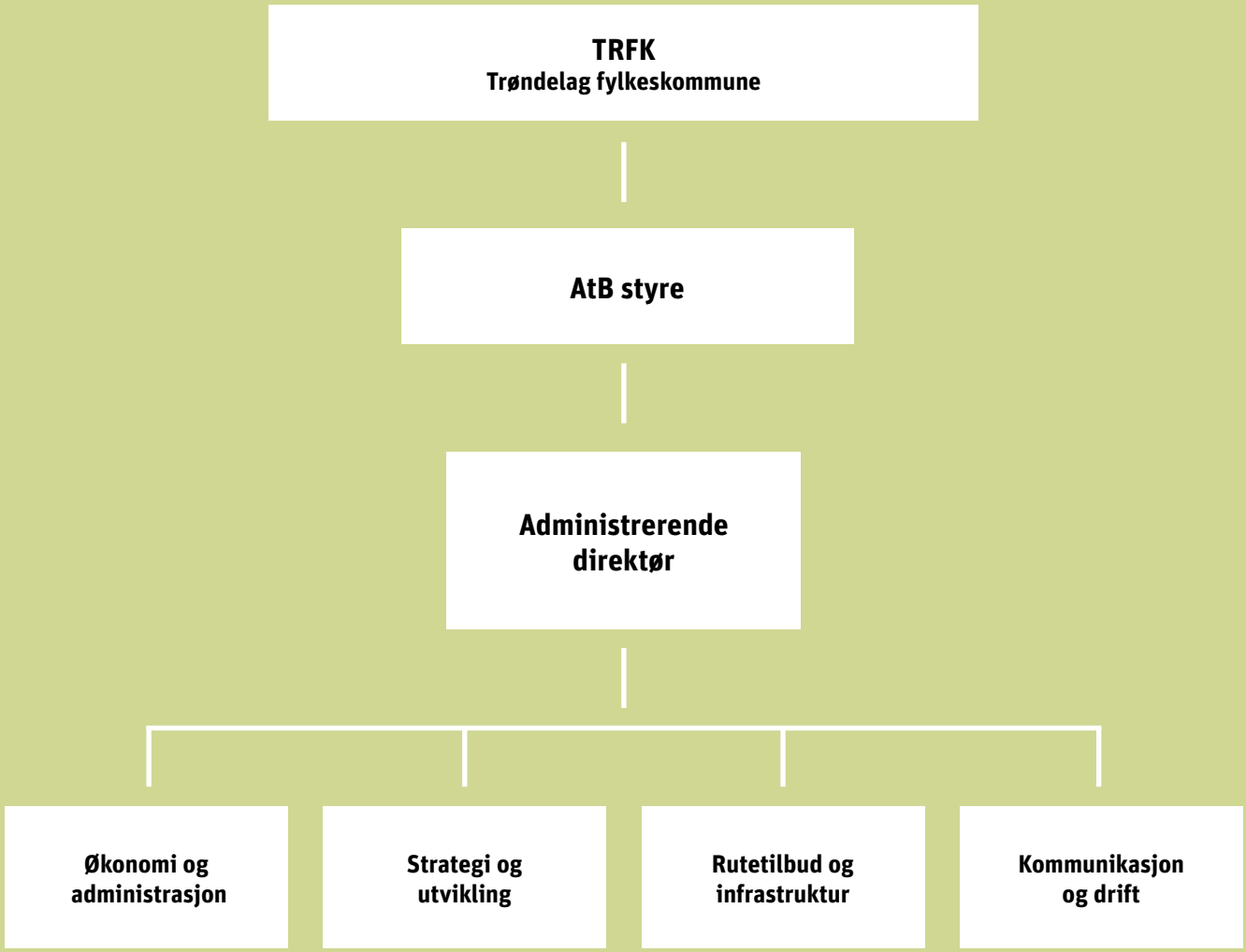
13 Beredskap / 35

14 Markedsarbeid, kommunikasjon og informasjon / 37

15 Trafikantinformasjon / 41

16 CO2-utslipp og miljø / 43

17 Årsberetning, årsregnskap og revisjonsberetning / 45


TRFK
Trøndelag fylkeskommune
AtB styre
Administrerende direktør
Økonomi og administrasjon
Strategi og utvikling
Rutetilbud og infrastruktur
Kommunikasjon og drift

1 AtB AS

AtB AS er et mobilitetsselskap med hovedansvar for den fylkeskommunale kollektivtransporten i Trøndelag. 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 og mikromobilitet.

For den delen av det offentlige kollektivtilbudet som AtB har hovedansvar for, skal AtB planlegge, koordinere, kjøpe, og markedsføre all tilskuddsberettiget kollektivtrafikk. I tillegg skal AtB bidra til å utvikle og markedsføre et samlet framtidsrettet mobilitetstilbud i hele Trøndelag i tråd med Trøndelag fylkeskommunes målsettinger. Tilskudd til kollektivtrafikken ytes av Trøndelag fylkeskommune og Miljøpakken.

Priser 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.

AtB har i perioden fra 2009 til 2019 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.

Nina Lodgaard

- Vi går rundt og tror vi ikke har tid til å ta bussen, men det har vi. Det handler bare om litt planlegging, påpeker Nina og går av bussen på Tonstadkrysset. Bussturen har startet på Lerkendal. Hun går stort sett ned dit fra Berg der hun bor. Noen dager, hvis det er spesielt dårlig vær eller hun tilfeldigvis nærmest «treffer på» bussen som stopper rett ved der hun bor, tar hun bydelsbussen ned til Lerkendal først, før hun går på en av linjene videre sørover til Tonstadkrysset.

Nina bestemte seg for å prøve det nye kollektivsystemet i Trondheim høsten 2019 etter at hun hadde lest en del om det i avisa. Hun forpliktet seg skikkelig, og startet med å kjøpe et periodekort med en hel måned. Hun likte både tilbudet og det å sitte på bussen om morgenen.

- Jeg kaller det mitt morgenspa, det å sitte på bussen og se ut vinduet, forteller hun.

Etter at hun har gått av bussen på Tonstadkrysset går hun de cirka 200 meterne under en undergang og frem til kontorbygningen der hun er daglig leder i konsulentfirma. Nina forteller at hun oppfordrer sine kollegaer til å ta bussen og det er en god del som gjør det. Selv er hun trygg på at hun kommer til å fortsette med det.

- Jeg sparer inn busskostnadene bare i sparte bompenger, fortsetter hun.

Bjørn-Morten Helgesen

- Jeg ser meg selv som en som følger tiden, svarer Bjørn-Morten på spørsmålet om han føler seg presset til å ta buss.

Arbeidsplassen hans har ikke parkering for ansatte. Han bor selv på Klefstadhaugen nært Flakk, og jobber på Brattøra. Han opplever bussen som effektiv og om han skulle være litt sent på jobb, er det alltids en buss litt senere slik at han kommer seg hjem.

- Det hendte seg at jeg kom akkurat for sent til bussen hjem i starten ja, men en venner seg til å planlegge bittelitt, sier Helgesen.

Han nevner også den nå oppvoksende generasjon som betydelig mindre bilfokusert enn hans jevnaldrende venner er. Og det er det han mener med på «følge tiden».

- Jeg ser på mine egne barn. Noen har jo ikke lappen engang. Noen av mine venner derimot, de vil aldri sette seg på en buss.

- Hvorfor ikke?

- Det er intimsfæren, tror jeg. De vil være alene i bilen sin, smiler Bjørn Morten.

Selv begynte han nylig å ta bussen til jobb etter at arbeidsgiveren flyttet ned til Brattøra. Han liker det godt og er stolt over at arbeidsgiveren tar et ansvar for både miljø og byutviklingen.

2 AtB leverer mobilitet til Trøndelag

2019 har vært et år hvor AtB har gitt befolkningen i Trøndelag et enda bedre og mer attraktivt mobilitetstilbud. Året har vært preget av oppstart av nye kontrakter, samt implementering av en fremtid med mer mobilitet, grønnere transport og bedre digitale løsninger for befolkningen i Trøndelag.

«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.»

Dette tar vi på alvor. For AtB betyr det 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, byutvikling i takt med endringene i samfunnet, bidrar til å binde Trøndelag sammen og til regional bo- og næringsutvikling.

Mobilitet handler om mye mer enn bare selve kollektivtilbudet. Det handler om å forstå markedet, trender og utvikling, reisebehov, reisemål og hvordan hver enkelt forbruker beveger seg fra A til B. Se etter muligheter og utvikle løsninger som gjør det enklere og mer forutsigbart for kundene å reise gjennom velfungerende digitale tjenester, samarbeide med andre aktører med felles mål. Se helheten og se ulike elementer i sammenheng hvor kunden settes først.

Kollektivtrafikken i Trøndelag har hatt en meget god utvikling over flere år. Et av de viktigste målene for AtB er å utvikle et tilbud som gjør at flere reiser kollektivt fremfor å kjøre bil. Det bidrar til mindre utslipp og bedre miljø. Aldri før har så mange reist kollektivt i Trøndelag, og i 2019 ble det satt ny reiserekord med 44,2 millioner kollektivreiser.

Dette er en vekst på drøyt 950 000 reiser fra 2018 til 2019. Det har vært satset mye på å tilpasse kollektivtilbudet i dialog med markedet, befolkning og kommuner. Dette gjelder både selve rutetilbudet, men også tilhørende nødvendige tjenester knyttet til informasjon og billettering. Gjennom reiseveksten ser vi at mange har endret sine reisevaner.

Hvert år er AtBs hovedaktivitet å sikre god drift og tilpasning av det etablerte kollektivtilbudet i Trondheim og regionene både med buss, trikk, båt og ferge samt drift av skoleskyss.

I tillegg ble 2019 preget av oppstart av nytt kollektivsystem i Stor-Trondheim, som er et av landets mest moderne kollektivtilbud. Gjennom ny rutestruktur gir det langt flere muligheter til å reise kollektivt enn tidligere. Tilbudet har høy kapasitet, tette avganger og nytt og miljøvennlig bussmateriell.

Det var også oppstart av brutto-kontrakter på buss i norddelen av Trøndelag, som frem til da har vært kjørt som netto-kontrakter.

AtB overtok fra 1. januar 2019 også ansvar for sambandene Flakk-Rørvik og Brekstad-Valset. Begge fergesamband har nye, miljøvennlige hybridferger som krevde ny ladeinfrastruktur på land i tillegg til at det ble innført autopass på begge samband.

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.

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 2019 implementert nytt sanntidssystem og videreført arbeidet med å utvikle nytt billettsystem og ny mobilitetsplattform.

Resultatene AtB har oppnådd kommer som følge av godt samspill mellom AtB og operatørene som leverer tjenestene 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 hvor AtB også er deltager i flere av foreningens komitéer.

3 Kampanjemateriell oppstart 3. august

Bevegelsene er mange i en by som vokser.
Snart får Trondheimsområdet Norges mest moderne
kollektivsystem. Det betyr at du vil ha mulighet
til å reise enda oftere og mer effektivt.
EN BY I BEVEGELSE
SE DINE NYE
REISEMULIGHETER PÅ
atb.no/2019
AtB

1541
VANHOOL
VJ 13164

4 Mål og strategier for kollektivtrafikken

Mål 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.

4.1. 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 kollektivtrafikkløsning for å nå nullvekstmålet skal baseres på metrobusskonseptet.

4.2. Langsiktige mål for Trøndelag fylkeskommune

I 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.

4.3. 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.

5 Utvikling i tall

Andelen reiser fordelt på ulike transportmidler 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.

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

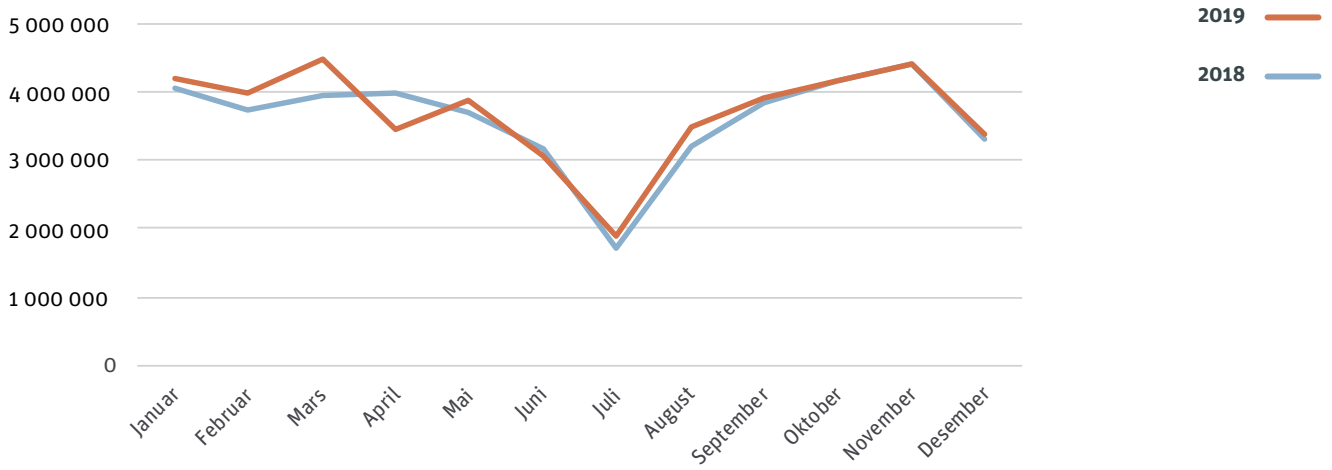
5.1. Kollektivreiser i Trøndelag

Reisestatistikken for alle ruter i Trøndelag viser at det ble foretatt 44,2 millioner kollektivreiser i Trøndelag i 2019 - drøyt 950 000 flere kollektivreiser enn året før. Det gir en samlet vekst på 2,2 %. I Stor-Trondheim var det en samlet vekst på 2,9 % mens bussreisene i regionene i Trøndelag økte med 0,9 %. Antall reiser med hurtigbåt og ferge ble redusert med henholdsvis -3,5 % og -0,6 % i 2019. Alle tall i statistikkene inkluderer skoleskyss, som utgjorde ca. 7,6 millioner reiser.

Hele Trøndelag

Alle kollektivreiser i Trøndelag omfatter reiser i Stor-Trondheim, region, hurtigbåt og ferge, pluss bestillingstransport som er estimert til i overkant av 50 000 reiser både i 2018 og 2019.

