

NOTAT

Til: Erlend Solem og Konrad Pütz, TrFK
Kopi: Rolf Granlund og Espen Aasen, TrFK
Fra: Janne Sollie og Grete Fuglem Tennås, AtB
Dato: 02.11.2021

Økonomisk status og avklaringsbehov for AtBs handlingsrom framover.

AtBs vurderinger av situasjonen og framtidig utvikling i 2022

1. Hovedbudskap

Bakgrunn for saken er at administrasjonene i TrFK og AtB gjennom dialog siden september er blitt enige om at de økonomiske utfordringene i overgangsperioden etter koronaperioden er for store til at AtB kan bære dette ansvaret uten fylkeskommunale garantier / bidrag eller statlige kompensasjoner. AtB må ha sikkerhet for å kunne fortsette med et kollektivtilbud på dagens nivå for å legge til rette for økt etterspørsel etter pandemien. AtB ser nå klare tendenser til at passasjerene begynner å komme tilbake.

Regjeringen vil den 11.11.2021 legge fram endringer til Nasjonalbudsjett 2022 og det jobbes fra flere hold for å få på plass en nasjonal kompensasjonsløsning. AtB ser det som svært uheldig om man før det er avklart om denne kommer på plass, gjøres fylkeskommunale vedtak om tidlige kutt og innsparinger som i ettertid når kollektivbruken har tatt seg opp, viser seg forhastet, feilslått eller unødvendig. Erfaringene så langt i 2021 har vist at å avvente rutejusteringer/ruteendringer har vært en riktig strategi.

Det er således for tidlig å gjøre vedtak om å redusere ruteproduksjonen vesentlig i første del av 2022, da det forventes en gradvis normalisering og vesentlig vekst i kollektivbruken framover, ikke minst som et resultat av AtBs hovedstrategi med å gjennomføre målrettede tiltak. Kostnadene ved å øke rutetilbudet senere i kontraktperioden vil bli store dersom man nå reduserer det med risiko for at operatørene reduserer mannskapet og selger unna overflødig bussmateriell.

Flere av de øvrige mobilitets- og kollektivselskapene i andre fylker har fått signaler om støtte, og hvor fylkeskommunene stiller seg bak selskapet ift. å avvente justering i tilbudet for først å se an utviklingen i kollektivbruk over tid i en mer normalisert hverdag.

AtB ber Trøndelag Fylkeskommune / Miljøpakken stille med en garanti for å dekke de økonomiske konsekvensene etter koronaperioden inn i 2022 (spesielt første halvår). Det er fortsatt stor usikkerhet knyttet til *inntektsutviklingen* framover, men beløpsmessig utgjør dette på årsbasis ca 89 - 167 MNOK, hvorav 79-122 MNOK i Miljøpakkeområdet. Beløpsstørrelsene avhenger av resultatet av tiltakene AtB har igangsatt for å øke kollektivbruken igjen. Ved god respons av tiltakene kan kompensasjonsbehovet også bli mindre. Taksttiltak tilknyttet bompengeforliket vedtatt av TrFK og Miljøpakken (MP) som utvidet barnebillett, utvidet sone A osv. stimulerer også til økt kollektivbruk, men vil redusere passasjerinntektene til AtB og som derfor kompenseres gjennom økt tilskudd, slik at det blir en nullsum for AtB. Beregningene er basert på:

- 65 MNOK - Det var i Bussanbud Stor-Trondheim 2019 lagt inn en forventning om økt kollektivvekst og som skulle bidra til å finansiere den økte kapasiteten i bussanbudet. Denne vekstambisjonen utgjør 65 MNOK i 2022 og oppfyllelsen av denne ble avbrutt i mars 2020 på grunn av koronapandemiens inntreden og med restriksjoner på kollektivbruken hele koronaperioden som følge av smittevernshensyn. (Gjelder Miljøpakkeområdet.)

- 14-57 MNOK i Miljøpakkeområdet, for å sikre dagens tilbudsnivå i 2022. Beløpet er beregnet med utgangspunkt i scenarier med gjennomsnittlig nedgang i passasjerinntekt for året på 3-12 % ift. 2019-nivå, dvs. at dette skal dekke inntektsgapet ift. 2019-nivå i overgangsperioden og kommer i tillegg til ovenstående 65 MNOK.
- 10 – 45 MNOK i Trøndelag utenom Miljøpakkeområdet for å sikre tilbudsnivået i 2022 som følge av redusert kollektivbruk i overgangsperioden etter koronapandemien.