	2018	2019	Endring	%-vis endring
Alle kollektivreiser	43 310 690	44 262 627	951 938	2,2 %



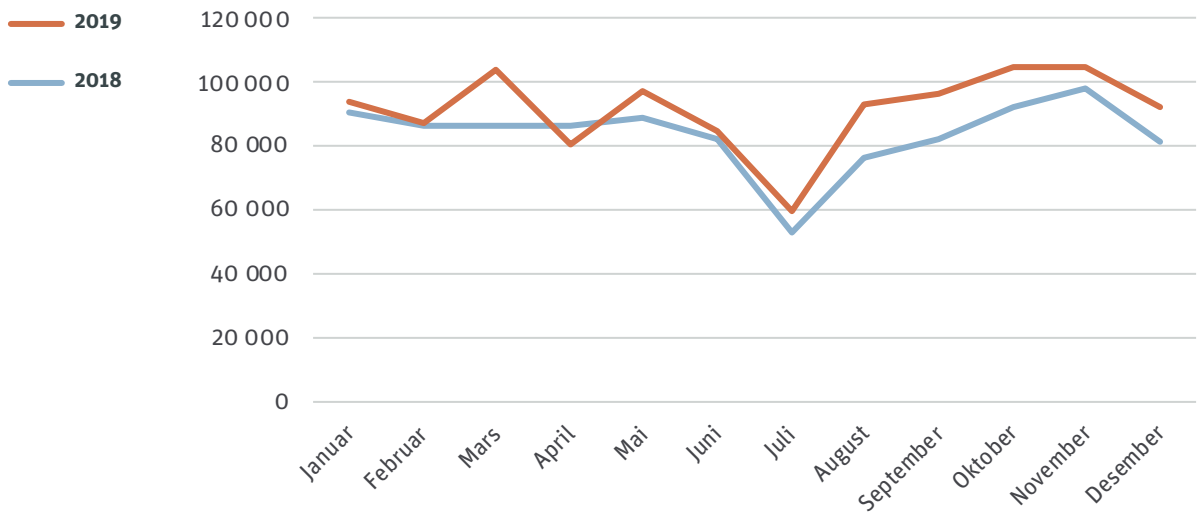
5.2. Kollektivreiser på de ulike transportmidlene

Antall reiser med buss i Stor-Trondheim

	2018	2019	Endring	%-vis endring
Stor-Trondheim, buss	30 832 039	31 646 375	814 336	2,6 %

Antall reiser med buss i Stor-Trondheim økte med 2,6 s% i 2019.

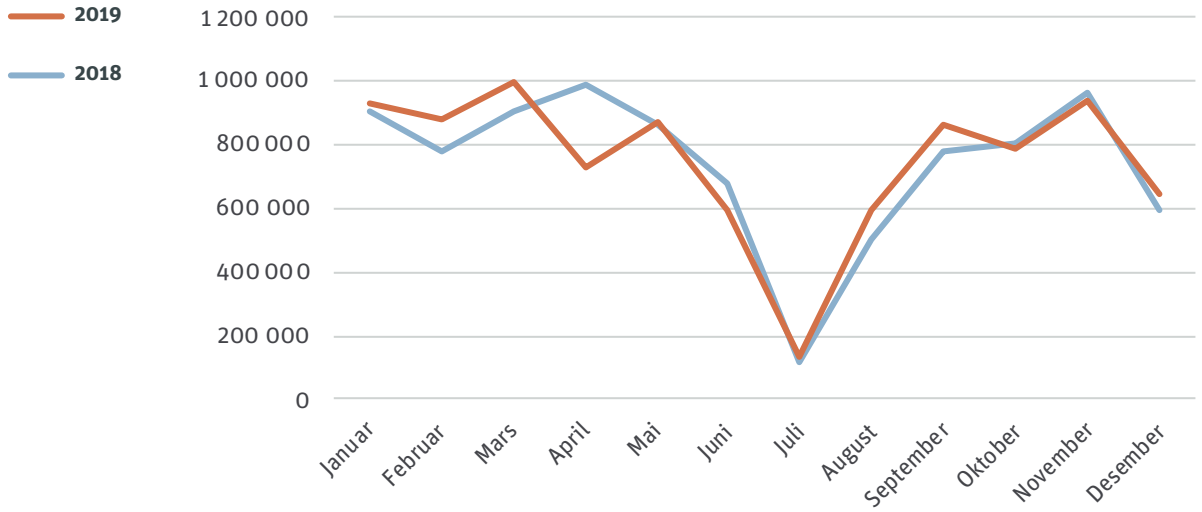
Antall reiser med trikk



	2018	2019	Endring	%-vis endring
Totalt	1 005 098	1 100 452	95 354	9,5 %

På trikken var det en økning i antall reiser med 9,5 %. Med unntak av januar, februar og mars var månedlig økning på trikken høyere enn økningen på buss i Stor-Trondheim. Trikken hadde ikke endring i rutestruktur 3. august, noe som resulterte i høy passasjervekst for høstmånedene.

Antall reiser med buss i region i Trøndelag

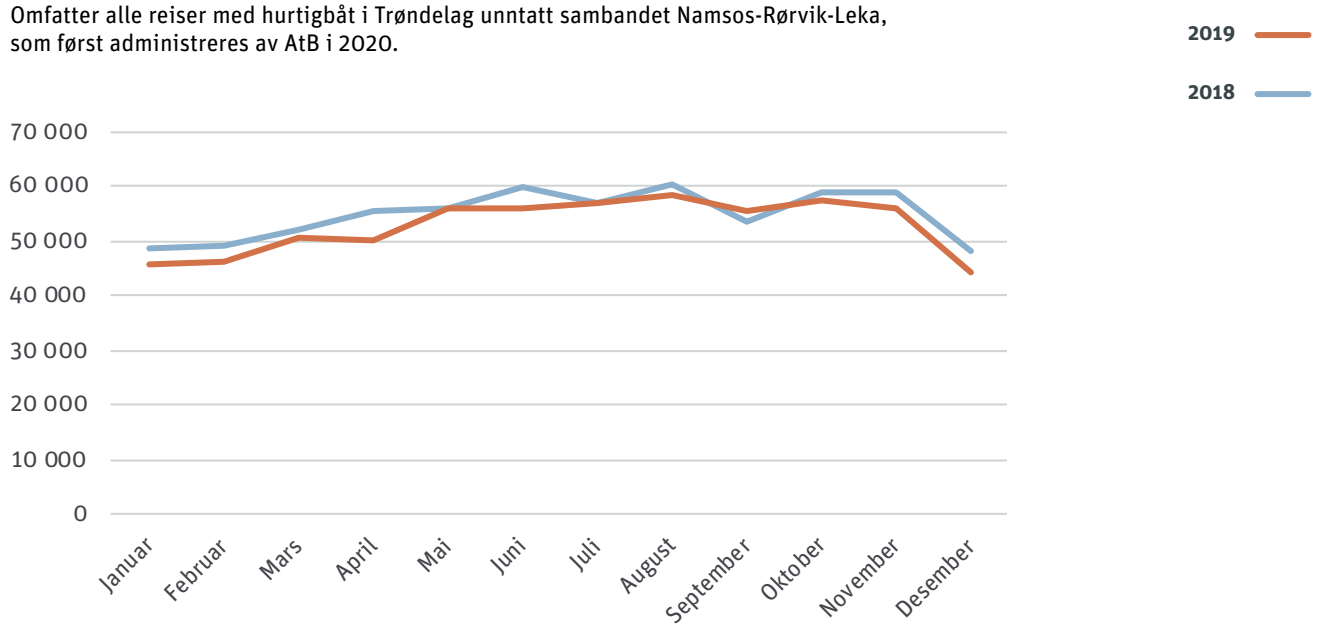


	2018	2019	Endring	%-vis endring
Region i Trøndelag	8 895 108	8 971 395	76 287	0,9 %

Antall reiser med buss i region økte med 0,9 % i 2019.

Antall reiser med hurtigbåt

Omfatter alle reiser med hurtigbåt i Trøndelag unntatt sambandet Namsos-Rørvik-Leka, som først administreres av AtB i 2020.

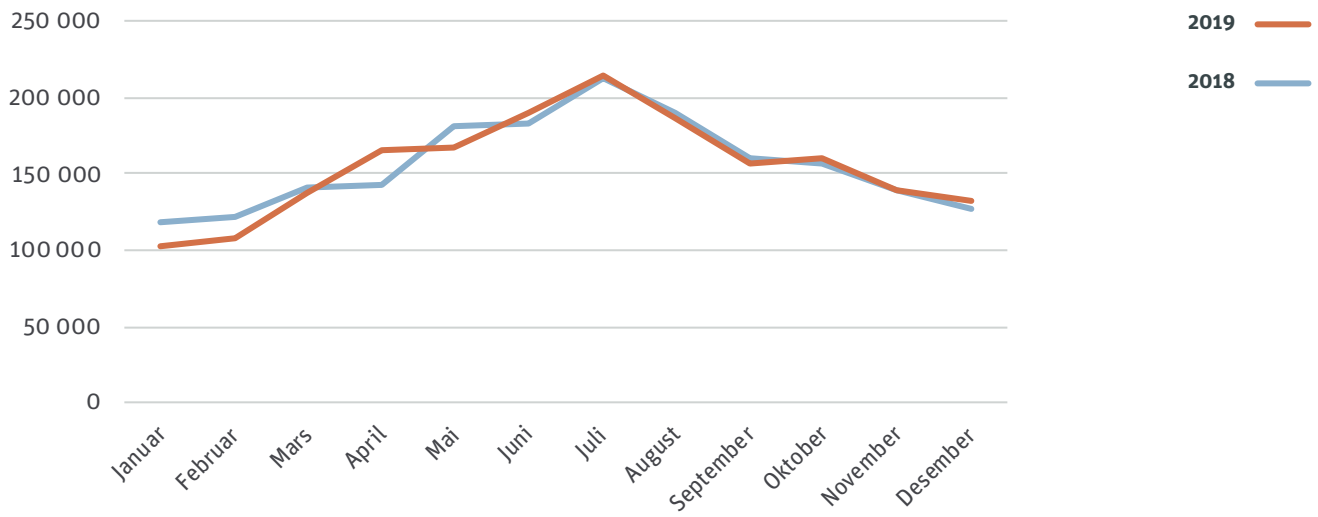


	2018	2019	Endring	%-vis endring
Hurtigbåt	656 601	633 364	-23 237	-3,5 %

På hurtigbåtene var det en samlet nedgang i antall reiser i 2019 på -3,5 %.

Antall reiser med ferje

Omfatter alle ferjeruter i Trøndelag unntatt Skei-Gutvik og rutene i Foldapakken (Eidshaug-Gjerdinga, Borgan-Ramstadlandet, Hofles-Geisnes-Lund, Levanger-Hokstad og Seierstad-Ølhammeren).



	2018	2019	Endring	%-vis endring
Ferje	1 870 506	1 859 703	-10 803	-0,6 %

Ferjerutene hadde en nedgang i antall reiser i 2019 på -0,6 %.

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 fremstår større enn de egentlig er. Pendlerstrømmer med færre enn 100 pendlere er ikke tatt med.
Kilde: SSB tabell 03321

6 Markedsutvikling

Markedet og samfunnet er i stadig endring og utvikling. Utviklingen innen ulike områder gir nye muligheter og endrer hvordan befolkningen opptrer. Befolkningen endrer både vaner og forbrukermønster i stor grad på bakgrunn av trender og utvikling i samfunnet. Trender innenfor ulike områder påvirker reisemønsteret knyttet til arbeid, studie og handel. Det er derfor viktig å være bevisst endringer og legge til rette for dette, slik at mobilitetstilbudet blir i takt med utviklingen og forventningene til markedet.

Det er forventet stor befolkningsvekst i de største byene i Norge i årene som kommer. I 2019 bodde det rundt 466 000 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 % 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 2019 rundt 41 500 registrerte studenter. Størst andel av disse er i Trondheim hvor det er i overkant av 37 000 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 2019 var det 234 585 sysselsatte i Trøndelag fylke. I Trondheimsområdet finner man det store flertallet av arbeidsplasser i fylket med 52,4 % (123 300 arbeidsplasser). Dette betyr at andelen arbeidsreiser i og mot dette området er stor.[1]

I den nordlige delen av fylket er det Stjørdal (5 %), Steinkjer (4,9 %) og Levanger (4,1 %) som har størst antall sysselsatte, etterfulgt av Namsos (3,2 %) og Verdal (3,1 %).

[1]104 471 hadde arbeidssted i Trondheim (44,5 %), Melhus 8 531 (3,6 %), Malvik 7 152(3 %), Klæbu 3 146 (1,3 %). Kilde: ssb.no; Tabell 08536: Sysselsatte per 4. kvartal, etter region, kjønn, statistikkvariabel og år.

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

Andelen elbiler er økende i hele Norge, også i Trøndelag. For pendlere inn til Trondheim er det lønnsomt med elbil av hensyn til bomavgifter. 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. Selv om det er god vekst i antall kollektivreiser er det stort potensiale til å få flere til å benytte kollektivtilbud for arbeidsreiser.

6.1. 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.

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

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

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.

6.2. Markedsutvikling i regionene

Regionene i Trøndelag strekker seg over ulike områder og med ulikt reisemønster. Basert på arbeidet i 2018 med forslag til anbudsstrategi for region Trøndelag fra 2021, startet man med buss og fleksibel transport i 2019 arbeidet med konkurransegrunnlaget for Region 2021. Dette blir kunngjort første kvartal 2020.

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.

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. 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.

Velfungerende knutepunkt og tilrettelagt og sømløst kollektivtilbud er viktig for de som reiser. Dette krever også samhandling mellom ulike transportformer og aktører.

AtB har dialog med kommunene og operatørene for å komme frem til de beste løsningene innenfor de tilskuddsrammene som er gitt. I arbeidet med Strategi for kollektivtrafikken i Trøndelag og utvikling av anbud for region 2021 har AtB hatt tett dialog med de ulike regionene i Trøndelag. Det har også vært gjort en grundig kartlegging av kundenes behov som grunnlag for nytt fleksibelt tilbud i regionene i Trøndelag.

Meny
Kjøp enkeltbillett
ENDRE
ENDRE
kr 38,00
kr 19,00
kr 19,00
Kjøp billett

7 Utvikling av billettsalg

AtB Mobillett og reisekortet t:kort er i særklasse de to mest benyttede billettbærerne i kollektivsystemet. Med billettbærer menes det medium der billetten lagres og brukes. Mens en AtB Mobillett må kjøpes i app, kan en billett som er lagt i t:kort være kjøpt på kundesenter, i nettbutikk og på billettmaskin om bord. Kjøpes billetten på billettautomat eller hos kommisjonær, kommer billetten på en papirkvittering, som er en tredje billettbærer.

AtB Mobillett og t:kort kan benyttes på buss i hele Trøndelag i tillegg til utvalgte båtruter.

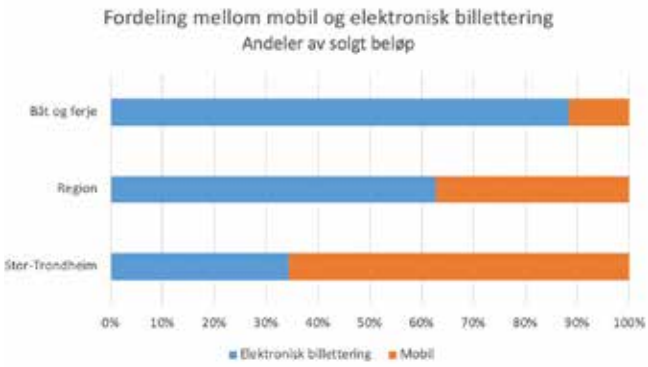
I forbindelse med innføring av det nye kollektivsystemet i Stor-Trondheim fra 3. august 2019 ble ombordsalg av billetter tatt bort på metrobussene, noe som påvirket salget av kontantbilletter. For effektiv fremføring langs metrotrasé ble det innført at all billettering på alle metrostasjoner skulle gjennomføres før ombordstigning på alle busser. Det krevde også tilrettelegging for kjøp av enkeltbillett via billettautomat eller kommisjonær.

Trøndelag fylkeskommune, Jernbanedirektoratet og AtB signerte i 2018 avtale om fremtidig pris- og billettsamarbeid i tilknytning til at Trønderbanen ble lagt ut på anbud. SJ Norge vant anbudskonkurransen med oppstart i juni 2020. AtB har opprettet samarbeid med SJ Norge for å følge opp driftssamarbeid knyttet til både rutetilbud og billettsamarbeid for å sikre befolkningen i Trøndelag et godt totalt kollektivtilbud. 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 billettbærerne 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.

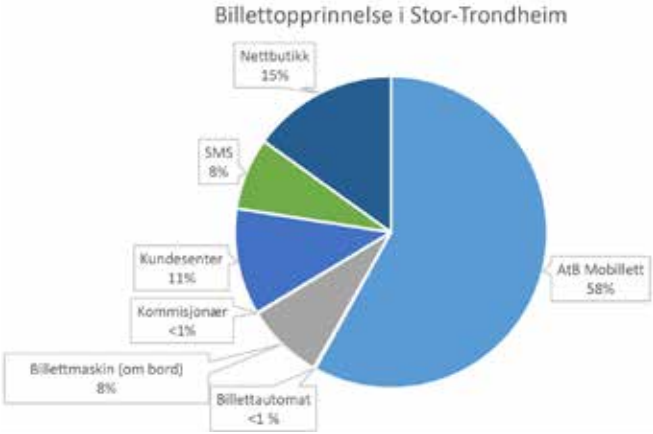
Billettsalg fordelt på mobil og elektronisk billettering
Elektronisk billettering er billetter som selges via det elektroniske billetteringssystemet (ebit). Billettopprinnelsen (stedet der billetten er kjøpt) kan være både nettbutikk, billettautomat, salgskontor og kommisjonær. Enten legges billetten i reisekortet t:kort (periodebilletter eller enkeltbilletter), men enkeltbilletter kan også kjøpes direkte på billettmaskiner og betales med bankkort eller kontant (dette er vanlig på båt, ferje og regionbuss).

Det er ønskelig at flest mulig kjøper billett via selvbetjente løsninger, og med AtB Mobillett tilgjengelig for buss over hele Trøndelag er andelen som benytter denne økende, helt i tråd med AtBs målsetting.

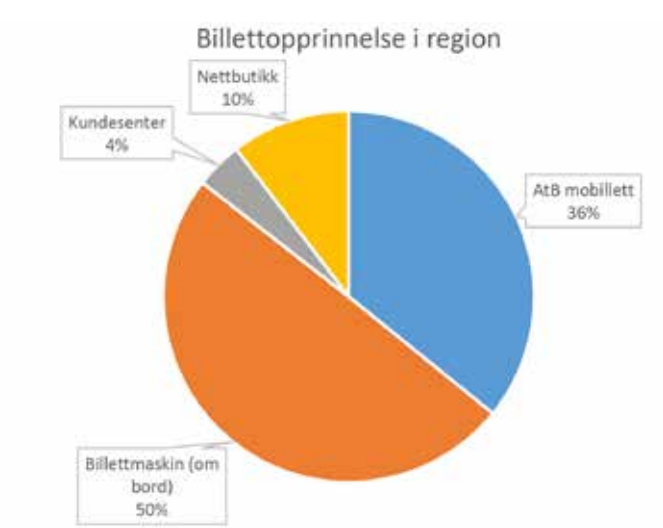


I Stor-Trondheim kommer 34 % av solgt beløp fra elektronisk billettering, mens 66 % kommer fra mobil. I region er det 63 % i ebit og 37% på mobil, mens båt og ferje har 88% ebit og 12% mobil.

Billettsalg fordelt på billettopprinnelse
Grafene nedenfor viser hvordan billettene er kjøpt (billettopprinnelse). Alle prosenter i disse figurene er andeler av solgt beløp – ikke antall solgte billetter. Kjøp på billettautomater og hos kommisjonærer er kun mulig i Stor-Trondheim, men som figuren viser er dette lite utbredt. I Stor-Trondheim kjøpes 58 % av billettene i app, 15 % i nettbutikk, 11% på salgskontor, og 8 % hver via SMS og om bord i kjøretøyene.



I flere av regionbussene er det mulig å betale med kredittkort om bord. Ombordsalg på region utgjør halvparten av alt billettsalget, mens 36 % av salget er via AtB Mobillett, 10 % i nettbutikk og 4 % på salgskontor.



På hurtigbåt og ferje kjøpes de aller fleste billettene om bord i fartøyene (87 %). 12 % av billettene kjøpes med AtB Mobillett, mens nettbutikk og salgskontor står for små andeler av salget av båt- og ferjebilletter.

Salg av billetter betalt med kontanter fremgår ikke av diagrammene ovenfor. I prosent av alt salg utgjør kontantbilletter henholdsvis 2,0 % og 4,7 % i Stor-Trondheim og region i 2019.

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.

Med innføringen av åpen billettering i Stor-Trondheim 3. august ble det slutt på registrering av billetter. Så lenge den reisende har gyldig billett ved ombordstigning i Stor-Trondheim er det ikke lenger krav til registrering på kortleser om bord eller fremvisning av mobillett til sjåføren. Det er installert automatisk passasjertellesystem om bord i bussene, som nå er under kalibrering for å få frem riktige passasjertall.

Mobil som billettbærer blir stadig oftere benyttet, og det forventes en enda høyere mobilandel i billettsalget fremover.

8 Anskaffelser

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

I 2019 har ble flere anskaffelser gjennomført, som IT-konsulent-tjenester for utvikling av AtBs nye Mobilitetsplattform, SykkelSafe og billettautomater for metrostasjoner. Flere større anskaffelser med tildeling i løpet av 2020 ble også påbegynt, eksempelvis nye kontrakter for region og fleksibel transport, samt pilotprosjektet 67 pluss som er bestillingstransport i Trondheimsområdet.

9 Kundenes tilbakemeldinger

Det å utvikle gode mobilitetsløsninger krever forståelse for kundenes behov og forventinger. 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 må man tilrettelegge hele reisen med dette som utgangspunkt. Enkle verktøy og nok informasjon om alternativene, vise at kundene blir tatt på alvor og at de som har tatt valget om å reise kollektivt blir verdsatt. I tillegg er det viktig å ha høy grad av kvalitetssikring og forbedring på elementer som er enkle å gjøre noe med, og som gjør opplevelsen til kundene enda bedre. AtBs kundeløfte «Vi gjør ditt valg enkelt. Hele veien» handler om dette.

AtB gjennomfører større kundetilfredshetsundersøkelse (KTI) to ganger i året i hele Trøndelag; vår og høst. Undersøkelsen gjennomføres av et eksternt markedsanalysebyrå (Norfakta). Resultatene brukes som verktøy for å vedlikeholde og forbedre kvaliteten på de ulike tjenestene innenfor kollektivtrafikken.

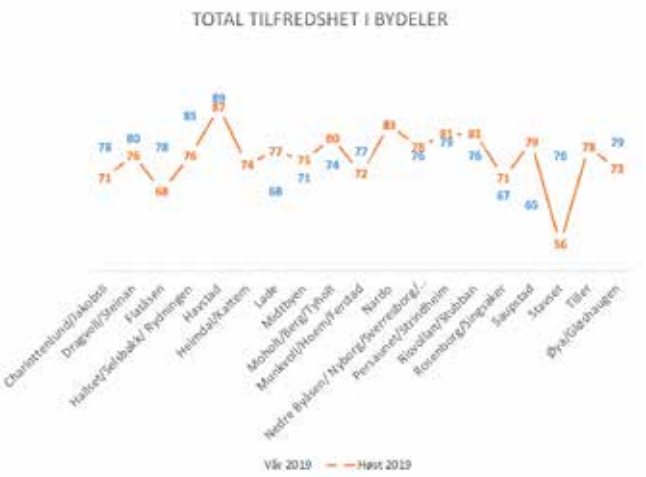
Kundetilfredshet måles i poeng på en skala fra 0-100, hvor KTI-poeng fra 75 og oppover tilsvarer meget fornøyde kunder.

9.1 Høy tilfredshet i Trondheim

Det var knyttet en viss spenning til resultatene for Stor-Trondheim i 2019, da dette var året med de største endringer i kollektivtrafikken siden 70-tallet. Enkelte forskere hevder at motstand mot endring er en grunnleggende og stabil faktor i oss mennesker. Vi liker trygge og vante omgivelser. Natt til 3. august 2019 ble hele kollektivsystemet i Stor-Trondheim endret. Blant annet fikk vi nye linjenumre, nye rutetider, høyere frekvens og nye traséer. Mange gikk fra å måtte forholde seg til én buss til å være avhengig av to eller tre busser for å komme seg til sitt vanligste reisemål gjennom å reise i nettverk. Samtidig fikk andre igjen langt bedre og mer effektiv reisevei enn tidligere. Resultatene fra høsten 2019 viser at den totale tilfredsheten blant brukerne av kollektivtrafikken i Trondheim ikke har endret seg vesentlig fra tidligere målinger. KTI-scoren på spørsmålet "Hvor fornøyd er du totalt sett med den linjen du benytter oftest?" går ned med ett poeng, fra 76 til 75, fra våren 2019 til høsten 2019. Altså ingen signifikant endring.

Figur 1: Utvikling i total tilfredshet blant bussbrukerne i Trondheim de siste fem årene (Skalagjennomsnitt 0-100)

Selv om resultatet høsten 2019 totalt sett ser nokså likt ut for Trondheim som før den store endringen 3. august, finner vi store forskjeller i ulike bydeler av byen. De som er mest positive etter endringen er bussbrukerne som er bosatt på Havstad. De minst fornøyde finner vi på Stavset. Noen steder har tilfredsheten økt betraktelig fra våren 2019 til høsten 2019, mens den andre steder går ned med opptil 20 poeng. Under kan man se utviklingen fra våren 2019 til høsten 2019 i de bydeler hvor det er flest respondenter. Antall respondenter er ikke høyt nok i alle disse bydelene til at vi med sikkerhet kan si at resultatet er representativt for resten av bussbrukerne fra samme område. Det gir oss allikevel et bilde på hvordan bussbrukerne vurderer busstilbudet der hvor de bor.



Figur 2: Endring i total tilfredshet fra våren 2019 til høsten 2019 i de områder av byen med flest respondenter (Skalagjennomsnitt 0-100)

9.2 Mindre fornøyde bussbrukere i nabokommuner til Trondheim

For Trondheims nabokommuner, Melhus og Malvik, finner vi en markant nedgang i tilfredshet blant bussbrukerne. Bussbrukerne fra Melhus, som våren 2019 vurderte busstilbudet som like godt som bussbrukerne fra Trondheim, ga i gjennomsnitt sin mest benyttede linje scoren 39 høsten 2019. Det tilsvarer en nedgang på 37 poeng. Bussbrukerne fra Malvik var ikke like negative, men også her finner vi en nedgang på 12 poeng, fra 68 poeng våren 2019 til 56 poeng høsten 2019.

Dette skyldes i stor grad misnøye blant deler av befolkningen knyttet til bortfallet av direktelinjer inn til Trondheim i tilknytning til nytt rutenettverk.

Figur 3: Utvikling i total tilfredshet blant bussbrukerne i Melhus og Malvik de siste fem årene (Skalagjennomsnitt 0-100)

9.3 Økende tilfredshet i resten av Trøndelag

For resten av Trøndelag har det vært en positiv utvikling i kundetilfredsheten de siste årene. Kundetilfredsheten lå i 2015 på 70 poeng i tidligere Sør-Trøndelag, og den økte til 78 poeng i 2019. AtB fikk ikke ansvar for kollektivtrafikken i tidligere Nord-Trøndelag før i 2019, og har derfor ikke gjennomført målinger der tidligere. Tilfredsheten i den nordlige delen av fylket ble målt til 77 poeng høsten 2019.

Figur 4: Utvikling i total tilfredshet blant bussbrukerne i Trøndelag unntatt Stor-Trondheim de siste fem årene (Skalagjennomsnitt 0-100)

9.4 Meget fornøyde båt- og ferjepassasjerer

Den samme positive utviklingen finner vi blant våre båt- og ferjepassasjerer. Tilfredsheten blant båtpassasjerene er svært høy og har økt med 9 poeng de siste fem årene, mens økningen blant ferjepassasjerene er på 15 poeng. Båtpassasjerene synes blant annet det har blitt enklere å få informasjon om avgangstider, at det er enklere å kjøpe billetter og at det er bedre kapasitet på båtene. Selv om båtpassasjerene mener korrespondansen med buss på reisen og at rutetidene lørdag og søndag kan bli bedre, finner vi også en positiv utvikling på disse elementene de siste årene.

Ferjepassasjerene er meget fornøyd med det aller meste med ferjesambandene. De mener det er trygt å reise med ferje, kapasiteten er god, at mannskapet er vennlig og serviceinnstilt, informasjonen er god og at rutetidene passer for dem. På sambandene Flakk-Rørvik og Brekstad-Valset kunne de godt tenkt seg bedre informasjon ved driftsavvik og på sambandet Garten-Storfosna er det først og fremst rutetidene lørdag og søndag de skulle ønsket var bedre.

Figur 5: Utvikling i total tilfredshet blant båtpassasjerer de siste seks årene (Skalagjennomsnitt 0-100)

Figur 6: Utvikling i total tilfredshet blant ferjepassasjerene de siste tre årene (Skalagjennomsnitt 0-100)

10 Tilbudsutvikling – fremtidens mobilitet

10.1. Bussanbud Stor-Trondheim 2019-2029 – fremtidens kollektivtilbud

I 2019 fikk Trondheimsområdet landets mest moderne kollektivtilbud. Over 300 nye busser rullet ut, enten helelektriske eller på klimanøytralt drivstoff. Tidlig lørdag morgen 3. august kl. 05.55 gikk startskuddet og de første metrobussene kjørte fra Lund og Lohove og fraktet sine første passasjerer fra A til B.