AtB ber videre TrFK i garantien inkludere inndekning av ekstraordinære kostnader som er utenfor AtB sin kontroll i 2022, dette omfatter spesielt strømkostnadene som gir en forventet økning på 30 MNOK i 2022 utover 2021-økning. Det hefter usikkerhet knyttet til strømprisenes utvikling og derfor bes det om garanti på dette tidspunkt. Garantien bes dekke økning fra 2021.

Totalt garantibehov for anslått inntektsutfordring og økte strømkostnader blir da i størrelsesorden 110-150 MNOK i MP og totalt 120-195 MNOK totalt for selskapet.

AtB har anslått nedenstående periodisering i 2002 ift garantibehov for hele året (ut fra totalanslag over):

Garanti	Q1	Q2	Q3	Q4
MP	53	40	34	25
Tr lag utenom MP	14	12	13	6
SUM	67	52	47	31

fordelt på:

Inntektseffekt

Garanti	Q1	Q2	Q3	Q4
MP	46	32	26	17
Tr lag utenom MP	14	12	13	6
SUM	60	44	39	23

Strømkostnader ut over 2021-nivå

Garanti	Q1	Q2	Q3	Q4
MP	7,5	7,5	7,5	7,5
Tr lag utenom MP	0	0	0	0
SUM	7,5	7,5	7,5	7,5

AtB ber i første omgang om en garanti for å dekke overgangsperioden (etter koronaperioden) i 1. halvår 2022. AtB signaliserer med dette at det også kan bli behov for en form for garanti for 2. halvår 2022 og i 2023 før vi har oppnådd tilstrekkelig økning i kollektivbruken til å hente inn forutsetningene i anbudet. Tabellen viser at AtB estimerer - med usikkerhet – å gå ut av 2022 nært 2019-nivå på inntektssiden og at videre tiltak på inntektssiden må planlegges og gjennomføres for å øke kollektivbruken ytterligere for å hente inn disse vekstambisjonene. Det er viktig å presisere at det er koronaperiodens start og varighet som har satt kollektivbruken dramatisk tilbake i 1,5 år, - og som derfor i mars 2020 avbrøt AtBs utviklingsarbeid med å innfri vekstambisjonen-, som i slutten av februar 2020 var i henhold til plan for oppnåelse.

AtB viser også til Miljøpakkens handlingsprogram for 2022-2029, hvor 3 av de 6 delscenariene legger opp til en styrking av kollektivtrafikken på mellom 0,6 – 1,2 mrd. kroner i programperioden. AtB vil derfor vise til at den unormale situasjonen som nå gjelder for kollektivtrafikken krever en ekstraordinær håndtering.

Dersom AtB ikke får en slik garanti for å kunne opprettholde tilbudsnivået dagens nivå, må AtBs styre iverksette omfattende tiltak for å oppnå et resultat i balanse og sikre fortsatt drift i selskapet. Dette ved å gjennomføre store kutt i kollektivtilbudet som AtB i dag drifter, spesielt gjelder dette i Stor-Trondheim, også kalt

Miljøpakkeområdet. Dette vil kunne være ødeleggende for videre satsing på kollektivtrafikken i Trondheim og Trøndelag i årene framover, og vil gjøre det svært krevende å nå null-vekstmålet i Byvekst-avtalene i Trøndelag.

AtBs hovedfokus nå er å gjennomføre tiltak for å redusere behovet for og størrelsen på garantien:

AtB sitt hovedfokus ligger nå på å gjennomføre målrettede tiltak for å oppnå økt kollektivbruk, og det er igangsatt en omfattende tiltaksplan for så raskt som mulig å komme tilbake til en mer normalisert utvikling i tråd med tidligere forventninger. Det er redegjort for tiltakene i dette notatet og AtB ønsker at alle parter skal trekke i samme retning for å skape denne veksten.

Mulige tiltak dersom inntektsutviklingen i 2022 ikke er i tråd med estimatene:

En garanti til AtB vil medføre at AtBs styre kan avvende utviklingen og se an kollektivbruken framover før eventuelle nødvendige tiltak gjennomføres. Dersom kollektivbruken inn i 2022 skulle vise seg over lengre tid å bli lavere enn ambisjonene som ligger til grunn for anbudene/kontraktene, må AtB iverksette tiltak for å redusere rutetilbudet og -kostnadene.