Allerede fem år tidligere, nærmere bestemt høsten 2014 gikk det et annet startskudd. AtB fikk i oppdrag av Sør-Trøndelag fylkeskommune om å starte opp Rutestrukturprosjektet. Dette var et av fem delprosjekter under STFKs strategiarbeid for Fremtidens kollektivtilbud hvor det overordnende målet er å bidra til å nå nullvekstmålet.

Spoler man så fram til 2016 finner man også en viktig milepæl på veien mot 3. august 2019. Da ble Miljøpakken i Trondheim prosjekteier av Superbussprosjektet. Dette prosjektet var delt i to arbeidsområder; (1) utvikling av konsept og rutetilbud samt (2) planlegging og bygging av infrastruktur. AtB fikk ansvar og mandat fra Miljøpakken for arbeidsområde 1.

Bakgrunnen for superbussprosjektet er Bymiljøavtalen som ble inngått mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Staten den 12.02.2016, som slår fast at superbuss er grunnpilaren i Trondheims kollektivløsning for å nå nullvekstmålet om at «all vekst i persontransporten i og rundt de store byene skal tas med økt kollektivtrafikk, sykkel og gange, og ikke økt privatbilisme».

Superbuss ble behandlet og vedtatt politisk i Trondheim bystyre og Sør-Trøndelag fylkesting i slutten av april 2016. Det øvrige kollektivtilbudet ble politisk behandlet i bystyret i slutten av mai og i fylkestinget i midten av juni 2016.

Basert på politiske vedtak, og bestilling/mandat fra fylkesrådmannen, utarbeidet AtB konkurransegrunnlaget for Anbud Buss Stor-Trondheim 2019-2029 i perioden august 2016 - januar 2017. Sommeren 2017 ble kontraktene tildelt til Vy og Tide, og AtB kunne dermed sette i gang Oppstartsprosjekt Bussanbud Stor-Trondheim 2019-2029.

AtB har mange års erfaring med oppstart av nye kontrakter, men dette prosjektet skiller seg ut. Det stilte høye krav til koordinering og kommunikasjon med andre prosjekter i AtB og prosjekter i regi av Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen og Trondheim kommune.

Utbygging av infrastruktur i et etablert bymiljø er utfordrende. Holdeplasser, metrostasjoner og veistrekninger skulle bygges ut av de respektive veieierne, samtidig som kollektivtrafikken skulle driftes som normalt. Dette satte høye krav til kommunikasjon med utbyggere samt driftsoppfølging og informasjonsarbeidet i AtB.

Det skulle også implementeres nytt sanntidssystem i forbindelse med oppstarten. Samtlige busser skulle ha installert ny maskinvare, og presentasjon av sanntidsinformasjon for passasjerene gjennomgikk en endring. De tte satte høye krav til koordinering og informasjonsdeling mellom prosjektene, samt brukertesting og dialog med passasjerer.

Selve overgangen fra gammel til nytt kollektivsystem skulle skje over natta. Fra fredag 2. august til lørdag 3. august var det nye busser, elektriske busser, nye linjer og traseer, åpen billettering, nytt sanntidssystem og passasjertellingssystem. Samtidig var det mange arrangementer i sentrum denne helgen, så det var dermed knyttet ekstra spenning til disse første dagene. Noen startproblemer var det riktig nok, men i det store og hele gikk disse første dagene i henhold til det som var planlagt.

Ved en omlegging slik man gjennomførte i 2019 er det ikke rammebetingelser for å gjøre dette gradvis, endringen måtte gjøres i hele området samtidig. Dette medførte svært begrensede muligheter til å prøve ut det nye systemet, og eventuelt gjøre justeringer før man skulle transportere passasjerer. AtB måtte dermed rigge organisasjonen for å kunne gjøre tilpasninger rask, samtidig som oppstartstidspunktet la til rette for å gi det nye systemet noe tid til innkjøring før flertallet skulle tilbake i arbeid og på skole.

I løpet av høsten 2019 ble det gjennomført mindre justeringer i tilbudet av ulike årsaker som ferdigstilling av infrastruktur og tilbak emeldinger fra operatører og kunder. Det ble også jobbet med forberedelsene mot ruteendringen 3. februar 2020.

I november 2019 mottok AtB Kollektivtrafikkforeningens Kollektivpris for det nye kollektivtilbudet. Juryen har blant annet lagt vekt på at AtB har vært «(...) nytenkende ved å gjøre et helhetsgrep som legger til rette for framtidig mobilitet» og at det krevde stort politisk mot av eierne og Trondheim kommune.

En endring som påvirker så mange menneskers hverdag er alltid krevende og gjenstand for kritiske tilbakemeldinger. AtB var forberedt på dette og hadde planlagt for justeringer av tilbudet i løpet av høsten 2019 og en hovedruteendring i løpet av første kvartal 2020. Takket være tilbakemeldinger fra våre passasjerer og godt samarbeid med Miljøpakken, Trøndelag fylkeskommune (tidl Sør-Trøndelag fylkeskommune), Trondheim kommune, Statens vegvesen og våre operatører har vi laget landets mest moderne kollektivsystem. Et mobilitetstilbud som er tilpasset våre nye måter å reise på, og som vil gjøre Trondheimsområdet et enda bedre sted å bo.

10.2. Fergeoppstart 2019

1. januar 2019 er nok en milepæl i AtB sin historie. AtB overtok ansvaret for sambandene Flakk-Rørvik og Brekstad-Valset og begge sambandene trafikkeres nå av helt nye plug-in hybridferger. Dette er et stort bidrag inn imot det grønne skiftet. På land er det etablert ladeinfrastruktur, som medfører at fergene lader hver gang de ligger ved kai.

Fjord1 ble operatør for sambandet Brekstad-Valset. De nye fergene MF Austrått og MF Vestrått trafikkerer sambandet, og minimum 80 % av energiforbruket til ferjene kommer fra elektrisitet.

Fosen Namsos sjø fikk tildelt kontrakten for Flakk-Rørvik som fra 1.1.2019 trafikkerer strekningen hele døgnet. Ferjene MF Lagatun og MF Munken trafikkerer sambandet hvor minimum 43 % ev energiforbruket til ferjene kommer fra elektrisitet.

Det var noen utfordringer og forsinkelser på ladeanlegg til sambandet Flakk-Rørvik da det her ble tatt i bruk helt ny teknologi.

Sambandet Brekstad – Valset gikk fra oppstartsdato over til Autopass brikkebetaling, mens det på sambandet Flakk – Rørvik har vært benyttet gjennom flere år.

Foto: Samferdselfoto

10.3. Travel Pass Trøndelag

I august 2019 ble AtB tildelt oppdrag fra Trøndelag fylkeskommune om videre utredning og oppstart av et pilotprosjekt for etablering av et 7-dagers reisekort for buss og båt, rettet mot turisme og fritidsreiser i Trøndelag.

For å støtte opp rundt arbeidet med reisekort, og koble offentlig transport ytterligere opp mot reiseliv/opplevelsesnæring har AtB og Trøndelag Reiseliv hatt flere innledende samtaler om hvordan man kan forsterke et slikt arbeid ytterligere.

Sammen med Trøndelag Reiseliv har AtB definert følgende mål for prosjektet:

• Øke tilgjengeligheten for kollektiv reise som turist i Trøndelag.

• Avdekke behov og bruk av et 7 dagers reisekort for Trøndelag knyttet til ulike målgrupper og områder, inkludert salgsledd.

• Måle effekt av reisekort i utvalgte pilotområder.

• Spre kunnskap i næringen for tilgjengeliggjøring av informasjon om kollektiv transport.

I tillegg vil AtB gjennom etablering og test av reisekort måle følgende:

• Teste billettbærer og distribusjon. Teknisk gjennomføring og brukeropplevelse.

• Vurdere prisnivå med hensyn til ordinære reiser og eventuelt bortfall av eksisterende billettinntekter.

For å kunne se utvikling over tid, samt utvikle tilbudet over tid, vil prosjektet gå over to sommersesonger og rette seg mot følgende målgrupper:

• Juni - august 2020 - Nordmenn på tur med hovedvekt på Trøndelag og nærliggende strøk. Nærturisme.

• Juni – august 2021 - Nordmenn og utvalgt internasjonalt marked basert på utvalgte pilotområder.

Billettbærer vil være AtB Mobillett, og produktet vil i første omgang kun være gyldig på buss, hurtigbåt og ferje. Endelig fremdriftsplan ble lagt januar i 2020, med oppstart utsatt til juni 2021 på grunn av den pågående korona-pandemien.

10.4. 67 pluss

67pluss er et pilotprosjekt med planlagt oppstart andre kvartal, 2020. Tilbudet skal være med å gi enda bedre flatedekning av mobilitetstilbudet i Trondheim. Det er et tilbud for passasjerer som har fylt 67 år med behov for transport fra dør til definerte servicepunkt, eksempelvis butikk og lege. Bestilling av transport vil skje via en app eller telefon. Tilbudet kan også benyttes til å komme seg til holdeplass for så å reise videre med ordinært rutetilbud. 67pluss skal utføres med elektriske minibusser, med plass til til opptil åtte passasjerer samt rullestol/rullator. Pilotprosjektet testes ut i utvalgte områder i Trondheim kommune.

10.5. HjemJobbHjem

HjemJobbHjem (HJH) er en mobilitetsordning rettet mot bedriftsmarkedet. Målsetningen er å redusere personbiltrafikken i byområdene gjennom å tilrettelegge for at flere velger å gå, sykle eller reise med kollektivtransport til og fra jobb. HJH ble først etablert i Rogaland, hvor ordningen nå er en stor suksess med over 600 medlemsbedrifter.

Pilotprosjektet i Trondheim ble lansert Q3 2019, og er et samarbeidsprosjekt mellom AtB og Miljøpakken. Avtale med Kolumbus i Rogaland ble inngått sommeren 2019, og ga rett til å videreføre konseptet til Trondheim, inkl. navn og profil, men med lokale tilpasninger.

Det ble stil krav til at bedriftene måtte gjøre innstramninger på parkeringstilbudet til sine ansatte, enten ved innføring av betalt parkering, eller redusere antall parkeringsplasser.

I pilotperioden ble det satt et tak på 5 store- og mellomstore bedrifter. Følgende bedrifter ble med i ordningen i 2019:
- Oath Technologies
- Saupstad Hjemmetjeneste
- Multiconsult
- Heimdal Videregående Skole
- Huseby Ungdomsskole

Effekten av disse tiltakene, samt innføring av parkeringsrestriksjonen skal evalueres ved prosjektets slutt i juni 2020.

Oath Technologies med i HjemJobbHjem Trondheim.

10.6. Sykkelsafe

SykkelSafe er et pilotprosjekt som består av ti låsbare bokser, for separat oppbevaring av sykler. Målet med piloten er å undersøke befolkningens respons på en slik type sykkelparkering, plassering og betalingsvilligheten. Boksene kan bestilles inntil 1 time før bruk og låses opp via app-en Safebikely.

Pilotprosjektet skal pågå i 18 måneder og boksene skal stå på ulike steder i fylket. I 2019 har disse stått ved hurtigbåtterminalen på Brekstad og har nå blitt flyttet til jernbanestasjonen på Steinkjer hvor man også har gjort boksene døgnåpne.

10.7. AtBs mobilitetsplattform

For å forenkle kundens reisehverdag startet AtB i 2019 et prosjekt som er med på å forenkle kundes reisehverdag ved å modernisere våre løsninger for billettering og reiseplanlegging. Kundenes mobilitetsbehov utvikler seg raskt, og setter høye krav til innovasjon og utvikling av våre løsninger. Det er dette som er AtBs mobilitetsplattform.

Mobilitetsplattformen utvikles for å gjøre det enklere å knytte til seg nye mobilitetsprodukter og -leverandører i det trønderske markedet, i tillegg til de etablerte og kjente tilbudene som allerede brukes.

Det nye billettsystemet innebærer en endring fra verdipapirer hos kunde til ID-baserte billetter som ligger i nettsky hos Entur - en nasjonal hub for informasjon om kollektivtrafikk. Overgangen til ID-basert vil bli et krav fra myndighetene. Arbeidet innebærer et partnerskap og tett samarbeid med Entur i form av en avtale om offentlig-offentlig samarbeid (OOS). AtB eier selv den programvare og kode som produseres, og dette tilbys til publikum, eiere og innovasjonsbedrifter rundt oss i form av åpen kildekode.

10.8. Mikromobilitet

AtB ønsker å tilby økt mobilitet i Trøndelag og gjøre reisene til våre kunder så sømløse som mulig, og vi må i større grad se på hele kundereisen, og løse utfordringen med «first/last mile». For å klare det må vi fjerne barrierene som gjør at kundene velger bil fremfor buss eller andre miljøvennlige mobiltetsløsninger der dette er et alternativ. I fremtidens mobilitetsløsninger, inngår sykling og gange i et helhetlig og bærekraftig mobilitetstilbud. Dette krever utvikling av et tett og fleksibelt nettverk av integrerte mobilitetsløsninger med høy kvalitet, slik at kundene får flere valgmuligheter, og det blir lettere for reisende å sette igjen bilen.

El-sparkesykler har i senere tid blitt mye brukt til å løse de korte reisene i de større byene, og vi ønsker nå å kunne tilby kundene våre i mindre byer i Trøndelag muligheten for en miljøvennlig, spontan og effektiv hverdag ved å samarbeide med Trønderske kommuner om en pilot, og rulle ut el-sparkesykler der det ikke er kommersielt for en privat aktør å tilby dette.

AtB har siden starten av oktober 2019 jobbet for å komme frem til et mulig generisk konsept som kan brukes i flere byer i Trøndelag og gjennomføre en pilot i løpet av 2020.

SCANIA

11 Infrastruktur

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, operatørenes ansatte og det materialet som benyttes.

AtB avsluttet i 2019 det betydelige arbeidet med å kartlegge eksisterende holdeplasser og kaianlegg, inkludert terminaler, knute- og omstigningspunkt i hele fylket. Grunnlaget for å kunne gjøre nødvendige tiltak for å bedre vilkårene for kollektivtrafikken (båt, ferge og buss) er lagt gjennom dette arbeidet. Som en del av dette arbeidet er det gjennomført nødvendige beregninger ved ferge- og hurtigbåtkaier.

Den 3. august 2019 startet vi opp nytt ruteopplegg i Stor-Trondheim inkludert 3 metrobusslinjer med 54 lange busser (24m). Tilnærmet alle deler av metrobusslinjene hadde fått nye stasjoner tilpasset nye busser og ny struktur. Gjennom Midtbyen og langs kollektivbuen gjenstår permanente løsninger for stasjoner og tiltak for god fremkommelighet for bussene. Det kommer når gateprosjektene gjennomføres. AtB har deltatt som premissgiver og rådgiver ovenfor Trondheim kommune og fylkeskommunen blant annet i metrobussprosjektet og øvrige infrastrukturprosjekt for å tilrettelegge for det nye kollektivsystemet i Trondheimsområdet. AtB er godt fornøyd med resultatet av det arbeidet som er planlagt og gjennomført på stasjoner, fremkommelighetstiltak på enkeltstrekninger og knute- og omstigningspunkt. Arbeidet omfattet også planlegging og bygging/utbedring av depot og hvileboder for sjåfører og ladeinfrastruktur for elektriske busser. I Melhus kommune arbeides det med en mobilitetsplan som kan kreve tiltak ved Brekkåsen før endelig rutestruktur kan gjennomføres. Det har vært en krevende prosess for å få tiltaket på plass og en løsning er ikke avklart.

AtB har også bidratt som rådgiver/premissgiver for tilrettelegging for kollektivinfrastruktur i ressursgrupper for areal-/byutvikling og transportløsninger. Herunder oppstart i prosjekt Innherredsbyen og utvikling av kollektive løsninger i regionen for øvrig.

Aktuelle planprosesser seksjonen har deltatt i som er startet opp i 2019 og videreføres i 2020 er bl.a. Nye Veiers E6 utbygging mellom Ulsberg og Åsen, utvikling av ny Trondheim Sentralstasjon og kommende gateprosjekter i Trondheim.

VANHOOL
VJ 13164

12 Kvalitet oppfølging av tilbudet

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.

12.1. Driftsavvik i Stor-Trondheim

AtB jobber tett sammen med operatører og andre aktører som påvirker forutsigbarheten for kollektivtilbudet med tanke på å begrense antall avvik.

Når ny rutestruktur ble innført i Stor-Trondheim fra 3. august økte totalt antall avganger med ca 55 % sammenlignet med tidligere.

Starten av året var preget av 17 % økning på forsinkede avganger, 13 % økning i frakjøring og 3 % nedgang i innstilte avganger sammenlignet med 2018. Som følge av veiarbeid og bygging av infrastruktur langs busstraséene ble fremkommeligheten påvirket på flere strekninger.

Innføring av nytt kollektivnettverk med større kapasitet og bedre infrastruktur har vært positivt med tanke på avvik knyttet til frakjøringer og forsinkelser. Samtidig ble det noen utfordringer knyttet til omstigning på knutepunkter, dårlig korrespondanser og da særlig omstigning på busser til/fra nærkommuner. Her er det jobbet mye med kjøretider og justering av rutene.

Som følge av innføring av el-busser har det også oppstått innkjøringsproblemer med nytt bussmateriell og ladeproblematikk. Dette har ført til at avganger har vært kjørt med annet materiell eller blitt innstilt. Operatørene har jobbet mye i samarbeid med leverandører og AtB for å bedre disse forholdene.

12.2. Driftsavvik regioner

Antall avvik innregistrert for buss i regionene har økt som følge av nye bruttokontrakter for nord-delen av fylket fra 10. august. Ser vi bort fra de nye anbudene er det en betydelig bedring fra 2018 med nedgang i forsinkede avganger på 22,5 % og nedgang i innstilte avganger på 17,5 %. Det er økning i bruk av ekstra busser som peker på økt antall reisende i rushperiodene.

12.3. Driftsavvik billettering

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.

Det ble i 2019 anskaffet billettautomater og kortlesere som ble plassert på metrostasjoner i forbindelse med oppstart i august 2019.

Dette for å kunne tilby billetter, samt registrering av elektroniske produkter ved innføring av åpen billettering.

12.4. Billettkontroll

Billettkontroll gjennomføres av Nokas og Securitas og foregår om bord på transportmidlene, som avstigningskontroller eller som holdeplasskontroll hvor hele busser blir kontrollert.

Nokas har ansvar for Stor-Trondheim, og har i løpet av 2019 gjennomført 4640 kontroller og kontrollert 106 379 passasjerer. Det er utstedt 4471 gebyrer. Gjennomsnittlig avviksprosent knyttet til billettering i Stor-Trondheim er på 4,20 prosent, som er en økning på 2,60 prosent i forhold til 2018. Årsaken til det store økningen i antall gebyr er knyttet til innføring av åpen billettering i Stor-Trondheim. Den største kategorien på avvik var fram til innføring av åpenbillettering var studenter som mangler studentbevis. Etter at vi innførte åpen billettering er den største årsaken til avvik passasjerer som ikke har gyldig reisebevis.

Securitas har ansvar for Region, og har i 2019 gjennomført 1220 kontroller og kontrollert 15 362 passasjerer, og har utstedt 124 gebyrer.

Gjennomsnittlig avviksprosent knyttet til billettering i region og båt er på 0,81 prosent. Den største kategorien på avvik er passasjerer som ikke har gyldig reisebevis for den sonen de reiser i, fulgt av passasjerer uten gyldig reisebevis.

Det ble i løpet av 2019 mottatt 905 klager, hvorav 53 ble ettergitt.

AtB gjennomførte våren 2019 anbudsutsetting av billettkontroll på buss i Stor-Trondheim samt buss og hurtigbåt i region inkludert tidligere Nord-Trøndelag. Nokas ble tildelt Stor-Trondheim og Securitas ble tildelt region, med oppstart august 2019.

En av vinnerne av tegnekonkurransen i 2019

13 Beredskap

AtB har stort fokus på risikostyring, sikkerhet og beredskap knyttet til sin virksomhet. I tillegg til egenfokuset, 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. I 2019 etablerte AtB et styringssystem for beredskap gjennom styringsdokumentet «Plan for beredskapsarbeid i AtB». Styringsdokumentet er et overordnet styringsdokument som beskriver AtBs ledelsessystem for beredskap, og angir hvordan AtB som organisasjon skal drive helhetlig- og kontinuerlig beredskapsarbeid. For å etablere og opprettholde en god beredskapsevne fokuserer AtB på å ha et godt planverk samt kompetanseheving, trening og øving av beredskapsorganisasjonen.

Beredskapsarbeidet i AtB ble i 2019 ble preget av oppstarten av det nye busstilbudet i Stor-Trondheim 3. august. Det ble gjort et omfattende arbeid med beredskapsplanlegging i forkant av oppstarten for at AtB på en best mulig måte skulle være forberedt på å takle utfordrende hendelser i oppstartsperioden.

Gjennom året har AtB gjennomført en betydelig øvingsvirksomhet. Beredskapsorganisasjonen har blitt øvd i alle ledd gjennom diskusjons- og tabletopøvelser. Samtidig har AtB i 2019 gjennomført tabletopøvelser med flere operatører.

Det har i 2019 ikke vært hendelser som har medført alvorlig personskade eller dødsfall knyttet til AtBs virksomhetsområde.

14 Markedsarbeid, kommunikasjon og informasjon

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.

13.1. 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.

Året startet med oppstart av nye kontrakter på fergesambandene Flakk – Rørvik og Brekstad – Valset og en informasjonskampanje i forbindelse med dette. Her ønsket man passasjerene om bord i helt nye hybridferger, samtidig som rutetabeller og betalingsmetoder var endret.

Parallelt med markedsarbeidet i forbindelse med oppstartene i august, ble det gjennomført flere kampanjer andre steder i fylket. I regionene var målet å få kundene over på selvbetjente løsninger, som appene AtB mobillett og AtB reise.

I 2019 har den største delen av markedskommunikasjonen vært knyttet til oppstart av nytt kollektivsystem i Trondheimsområdet 3. august. «En by i bevegelse 2019» var slagordet for den største og viktigste markedskampanjen for 2019. Det overordnede målet for kommunikasjonen var å lære en hel by å reise annerledes, etterfulgt av flere delmål mot ulike målgrupper som å skape god kjennskap og kunnskap om nye reisemønster og reisemuligheter. Videre ble det i kommunikasjonen jobbet for å oppnå positive holdninger, tillit og trygghet til nytt kollektivsystem,

samt skape entusiasme og interesse for prosjektet, og ikke minst få flere til å reise kollektivt, sykle eller gå. Kampanjen ble

delt i flere faser gjennom 2019 og spisset mot ulike målgrupper med ulike informasjonsbehov, og mot ulike bydeler i Trondheimsområdet.

Markedskampanjene ble gjennomført med en overordnet holdningskampanje gjennom hele 2019. Herunder ble flere kampanjer gjennomført med ulike budskap knyttet til bakgrunnen for nytt kollektivsystem og videre mer spisset mot hvordan tilbudet blir og hva det betyr for deg. Omleggingen i Trondheimsområdet har også hatt stort fokus i mediebildet, og mye proaktiv og reaktivt mediearbeid har blitt gjennomført. I 2019 ble det gjennomført markedsføring kombinert med mediearbeidet, og med en bred kombinasjon av ulike kanaler. Ulike kanalvalg har vært tatt med utgangspunkt i hvilke målgrupper man skulle treffe med ulike budskap. På atb.no ble det opprettet en egen kampanjeside, som har fungert som navet for all kommunikasjon relatert til omleggingen 3. august. I tillegg ble det i 2019 gjennomført mange informasjonsmøter med ulike brukergrupper (eldre/ pensjonistforeninger/ blindeforbundet osv) for å skape tillitt og ikke minst trygghet blant ulike målgrupper. Markedsarbeidet knyttet til informasjon, kommunikasjon og media hadde også mye fokus etter 3. august og ut 2019. 10. august 2019 var det oppstart av buss anbud 2019-21 i tidligere Nord-Trøndelag. Markedskampanje ble gjennomført sommer og høst 2019 med fokus på ruteinformasjon fra 10. august, reiseinformasjonstjenester som bla AtB Mobillett, AtB Reise og atb.no som informasjonskanal. I forbindelse med oppstarten ble det 15. august også invitert til en markering på Steinkjer Stasjon med bla Fylkesordfører, operatører, sjåfører og kunder.

I øvrige Trøndelag har det i 2019 blitt gjennomført flere markedskampanjer gjennom året med fokus på reiseinformasjonstjenester som bla AtB Mobillett, AtB Reise og atb.no som informasjonskanal.

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 Russebusskort 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 2019 gjaldt dette hele Trøndelag fylke. AtB koordinerer, selger og markedsfører dette direkte mot russen. Det blir mottatt som et meget positivt tiltak, og det selges flere tusen kort.

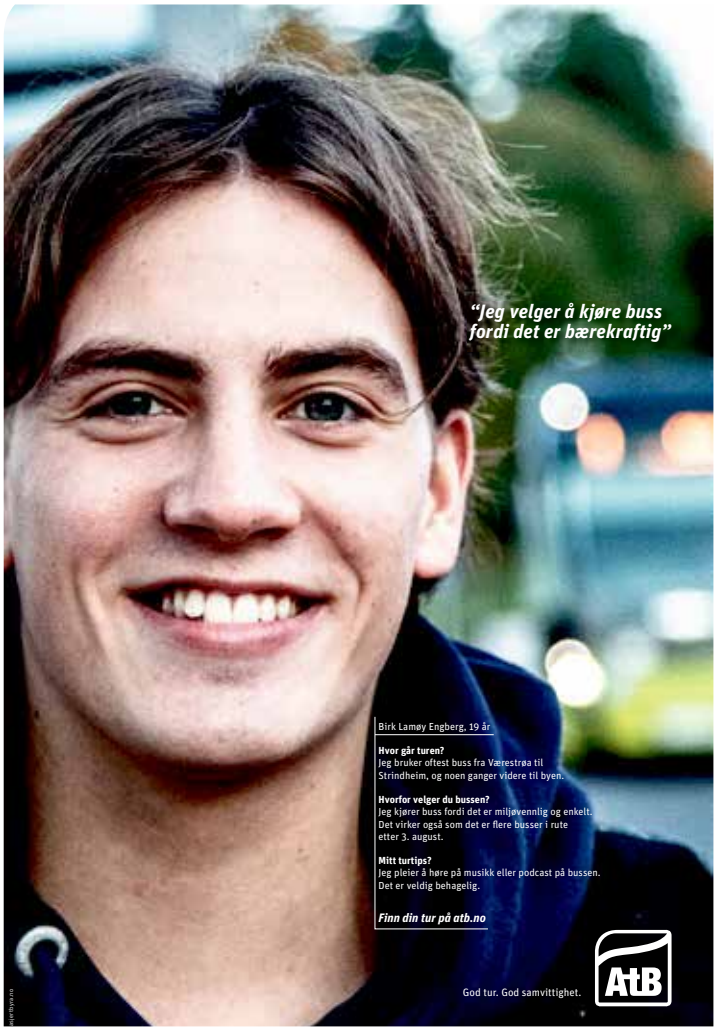
For å skape litt oppmerksomhet og sette pris på kundene gjennomfører AtB «Go'dag». AtB-ansatte stiller da på ulike arenaer (holdeplasser og terminaler) og møter kundene med små overraskelser og informasjon. Stuntet fordeles avdelingsvis og er ett ledd i å få ansatte «ut av huset» og møte kundene. For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

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 2019 hadde AtB rundt 17.000 følgere på Facebook, 3200 følgere på Twitter, ca. 800 følgere på Instagram. AtB hadde i 2019 over 7.4 millioner besøk på nettsiden atb.no. Det er i hovedsak ruteinformasjon, pris og billettinformasjon som etterspørres på nettsiden. Kampanjesiden «En by i bevegelse» var også meget godt besøkt gjennom året. 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.

GOD TUR
SAMVITTIGHET

Velkommen om bord på nye, moderne hybridferger!
Fra 1. januar 2019 blir det nye operatører på sambandene Flakk – Rørvik og Brekstad – Valset.
For deg som reisende betyr dette:
• Nye rutetider - se atb.no og appen AtB Reise.
• Ny betalingsavtale – opprett avtale på autopassferje.no.
• Meld deg på driftsmeldingstjeneste hos Fjord1 og FosenNamsos Sjø.
Velkommen om bord!
Mer informasjon finner du på atb.no/ferge.
AtB
God tur. God samvittighet.


"Jeg velger å kjøre buss fordi det er bærekraftig"
Birk Lamøy Engberg, 19 år
Hvor går turen?
Jeg bruker oftest buss fra Værestrøa til Strindheim, og noen ganger videre til byen.
Hvorfor velger du bussen?
Jeg kjører buss fordi det er miljøvennlig og enkelt. Det virker også som det er flere busser i rute etter 3. august.
Mitt turtips?
Jeg pleier å høre på musikk eller podcast på bussen. Det er veldig behagelig.
Finn din tur på atb.no
AtB
God tur. God samvittighet.