AtB ber videre TrFK om å opprettholde tilskuddet i Trøndelag utenfor Miljøpakkeområdet og ikke redusere tilskuddet med 14 MNOK som skissert og som er utover helårseffekt på Regionanbudet. En reduksjon av tilskuddet på dette nivå, vil medføre at Ubenyttet buffer pr. 31.12.2020 i Trøndelag utenfor Miljøpakkeområdet brukes opp i løpet av to år i sin helhet, eller at det må gjennomføres reduksjoner i rutetilbudet. Selskapet forventer å oppnå et overskudd i Trøndelag utenom Miljøpakken i 2021, det er uavklart hvordan dette skal håndteres ift avregnes mot koronakompensasjon.

AtB har videre i 2022 ekstraordinære engangskostnader (gjelder spesielt systemkostnader i overgangsfase med doble systemer til de gamle kan fases ut) som selskapet selv må finne inndekning for. Dette må enten dekkes gjennom bruk av ubenyttet tilskudd eller redusert ruteproduksjon.

Bruk av selskapets Egenkapital er uaktuelt:

Dersom AtB ikke får en garanti fra TrFK eller det blir avklart at staten ikke gir kompensasjon, - i hvert fall ut overgangssperioden i første halvdel av 2022-, vil styret i AtB måtte beslutte drastiske tilbudsreduksjoner for 2022 i styremøtet den 17.12.2021. Styrets handlingsplikt for tapsbegrensing og sikring av videre drift for selskapet vil derfor tre i inn, og AtB vurderer det som uaktuelt å bruke selskapets egenkapital som inndekning for den ekstraordinære situasjonen. Selskapets Ubenyttete tilskudd og Egenkapital disponeres av selskapets styre og skal primært dekke uforutsette forhold og være på et tilstrekkelig nivå for å dekke den risiko som ligger i situasjonen framover. Selskapets Egenkapital på 90 MNOK i forhold til en omsetning på 2,5 milliarder kroner er på et akseptabelt nivå, men ikke på et spesielt høyt nivå ut fra risikoen selskapet under normale forhold bærer. AtB må planlegge med et budsjett i balanse for 2022, det er ikke aktuelt å planlegge med underskudd.

Konsekvenser hvis drastiske reduksjoner i ruteproduksjon må gjøres:

Ruter (Oslo og Viken) har varslet om at konsekvensene hvis de ikke får kompensasjon, er stopp i all kollektivtrafikk hverdager etter kl. 20.00 og all trafikk søndager. Det er fra Oslo kommune og Viken fylke forutsatt dekning av inntektstap i Oslo-området og delvis i Viken for første kvartal 2022.

For AtB vil det uten noen form for garanti/kompensasjon bli tilbudsreduksjoner og stopp i kollektivtrafikken, spesielt i Miljøpakkeområdet/Stor-Trondheim.

AtB har tidligere beregnet flere ulike nivå for mulig tilbudsreduksjon og er nå i gang med å beregne hva en eventuell reduksjon i rutekjøp og tilhørende konsekvenser vil bli i henhold til hva som er teknisk mulig innenfor kontraktene med operatørene. Disse reduksjonene i ruteproduksjon vil også medføre at nullvekstmål etter all sannsynlighet ikke oppnås.

Kompensasjon eller løsning for reduserte fergetakster

Reduserte fergetakster fra 01.07.21 forutsettes enten kompensert eller løst gjennom økning av fergetakstene igjen.

2. Innledning og bakgrunn:

Administrasjonene i AtB og TrFK hadde i forkant av saken til Fylkesutvalgets møte den 05.10.2021 en dialog i form av flere økonomi-møter for å vurdere hvilke utfordringer AtB møter i overgangsperioden, etter koronapandemien og før «den nye normalen» er etablert. TrFK og AtB ble gjennom denne dialogen enige om at de økonomiske utfordringene i overgangsperioden er for store til at AtB kan bære dette ansvaret uten fylkeskommunale garantier/bidrag (inkludert Miljøpakken) og/eller en mulig statlig kompensasjon, slik det har vært gjennom koronaperioden og fram til utgangen av 2021.