Kjøp billett med mobilen!
AtB
AtB Mobillett

Alltid APPdatert
Last ned våre apper fra din app-butikk
AtB
AtB Reise
AtB
AtB Mobillett

www.atb.no
SCANIA
VX 44721

15 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 avvik. 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 2019 fikk samtlige busser i Stor-Trondheim tosidige skjermer om bord. Skjermen på venstre side viser neste holdeplass, skjermen på høyre side oppdateres med relevant reise- og kundeinformasjon.

I tillegg til disse kanalene er det ruteopplysningstjeneste via telefon 177/478 02 820 som besvares av AtB kundesenter. Vi startet også opp med chat i juli 2019, og hadde over 4500 kundehenvendelser.

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.

100 120
140

16 CO_2-utslipp og miljø

BUSS	Endring km		Endring CO2 (tonn) - tot			Endring fossilt CO2 (tonn)			Endring fossilfri CO2 (tonn)		
Toatalt utkjørt distanse 2018	Toatalt utkjørt distanse 2019	Endring i prosent	2018	2019	Endring	2018	2019	Endring	2018	2019	Endring
31 423 359	32 939 337	4,82 %	27 350	24 547	-2 803	24 145	17 677	-6 468	3 205	6 870	3 665

FERGE - totalt	Endring CO2 (tonn) - tot			Endring fossilt CO2 (tonn)			Endring fossilfri CO2 (tonn)		
	2018	2019	Endring	2018	2019	Endring	2018	2019	Endring
	17 466	18 625	1 159	17 466	18 466	1 000	0	158	158

HURTIGBÅT - totalt	Endring CO2 (tonn) - tot			Endring fossilt CO2 (tonn)			Endring fossilfri CO2 (tonn)		
	2018	2019	Endring	2018	2019	Endring	2018	2019	Endring
	20 938	20 016	-921	20 938	20 016	-921	0	0	0

Samlet for Trøndelag fylkeskommune	Endring CO2 (tonn) - tot			Endring fossilt CO2 (tonn)			Endring fossilfri CO2 (tonn)		
	2018	2019	Endring	2018	2019	Endring	2018	2019	Endring
	65 754	63 188	-2 566	62 549	56 160	-6 390	3 205	7 028	3 824

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

I 2019 ble 3 store klimaprosjekter satt i drift i Trøndelag:
I januar 2019, var det oppstart av hybrid drift på ferjesambandet Flakk – Rørvik. I dette sambandet skal minimum 43 % av fremdriften komme fra batterier. De resterende 57 % skal komme fra diesel. Dette vil gi en besparelse i årlig utslipp av CO_2 på 6 000 tonn. Det er håp om at ca. 70 % av driften i sambandet vil komme fra batteriene om bord, når systemet er kjørt inn.

I januar 2019, var det også oppstart av hybrid drift i ferjesambandet Brekstad – Valset. I dette sambandet skal minimum 80 % av driften komme fra batteriene om bord. Dette gir en besparelse i utslipp av CO_2 på 1 000 tonn. Også her vil de resterende 20 % komme fra diesel. Foreløpige tester gir håp om å kunne oppnå 100 % elektrisk drift i dette sambandet.

I august 2019 var det oppstart av nye buss-kontrakter i Stor-Trondheim (kommunene Trondheim, Klæbu, Malvik og Melhus). I disse kontraktene er det krav om at det kun skal benyttes fossilfritt drivstoff. Av de 305 bussene som benyttes i Stor-Trondheim fra 3. august, driftes 113 på biogass, 98 på biodiesel, 58 hybride busser som driftes på El og biodiesel og 36 busser drites 100 % på El. Ingen av disse bussene har utslipp av fossilt CO_2. På helårsbasis, vil de fossilfrie bussene gi en besparelse i utslipp av fossilt CO_2 på 15 122 tonn i forhold til 2018. Allerede i 2019 er utslipp av fossilt CO2, redusert med 6 2661 tonn i Stor-Trondheim.

På grunn av forsinket leveranse av El land-infrastruktur på ferjekaiene samt innkjøringsutfordringer på El-busser, har vi ikke fått den effekten av overgangen til El- og fossilfrie energibærere i 2019, som forventet. Det forventes imidlertid at vi vil få full effekt av klimatiltakene som ble igangsatt i 2019, i løpet av 2020.

8.1. CO_2-utslipp

Totalt viser klimaregnskapet for 2019, en nedgang i CO_2-utsipp på 2 566 tonn. Når det gjelder utslipp av fossilt CO_2 totalt, er nedgangen på 6 390 tonn.

Når det gjelder de øvrige kollektive rutene, er det kun små variasjoner.

8.2. Miljø

De totale utslippene av NOx og PM økte i 2019 med henholdsvis 251 tonn og 4 tonn, målt mot 2018. Økningen var størst på ferjene.

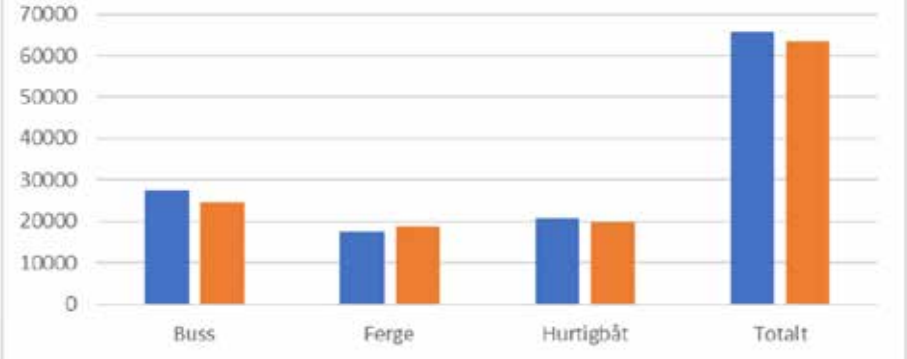
Dette skyldes bruk av diesel i ferjesambandet Flakk – Rørvik og bruk av ferjer med gammel teknologi i tidligere Nord-Trøndelag. I 2018 ble sambandet Flakk – Rørvik, drevet på LNG.

Når det gjelder Buss, var det en økning på 67 tonn NOx og kun 0,20 tonn PM.

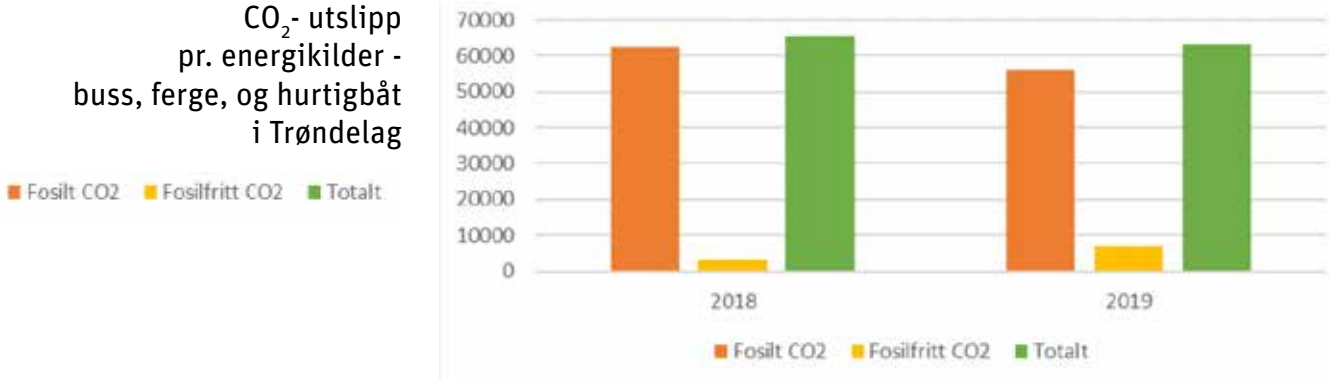
Økningen i utslipp av NOx fra buss, skyldes økt produksjon i Stor-Trondheim fra august 2019 og bruk av busser med gammel teknologi i regionen i tidligere Nord-Trøndelag.

For hurtigbåtene var det en nedgang i utslipp av NOx på 19 tonn og en nedgang i PM på 0,46 tonn. Dette skyldes litt l avere produksjon som igjen gir et lavere drivoljeforbruk. Størst utslipp av NOx og PM fra hurtigbåtene kommer fra reservefartøyet i sambandene Trondheim – Brekstad og Trondheim – Brekstad – Kristiansund.

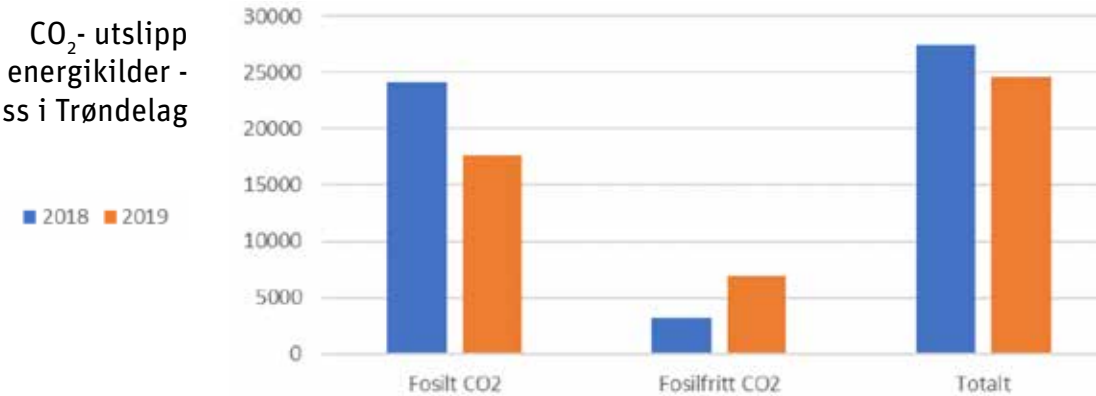
CO_2- utslipp pr. transportmiddel i Trøndelag



CO_2- utslipp pr. energikilder - buss, ferge, og hurtigbåt i Trøndelag



CO_2- utslipp pr. energikilder - buss i Trøndelag



Miljøutslipp fra buss - Trøndelag

Endring Nox (tonn)			Endring PM (tonn)		
2018	2019	Endring	2018	2019	Endrir
146	212	67	2,64	2,84	0,20

Miljøutslipp fra ferje- Trøndelag

Endring Nox (tonn)			Endring PM (tonn)		
2018	2019	Endring	2018	2019	Endrir
76	175	99	4,80	9,22	4,41

ljøutslipp fra hurtigbåt - Trøndelag

Endring Nox (tonn)			Endring PM (tonn)		
2018	2019	Endring	2018	2019	Endrir
234	215	-19	10,45	9,99	-0,46

Miljøutslipp fra totalt - Trøndelag

Endring Nox (tonn)			Endring PM (tonn)		
456	603	147	18	22	4

17

Årsberetning, årsregnskap og revisjonsberetning

Styrets årsberetning 2019
AtB AS

1.1 Virksomhetens art og hvor den drives

AtB er Trøndelags mobilitetsselskap, og skal tilby et framtidsrettet og bærekraftig mobilitetstilbud for hele Trøndelag. Selskapet er heleid av Trøndelag fylkeskommune (TrFK) og har kontoradresse i Trondheim.

AtB skal legge til rette for smidige, sømløse reiser tilpasset ulike behov og reisemønster. Målet er å gjøre det enklere å komme seg fra A til B uten å være avhengig av egen bil.

Mobilitetsstilbudet består i dag av rutegående busser, bestillingstransport, ferger og hurtigbåter, men skal utvikles videre for også å kunne inkludere andre mobilitetsformer som f.eks. samkjøring og elsparkesykler. AtBs mobilitetstilbud skal i tillegg spille godt sammen med det øvrige transporttilbudet som for eksempel: tog, fly, ekspressbusser og drosjer.

AtB sine målsettinger bygger opp under fylkeskommunens overordnede mål for samferdsel og klima. I tillegg bidrar det til at det er mulig å nå nullvekstmålet i byvekstavtalen for Stor-Trondheim.

Mobilitetstilbudet finansieres av kundene, Trøndelag fylkeskommune og Miljøpakken, gjennom billettinntekter og tilskudd.

1.2 Kunder

I 2019 hadde AtB 44,4 millioner påstigende. Det er 2,4 millioner flere enn i 2018. 1,4 millioner av disse er på fergesambandet Flakk-Rørvik som AtB tok over ansvaret for 1. januar. Ser vi bort fra våre nye passasjerer på sambandet Flakk – Rørvik (som ikke var en del av 2018 statistikken) er veksten i antall påstigende på 2,34% fra 2018 til 2019. Fra og med 2020 vil de tidligere båt- og ferjekontraktene i Nord- Trøndelag overføres til AtB og fra da av inngå i reisestatistikken.

I 2019 gjennomførte AtB den største omleggingen av kollektivtilbudet i Trondheim historie. Fra 3. august fikk hele Stor-Trondheim et nytt og framtidsrettet kollektivtilbud, et metrobuss-nettverk med en moderne bussflåte, økt rutetilbud (20%), og oppgraderte billetterings- og informasjonsflater. Det nye kollektivsystemet i Stor- Trondheim gjorde at AtB ble vinner av kollektivtrafikkforeningens nasjonale kollektivpris for 2019.

Gjennomføringen av omleggingen har vært et svært krevende prosjekt med endringer i kjøretøy, kjøremønster, antall avganger, infrastruktur, billettering og passasjertelling. Styret er svært godt fornøyd med gjennomføringen av prosjektet.

Siden oppstart har det vært arbeidet med å fullføre infrastruktur, optimalisere tilbud og systemer, og informere om det nye rutetilbud ut til kundene. Små justeringer ble gjort gjennom høsten 2019, men første større justering av ruteproduksjonen skjedde fra februar 2020, og i ettertid er det gledelig å se at kundetilfredsheten i starten av mars 2020 var tilbake til nivået før endringen.

For regionrutene er bussene på de mest brukte linjene fulle og vi har også en del tilfeller av frakjøringer. Bortsett fra mindre justeringer ved ruteendringer er det planlagt at regionlinjene fortsetter med samme kapasitet frem til høsten 2021, da det nye regionanbudet for hele

Trøndelag er planlagt å starte. AtB har i 2019 formalisert et samarbeid mellom alle operatører og transportformer i Trøndelag for å få til bedre informasjon om overganger og ruteinfo til de reisende. Med overtakelse av båt- og ferjekontraktene i tidligere Nord- Trøndelag, og samarbeid med ny tog- operatør ligger forholdene til rette for enda bedre og mer samlet tilbud til kundene i Trøndelag i tiden fremover.

1.3 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 materialforbruk og 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 særlig knyttet til byene.

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.

Omleggingen av kollektivtilbudet i Stor-Trondheim fra 3. august i 2019 innebar også en utfasing av fossile energibærere. Det nye bussmateriellet benytter enten biodrivstoff (HVO og biogass) eller elektrisitet. Til sammenligning var fornybarandelen fram til 3. august i 2019 på 29%. I oppstartsfasen har det vært benyttet noe reservemateriell (eldre busser) på autodiesel. Det har også vært brukt noe naturgass i forbindelse med driftsutfordringer på det ene gassfyllingsanlegget. Autodieseltallene er med i statistikken, men er så små at de ikke gjøre noe utslag.

I 2018 var de samlede utslippene av CO2[1] fra busstrafikken i Stor-Trondheim på 12 703 tonn CO2, mens ved utgangen av 2019 var utslippene redusert til 6 437 tonn CO2, Det tilsvarer om lag en halvering av utslippene, selv om ruteproduksjonen i 2019 var høyere enn i 2018. For 2020 får vi helårseffekten av denne omleggingen og dermed vil forventet utslipp av CO2 i Stor-Trondheim være på null.

For Trøndelag sett under ett er fornybarandelen på 45% for hele 2019. Det har vært innfasing av biodrivstoff på bussruten Stjørdal/Meråker, men for øvrig er de aller fleste bussene utenfor Stor-Trondheim konvensjonelle klasse 2 og klasse 3 busser som går på autodiesel. De samlede utslippene av CO2 var på 17 222 tonn i 2019 mot 24 492 tonn i 2018. Det tilsvarer en reduksjon på om lag 30 %.

Overgangen til hybrid-elektriske ferger på sambandene Flakk-Rørvik og Brekstad-Valset har gitt vesentlig reduksjoner i utslipp av klimagasser sammenlignet med tidligere. Begge sambandene har vært gjennom en oppstartsfase i 2019 og det har tatt noe tid å få alle systemene knyttet til elektrifiseringen i full drift. El-andelen for 2019 vil være vesentlig lavere enn den vil være for 2020.

Sambandet Flakk-Rørvik betjenes av to hybrid-elektriske ferger (MF Lagatun og MF Munken) i tillegg til en konvensjonell ferge (MF Trondheim) som innsats/reserveferge. På sambandet Brekstad/Valset er det to hybrid elektriske ferger (MF Austrått og MF Vestrått). I 2019 utgjorde

[1] Fra fossile energibærer (autodiesel og naturgass)

elektrisitet hhv 5,9 og 4,7 prosent av energibruken på sambandene Flakk/Rørvik og Brekstad/Valset av et samlet energibruk på 100 769 GJ og 35 387 GJ for de respektive sambandene. Siden virkningsgraden ved elektrisk framdrift er vesentlig bedre enn for konvensjonell framdrift var andelen driftstimer på elektrisitet høyere enn det andelen av energibruken skulle tilsi.

De øvrige båtsambandene i fylket (ferge og hurtigbåt) benytter utelukkende fossilt drivstoff. For disse sambandene er det heller ikke gjort noen vesentlige endringer i tilbudet eller benyttede fartøy fra 2018 til 2019. De samlede utslippene fra bruk av fossilt drivstoff fra ferger og hurtigbåter var i 2019 på 34 117 tonn CO2, en økning på 480 tonn CO2 fra 2018.

Endringer i samlet energibruk og utslipp av klimagasser vil i hovedsak skyldes endringer i tilbudet (driftstimer) og bruk av reservefartøy (MS Ladejarl som er reservefartøy på Trondheim – Kristiansund, har et vesentlig høyere drivstofforbruk enn MS Terningen og MS Tyrhaug). Kystekspressen mellom Trondheim og Kristiansund er et samarbeid mellom Trøndelag og Møre og Romsdal fylkeskommune. Klimagassutslippene knyttet til sambandet fordels derfor likt mellom fylkeskommunene.

Samlet utslipp av klimagasser fra fossile kilder for alle transportformer var i 2019 på 51 795 tonn CO2 en nedgang på 5 989 tonn fra 2018. For 2020 forventer AtB en ytterligere reduksjon av klimagassutslipp fra fossile energibærere på grunn av helårseffekten av omleggingen til fornybar energi i Stor-Trondheim og elektrifiseringen av fergesambandene Flakk-Rørvik og Brekstad-Valset

1.4 Regnskapet

Kundene kjøpte i 2019 reiser for 888 millioner kroner som utgjorde 43 % av omsetningen på 2.063 millioner kroner. Årsresultatet ble på 5 millioner kroner. Til sammenligning hadde AtB i 2018 en omsetning på 1776 millioner kroner der billettsalget stod for 766 millioner kroner (43%), og et resultat på 12 millioner kroner. Økningen i omsetning i 2019 skyldes primært økt tilskudd fra Miljøpakken til bedring av rutetilbudet i Stor- Trondheim fra høsten 2019, og at AtB tok over administrasjonen av ferjetilbudet Flakk – Rørvik og til dekning av mer miljøvennlig ferjedrift på sambandet Brekstad – Valset.

Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter var 27,0 millioner kroner i 2019, mot 77,1 millioner kroner året før. Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter var -35,3 millioner kroner i 2019, mot -16,8 millioner kroner året før. Årets investering er knyttet til nye billettmaskiner, holdeplassvalidatorer, tellesystem og sanntidssystemer. Netto endringer i likvider i 2019 har dermed vært -8,3 millioner kroner og selskapets likviditetsbeholdning pr 31.12.2019 er dermed på 307 millioner kroner pr 31.12.2019. Styret vurderer at likviditeten er tilfredsstillende med tanke på virksomhetens behov og risiko.

AtB står balanseført med 4,7 MNOK knyttet til FoU og ytterligere 2,8 MNOK knyttet til Software.

Tilskuddet til AtB er delt mellom «Miljøpakkeområdet» og «Øvrig virksomhet». Ubenyttede tilskudd i et område kan ikke benyttes i det andre. AtB har derfor lagt til grunn et regnskapsprinsipp som innebærer overføring av ubenyttet tilskudd fra ett år til kommende år. For 2019 er kr 7,7 Millioner kroner overført for bruk i 2020 eller senere, og 5,8 millioner kroner av dette vedrører «Miljøpakkeområdet». Dette øker sum av tidligere fakturert ikke opptjent tilskudd til 43,5 millioner kroner for «Miljøpakkeområdet» og til 27,5 millioner for «Øvrig virksomhet. I budsjettet for 2020 er det planlagt å benytte 55 millioner kroner av dette, 30 millioner kroner gjeldende miljøpakkeområdet.

Årets resultat er etter overføring på kr 5 055 652, noe som gir en forbedring av egenkapitalen. Styret vurderer da at både egenkapitalen og soliditeten er tilfredsstillende ut fra selskapets formål, omfang og risiko.

1.5 Fortsatt drift

Årsregnskapet for 2019 er satt opp under forutsetningen av fortsatt drift. Det bekreftes herved at forutsetningen om fortsatt drift er til stede. Utbruddet av Korona påvirker ikke tallene for 2019 og omtales under kapittel 1.8 om fremtidsutsikter og i note 14.

1.6 Arbeidsmiljø

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

I 2019 har det totale sykefraværet i AtB vært på 4,46 prosent, som er marginalt over nivået de siste to årene. 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.

Det har ikke vært skader/ulykker i 2019. AtB jobber forebyggende med HMS i henhold til internkontrollforskriften og følger årlig HMS handlingsplan i samarbeid med bedriftshelsetjenesten.

1.7 Likestilling

Bedriften har ved utgangen av året 99 faste ansatte, mot 90 i 2018, av disse er 44 kvinner og 55 menn.

Direktørgruppen ved 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.

1.8 Videre utvikling og framtidsutsikter

AtB er et mobilitetsselskap med formål å skulle utvikle et attraktivt mobilitetstilbud, som bidrar til ett tilgjengelig Trøndelag, innenfor de mål og rammer som Trøndelag fylkeskommune fastsetter.

Gjennom året har man planlagt overtakelse av flere av båt- og ferjesambandene i tidligere Nord-Trøndelag. Ved inngangen til 2020 har dermed AtB en helhetlig portefølje med større innslag av bruttokontrakter. Dette gir et godt grunnlag for å videreutvikle informasjonsportalen for det totale kollektivtilbudet i fylket.

AtB vil utvide sin innsats og aktivitet som mobilitetsselskap i Trøndelag, gjennom egne satsinger og prosjekter i samarbeid med andre aktører. AtB har gjennom 2019 utviklet sin kompetanse innenfor mobilitetsområdet, - som teknologi, digitalisering og mobilitetsløsninger. Arbeidet med ny mobilitetsplattform med kundefront og nytt billetteringssystem bygget på EnTur sine grunnstrukturer er en viktig satsning frem mot 2021. I tillegg har det gjennom 2019 vært arbeidet med flere pilotprosjekter som «hjem-jobb-hjem», «aldersvennlig transport 67+», «elsparkesykkel», «sykkelsafe», «autonom buss» mm.

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 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 2009/20210 og fram til i dag, er det beregnet at veksten i kollektivreiser Trondheim for å nå nullvekstmålet i Nasjonal transportplan må være 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 ble områdene Malvik, Melhus og Stjørdal innlemmet i byvekstavtalen fra mars 2019.

For regionen utenfor Stor- Trondheim gjelder målet om **balansert utvikling**, som er fastsatt av Trøndelag fylkeskommune, hvor det fremgår 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 har gjennom 2019 arbeidet med innholdet i Regionanbudet for buss fra 2021 tilpasset de rammene fylkeskommunen har vedtatt.

Med hensyn til å utvikle stadig **mer klima- og miljøvennlige transportløsninger**, vil AtB fortsette å være en pådriver for å innfri klimaambisjonene (se kapittel 1.3 Ytre miljø).

Koronakrisen som eskalerte i omfang i mars 2020 påvirker fremtidsutsiktene for AtB. Så langt er det mest prekære økonomisk et inntektsbortfall som følge av færre reisende. På buss falt antall reisende drastisk fra 13.mars, når skoler stengte og omfattende tiltak mot smittespredning i samfunnet ble innført, til et nivå helt nede på ca. 10% av forventet omsetning. Det er stor usikkerhet hvor lenge krisen vedvarer og når reisevanene er tilbake til nivået før krisen. Det er innført stenging av frontdør på buss, ekstra renhold og løsninger for billettering for å unngå personkontakt. Reiseutviklingen, og kravet om å kunne opprettholde transporttilbud over tid, var sammen med stenging av skoler og barnehager årsak til at AtB var raskt ute med å redusere rutetilbudet både i by og region. Kollektivtrafikk er definert som en kritisk samfunnsoppgave og AtB sine tilbudsreduksjoner og planer ble innrettet for å ivareta beredskap selv med inntil 40% av sjåfører og mannskap ute som følge av sykdom/karantene. Det har i hele perioden vært jevnlige beredskapsmøter og dialog med interessenter.

I løpet av krisen har AtB analysert konsekvensene for AtBs soliditet og likviditet og andre forhold og på bakgrunn av dialog med eier, operatører og bransjeorganisasjon er det en trygghet at Stortinget gjennom tiltakspakke 3 har meddelt at de ønsker å dekke opp for store deler av underdekningen kollektivbransjen opplever i første fase. I vedtak i Trøndelag fylkeskommunes fylkesutvalg garanterer også TrFK for den økonomiske underdekningen AtB opplever som konsekvens av korona-pandemien og tiltakene for å motvirke pandemien.

AtBs styre vurderer derfor at det ikke er betydelig usikkerhet om fortsatt drift. Krisen medfører imidlertid en periode med større usikkerhet i både inntekter og kostnader. Reduksjoner i ruteproduksjon skal avregnes i ettertid mot operatørene og det er usikkerhet om hvilke effekter krisen har på reisevaner på lengre sikt. Inntil tiltakspakker fra myndigheter og endringer i avgifter og billettsystemer blir endelig konkretisert vil estimater prege økonomien i større grad enn tidligere. AtB følger utviklingen tett og er klar til å sette i verk ytterligere tiltak ved behov.

Uavhengig av Koronasituasjonen, har en strammere økonomisk situasjon fremover i kombinasjon med et økt rutetilbud, ført til at AtB og Trøndelag Fylkeskommune er enige om en innsparingsplan for AtB. Denne forutsetter blant annet at AtB benytter 55 millioner kroner av tidligere ubenyttet

tilskudd i budsjettet for 2020. Konkurranseutsetting av båt- og ferjekontraktene i tidligere Nord-Trøndelag er gjennomført i 2020 og vil gi en lavere rutekjøpskostnad enn tidligere.

AtB vil fortsette med å **utvikle og forbedre kollektivtilbudet i nye Trøndelag** i tett dialog med eier, kommuner, operatører og andre interessenter. AtB har i 2019 fullført arbeidet med operatørene på å sikre informasjon og varsling knyttet til korrespondanser mellom ulike rutetilbud i regionen. 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, eier og andre samarbeidspartnere for de gode resultatene som er oppnådd i 2019.

1.9 Disponering av årets resultat

Etter styrets oppfatning, gir fremlagt resultatregnskap og balanse med noter uttrykk for virksomhetens resultat for 2019 og økonomisk 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. 5 055 652,- som foreslås disponert på følgende måte:

Overføring til annen egenkapital kr 5 055 652,-.