I et økonomi-møte mellom administrasjonene den 14.09.2021, ble det derfor avklart at TrFK skulle fremme sak om en ny garanti (i tillegg til de tre tidligere vedtakene om garanti i koronaperioden som er gjort i Fylkesutvalget 31.03.20, 20.10.20 og 18.05.21) for å kompensere for den underdekning AtB får som følge av redusert kollektivbruk i en overgangsperiode etter koronaperioden. Det ble uttrykt en felles oppfatning om at det er for tidlig å gjøre vedtak i 2021 om å redusere ruteproduksjonen vesentlig i første del av 2022 på grunnlag av kollektivbruken og inntektsnivået tidlig i overgangsperioden, med tanke på at det forventes en gradvis normalisering og vekst i kollektivbruken igjen etter at samfunnet er gjenåpent. I tillegg har partene en felles oppfatning av at kostnadene ved å øke rutetilbudet seinere i kontraktperioden vil bli store, dersom vi først har redusert rutetilbudet kraftig i første del av 2022.

AtB er i den sammenheng bedt om å redegjøre for sin vurdering av situasjonen og det økonomiske handlingsrom som vi har.

Det er ulik oppfatning mellom administrasjonen i AtB og administrasjonen i TrFK ift. de økonomiske rammene som lå i mandatet for Bussanbudet i Stor-Trondheim fra 2019 (BST 2019). Dette omhandler blant annet hvorvidt mandat og oppdragsbrev slik de er uttrykt fra TrFK var å forstå som om

- 1) samlet tilskuddsramme på 350 MNOK ved oppstarten av kontraktene i 2019 skulle være i 2017-kroner eller 2019-kroner (differansen utgjør 35 MNOK).
- 2) tilskuddsrammen kun omhandlet selve rutekjøpet på kollektivsystemet med superbusslinjer (metrobuslinjer) og tilhørende rutetilbud eller om det uten å være eksplisitt uttrykt, i oppdragsbrevet var øvrige kostnader som tjenestekjøp trikk (Gråkallbanen) og infrastrukturkostnader inkludert.

Den innarbeidede vekstambisjonen på 65 MNOK er påvirket av disse forholdene. Det er enighet mellom administrasjonene, - ut fra flere forhold-, at partene i 2022 må se hva som vil være riktig nivå for framtidens kollektivnivå.

I tabell med oversikt over de økonomiske utfordringer for AtB oversendt fra administrasjonen i TrFK den 05.10.2021, er det angitt at AtBs rammer skal reduseres framover ut fra økninger i TrFKs infrastruktur – og depotkostnader. Det ble imidlertid drøftet og avtalt i et økonomimøte den 18.10.2021 at uansett ulike oppfatninger, må dette justeres slik at AtBs rammer ikke påvirkes av økte infrastruktur – og depotkostnader hos TrFK.

3. Overordnet ift AtBs økonomiske situasjon:

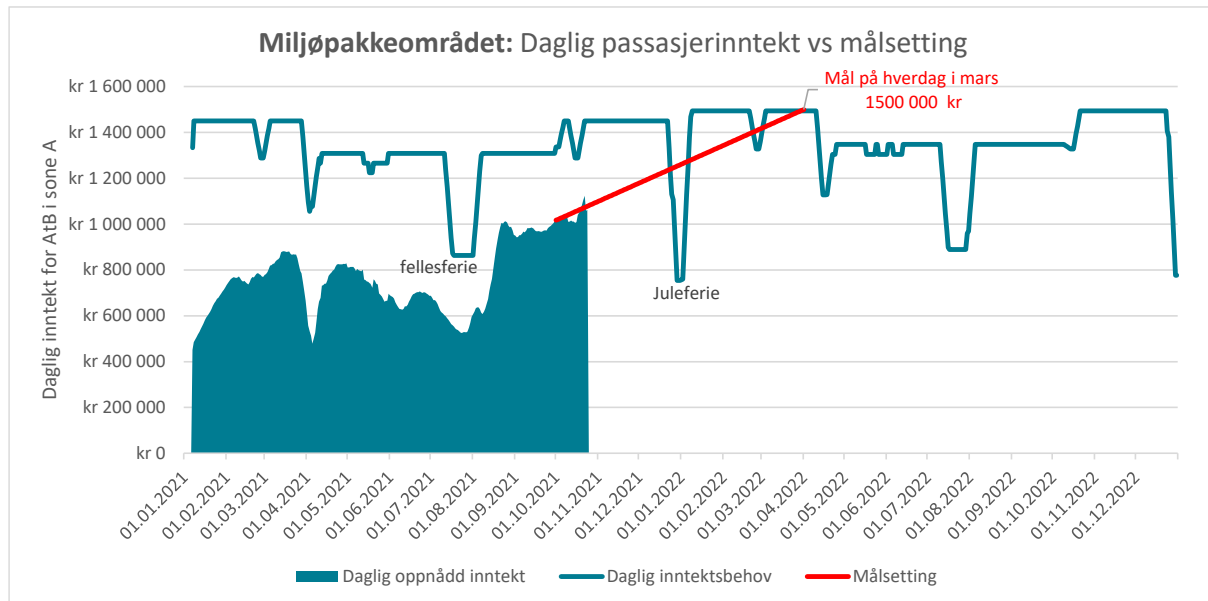
3.1. Koronaperiode, overgangsperiode og «Den nye normalen».