Trondheim, 23. april 2020

31. desember 2019

Per Axel Koch styrets leder	Kristin Olstad Schea styremedlem	Endre Angelvik styremedlem
Målfrid Vik Sønstabø styremedlem	Odd Aksland styremedlem	Eli Ystad styremedlem
Kristian Tangen styremedlem	Julia Oppegård styremedlem	Jahn Erik Røhme styremedlem
Janne Sollie adm. direktør		

Resultatregnskap

	Note	2019	2018
Driftsinntekter			
Salgsinntekt		887 958 352	765 722 068
Annen driftsinntekt	3	1 174 609 568	1 010 073 849
Sum driftsinntekter		2 062 567 919	1 775 795 917
Driftskostnader			
Varekostnad		1 888 239 738	1 619 675 621
Lønnskostnad	2,12	88 030 043	75 325 326
Avskrivning	4,5	7 118 652	3 591 675
Annen driftskostnad	2	81 564 661	69 631 527
Sum driftskostnader		2 064 953 095	1 768 224 149
Driftsresultat		-2 385 175	7 571 768
Finansinntekter og finanskostnader			
Annen finansinntekt		8 351 846	4 430 481
Annen finanskostnad		-911 018	36 555
Netto finansposter		7 440 828	4 393 926
Årsresultat	**6**	**5 055 652**	**11 965 694**
Overføringer og disponeringer			
Overføringer annen egenkapital	6	5 055 652	11 965 694

Balanse pr. 31.desember

	Note	2019	2018
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler	5	7 586 999	12 916 505
Sum immaterielle eiendeler		7 586 999	12 916 505
Varige driftsmidler			
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	4	874 374	1 234 727
Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontormaskiner ol	4	46 114 270	12 238 096
Sum varige driftsmidler		46 988 643	13 472 823
Finansielle anleggsmidler			
Andre fordringer	9	87 500	137 500
Sum finansielle anleggsmidler		87 500	137 500
Sum anleggsmidler		54 663 142	26 526 828
Omløpsmidler			
Varer	11	339 876	395 400
Fordringer			
Kundefordringer	8	93 690 741	83 240 267
Andre fordringer	8,9	90 439 928	28 381 104
Sum fordringer		184 130 668	111 621 371
Investeringer			
Markedsbaserte aksjer	13	1 489 523	1 348 711
Sum investeringer		1 489 523	1 348 711
Bankinnskudd, kontanter og lignende	10	306 688 440	315 019 085
Sum omløpsmidler		492 648 507	428 384 567
Sum eiendeler		**547 311 649**	**454 911 395**

Balanse pr. 31.desember

	Note	2019	2018
Egenkapital			
Innskutt egenkapital			
Aksjekapital	6,7	10 000 000	10 000 000
Overkurs	6	10 000 000	10 000 000
Sum innskutt egenkapital		20 000 000	20 000 000
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital	6	68 913 977	63 858 325
Sum opptjent egenkapital		68 913 977	63 858 325
Sum egenkapital		88 913 977	83 858 325
Gjeld			
Avsetninger for forpliktelser			
Pensjonsforpliktelser	12	13 016 313	10 905 880
Sum avsetning for forpliktelser		13 016 313	10 905 880
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		248 972 110	169 922 817
Skyldig offentlige avgifter	10	5 353 606	4 756 520
Annen kortsiktig gjeld	3,9	191 055 643	185 467 853
Sum kortsiktig gjeld		445 381 358	360 147 190
Sum gjeld		458 397 671	371 053 070
Sum egenkapital og gjeld		**547 311 649**	**454 911 395**

AtB AS

Trondheim, 23. april 2020
31. desember 2019

Per Axel Koch
styrets leder

Kristin Olstad Schea
styremedlem

Endre Angelvik
styremedlem

Målfrid Vik Sønstabø
styremedlem

Odd Aksland
styremedlem

Eli Ystad
styremedlem

Kristian Tangen
styremedlem

Julia Oppegård
styremedlem

Jahn Erik Røhme
styremedlem

Janne Sollie
adm. direktør

Kontantstrømoppstilling

	Note	2019	2018
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter			
Resultat		5 055 652	11 965 694
Ordinære avskrivninger	4,5	7 118 652	3 591 675
Endring i varelager, kundefordringer og leverandørgjeld		63 854 344	102 244 361
Forskjeller i pensjonsmidler/-forpliktelser	12	2 110 433	1 915 597
Endring i andre tidsavgrensningsposter		-51 164 778	-42 631 777
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		26 974 304	77 085 550
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter			
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	4	-34 114 778	-12 358 985
Tilgang av immaterielle eiendeler	5	-1 190 170	-4 438 865
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-35 304 949	-16 797 850
Netto endring i likvider i året		-8 330 645	60 287 700
Kontanter og bankinnskudd per 01.01		315 019 085	254 731 385
Kontanter og bankinnskudd per 31.12		306 688 440	315 019 085

Av kontanter og bankinnskudd pr 31.12.19 utgjør bundne midler kr 2 558 167. Tilsvarende pr 31.12.18 var kr 2 515 173.

Noter til regnskapet for 2019

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 nedskriving 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.

Pensjoner
Pensjonskostander og pensjonsforpliktelser beregnes etter lineør 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 2019

Note 2 - Lønnskostnader, antall ansatte og godtgjørelse til revisor

Lønnskostnader	**2019**	**2018**
Lønninger	60 707 309	51 792 081
Arbeidsgiveravgift	10 003 644	8 229 174
Pensjonskostnader	9 328 077	8 047 067
Andre ytelser	8 396 149	7 257 004
Sum	88 030 043	75 325 326

Selskapet har i regnskapsåret sysselsatt totalt 96 årsverk, mot 87 årsverk året før. Overtakelse av kollektivtrafikk, skoleskyss og bestillingstransport i tidligere Nord-Trøndelag, samt overtakelse av fergesambandet Flakk-Rørvik er hovedforklaring på de økte personalkostnadene sammenlignet med tidligere år.

Selskapet har pliktig å ha tjenestepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenestepensjon.
Selskapets pensjonsordninger tilfredsstiller kravene til denne lov.

Ytelser til ledende personer

	Lønn	**Pensjonsutgifter**	**Andre godtgjørelser**
Janne Sollie, adm dir.	1 297 450	25 861	4 964

Styret består av styreformann og åtte styremedlemmer. Det er kostnadsført kroner 808 500 i styrehonorar i 2019. Av dette er kroner 52 500 påløpt styrehonorar og 756 000 kr er utbetalt styrehonorar. Av utbetalt honorar er kroner 140 000 til styrets leder.

Godtgjørelse til revisor er fordelt på følgende:	**2019**
Lovpålagt revisjon	215 000
Andre tjenester	716 782

Merverdieavgift er ikke inkludert i revisjonshonoraret.

Note 3 - Offentlige tilskudd

Selskapet har i 2019 mottatt tilskudd på kroner 1 138 835 296 fra Trøndelag fylkeskommune knyttet til selskapets leveranseavtale, hvorpå kroner 328 892 940 av tilskuddet var øremerket Miljøpakken. I tillegg er det mottatt tilskudd på totalt kroner 13 932 241 fra ulike offentlige aktører via andre, særskilte avtaler i 2019.

Av mottatt tilskudd i 2019 er kroner 7 728 672 overført til 2020, hvorav kroner 5 781 190 gjelder Miljøpakken. Per 2019 er det da totalt kroner 71 005 634 i overført tilskudd. Dette beløp fremkommer i note 9 på linjen ubenyttede tilskuddsmidler. Av dette gjelder kroner 43 496 343 Miljøpakken og kroner 27 509 482 Trøndelag fylkeskommune.

Noter til regnskapet for 2019

Note 4 - Varige driftsmidler

	Anlegg under utførelse	Tomter, bygninger og annen eiendom	Driftløsøre, inventar, verktøy mm.	Sum
Anskaffelseskost 31.12.2018	6 459 700	1 634 666	65 499 371	73 593 737
Utrangering eldre driftsmidler			- 55 535 401	- 55 535 401
Reklassifisering	- 6 459 700		11 546 287	5 086 587
Anskaffelseskost 01.01.19		1 634 666	21 510 256	23 144 922
Tilgang		-	34 114 778	34 114 778
Anskaffelseskost 31.12.19		1 634 666	55 625 035	57 259 700
Akkumulert avskrivning pr. 31.12.19		760 292	9 510 765	10 271 057
Balanseført verdi pr. 31.12.19		874 374	46 114 270	46 988 643
Årets avskrivninger		360 353	5 325 191	5 685 544
Forventet økonomisk levetid		2-10 år	3-5 år	
Avskrivningsplan		Lineær	Lineær	

Nye tilganger gjelder billettmaskiner, holdeplassvalidatorer, tellesystem og sanntidssystem.

Note 5 - Immaterielle eiendeler

	FoU	Software	Sum
Balanseført verdi pr 31.12.18	**10 593 051**	**2 323 454**	**12 916 505**
Reklassifisering	**- 5 086 587**		**- 5 086 587**
Anskaffelseskost 01.01	5 506 464	2 323 454	7 829 918
Tilgang	-	1 190 170	1 190 170
Anskaffelseskost 31.12	5 506 464	3 513 624	9 020 088
Akkumulert avskrivning pr. 31.12	792 190	640 918	1 433 108
Balanseført verdi pr. 31.12	4 714 274	2 872 706	7 586 981
Årets avskrivninger	792 190	640 918	1 433 108
Forventet økonomisk levetid	3-5 år	3-5 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	

Immaterielle eiendeler gjelder kostnader knyttet til prosjekt for rutestrukturering, ruteplanverktøy, spesialtilpasset lisenser/programvare og ferjeanbud.

Note 6 - Egenkapital

	Aksjekapital	Overkurs	Annen Egenkapital	Sum
Egenkapital 01.01.2019	10 000 000	10 000 000	63 858 325	83 858 325
Årsresultat	0	0	5 055 652	5 055 652
Egenkapital 31.12.2019	10 000 000	10 000 000	68 913 977	88 913 977

Noter til regnskapet for 2019

Note 7 - Aksjekapital og aksjonærinformasjon

Aksjekapitalen består av:

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

Oversikt over aksjonærene i selskapet pr. 31.12:	Ordinære aksjer	Eierandel	Stemmeandel
Trøndelag fylkeskommune	10 000	100 %	100 %

Note 8 - Mellomværende med eier

Fordringer	2019	2018
Kundefordringer	8 323 895	11 862 002

Note 9 - Fordringer og gjeld

Annen kortsiktig gjeld	2 019	2018
Mellomværende med operatører	-17 304 614	-12 602 683
Påløpte kostnader	-30 090 103	-44 665 112
Skyldig lønn	-6 810 892	-5 709 933
Ubenyttede tilskuddsmidler	-71 005 634	-63 276 963
Gjeld til reisende	-65 844 400	-58 909 560
Annet	0	-303 602
Sum	-191 055 643	-185 467 853

Andre fordringer	2019	2018
Opptjent, ikke fakturert inntekt	19 255 854	1 199 847
Til gode merverdiavgift	48 192 092	22 842 246
Forskuddsbetalte kostnader	7 771 780	3 515 024
Til gode billettoppgjør	15 220 201	823 987
Sum	90 439 928	28 381 104

Note 10 - Bankinnskudd

	2019
Bundne skattetrekksmidler utgjør	2 558 167

Note 11 - Varer

Selskapet har per 31.12.2019 en varebeholdning bestående av t:kort til en samlet kostpris på 339 876

Noter til regnskapet for 2019

Note 12 - Pensjoner

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

Selskapet har pensjonsordninger som gir rett til definerte fremtidige ytelser. Av disse er 97 aktive pensjonsmedlemmer og 9 er pensjonister. Disse er i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår, lønnsnivå ved oppnådd pesnjonsalder og størrelsen på ytelsene fra folketrygden. Forpliktelsene er dekke gjennom forsikringsselskap.

	2019	2018
Nåverdi av årets pensjonopptjening	9 915 514	8 461 725
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	1 252 182	970 426
Avkastning på pensjonsmidler	-1 404 046	-1 092 744
Administrasjonskostnader	351 917	322 851
Arbeidsgiveravgift	1 426 295	1 221 378
Resultatført planendring	-18 402	0
Netto pensjonskostnad	11 523 460	9 883 636

	2019	2018
Opptjente pensjonsforpliktelser	46 456 274	36 777 475
Beregnede pensjonsforpliktelser	46 456 274	36 777 475
Pensjonsmidler (til markedsverdi)	-38 235 184	-26 341 847
Arbeidsgiveravgift	1 159 174	1 471 424
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	3 636 049	-1 001 173
Netto pensjonsforpliktelse	13 016 313	10 905 879

Økonomiske forutsetninger:	2019	2018
Diskonteringsrente	2,30 %	2,30 %
Forventet lønnsregulering	2,25 %	2,75 %
Forventet avkastning på fondsmidler	3,80 %	4,30 %
Forventet G-regulering	2,00 %	2,50 %
Forventet pensjonsregulering	1,24 %	1,73 %
Arbeidsgiveravgift	14,10 %	14,10 %

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	687 532	687 532
Markedsbaserte aksjer	801 992	801 992
Sum	1 489 523	1 489 523

Noter til regnskapet for 2019

Note 14 - Hendelser etter balansedagen

Koronautbruddet er en hendelse etter balansedagen som ikke påvirker tallene i regnskapet for 2019, men som for AtB har stor påvirkning i 2020.

I løpet av krisen har AtB analysert konsekvensene for AtBs soliditet og likviditet og andre forhold. Det mest prekære økonomisk har vært inntektsbortfall som følge av færre reisende. På buss falt antall reisende drastisk fra 13.mars, når skoler stengte og omfattende tiltak mot smittespredning i samfunnet ble innført, til et nivå helt nede på ca 10% av forventet omsetning. Det er innført stenging av frontdør på buss, ekstra renhold og løsninger for billettering for å unngå personkontakt. Reiseutviklingen, og kravet om å kunne opprettholde transporttilbud over tid, var sammen med stenging av skoler og barnehager årsak til at AtB var raskt ute med å redusere rutetilbudet både i by og region. Kollektivtrafikk er definert som en samfunnskritisk oppgave og AtB sine tilbudsreduksjoner og planer ble innrettet for å ivareta beredskap selv med inntil 40% av sjåfører ute som følge av sykdom/karantene. Det har i hele perioden vært jevnlige beredskapsmøter og tett kommunikasjon og diskusjon med styre, operatører, kommuner, eier og bransjeorganisasjoner.

Stortinget har gjennom tiltakspakke 3 meddelt at de ønsker å dekke opp for store deler av underdekningen kollektivbransjen opplever. I vedtak i Trøndelag fylkeskommune (fylkesutvalget) garanterer TrFK for den økonomiske underdekningen AtB opplever som konsekvens av korona-pandemien og tiltakene for å motvirke pandemien.

AtBs administrasjon og styre vurderer derfor at det ikke er betydelig usikkerhet om fortsatt drift. Krisen medfører imidlertid en periode med større usikkerhet i både inntekter og kostnader. Reduksjoner i ruteproduksjon skal avregnes i ettertid mot operatørene og det er usikkerhet om hvilke effekter krisen har på reisevaner på lengre sikt. Inntil tiltakspakker fra myndigheter og endringer i avgifter og billettsystemer blir endelig konkretisert vil estimater prege økonomirapporteringen i større grad enn tidligere. AtB følger utviklingen tett og er klar til å sette i verk ytterligere tiltak ved behov.

Building a better working world

Statsautoriserte revisorer
Ernst & Young AS

Havnegt. 9, NO-7010 Trondheim
Postboks 1299 Pirsenteret, NO-7462 Trondheim

Foretaksregisteret: NO 976 389 387 MVA
Tlf: +47 24 00 24 00

www.ey.no
Medlemmer av Den norske revisorforening

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 2019, 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 rettvisende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2019, 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 daglig leder (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 rettvisende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

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

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

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

Building a better working world

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 rettvisende bilde.

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

Uttalelse om øvrige lovmessige krav

Konklusjon om årsberetningen

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

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

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

Trondheim, 10. juni 2020
ERNST & YOUNG AS

Amund P. Amundsen
statsautorisert revisor

A member firm of Ernst & Young Global Limited