Koronaperioden ble avsluttet den 24.09.2021 og vi er nå inne i overgangsperioden, som er anslått å vare i 6-9 måneder (fram til april/mars 2022 eller lengre) før vi går over i «den nye normalen» som forventes å bli en mer stabil periode, men også med forventet vekst. AtB ser i dag at kollektivbruken i Trøndelag fra like før og etter gjenåpningen er i klar stigning.

AtB beskriver i kapittel 4 ekstra og målrettede tiltak for å øke kollektivbruken mer enn det som ville vært mulig uten slike tiltak, og dette blir vårt viktigste fokus framover.

AtB vurderer også at potensialet for å vinne tilbake og øke kollektivbruken i Trondheim er større enn i Oslo. Dette skyldes lav kollektivandel i Trondheim (11%) sammenlignet med Oslo (nær 50 %), samt at avstander til/fra jobb er vesentlig kortere i Trondheim enn i Oslo, som kan medføre mindre bruk av hjemmekontor

framover. AtB har gjennomført markedsanalyser som viser at det ikke forventes stor endring etter korona og at mange planlegger å bruke kollektive transportmidler i stor grad også fremover.



Skravert område viser utvikling i daglig passasjerinntekt gjennom året 2021 vs blå linje som viser baseline budsjett for 2021 og foreløpig budsjett 2022.

3.2. Inntektsforventninger i bussanbudet for Stor-Trondheim og det vi ser av utvikling framover:

Sammen med mobilitetsselskapet Ruter (for Oslo og deler av Viken) har AtB et rutetilbud som ved inngangen til koronaperioden var basert på en forventet stor passasjervekst fra høsten 2019 og fram til i dag. Dette skyldes for AtB at Bussanbudet for Stor-Trondheim 2019 med oppstart i august 2019 medførte en økning i antall rutekilometer på ca. 20 % og tilsvarende økning i kundekapasitet på bussene. Dette var forventet å gi en stor trafikkvekst - som også skulle bidra til å finansiere driften, en utvikling som ble stoppet og tilbakestilt gjennom pandemiperiodens start og varighet.

Dette innebærer at det ikke er tilstrekkelig å komme tilbake til 2019-nivå på inntektsnivået, da det ligger vekstambisjoner i forutsetningene. Kollektivbruken og det tilhørende inntektsnivået må derfor over 2019-nivå for å sikre opprettholdelse av dagens kapasitet på tilbudet. Differansen mellom vekstambisjonen som ble lagt for 2022 og 2019-nivå utgjør 65 MNOK.

I tillegg til at vekstambisjonene fra 2019 ikke har latt seg realisere under koronapandemien (og som gir differansen på 65 MNOK), forventes det at kollektivbruken i overgangsfasen vil være noe lavere enn før koronapandemien og 2019-nivået. Det er også usikkerhet om hvor raskt kollektivbruken vil øke og hvor raskt den vil nå forutsatt nivå.

Det er flere utredningsmiljøer som høsten 2020 og vinteren 2021 utarbeidet scenarier for nivået på forventet kollektivbruk framover. AtB vurderer ut fra trafikkveksten vi nå ser at noen av disse var for pessimistiske, og vurderer at det nå bør tas utgangspunkt i scenariene fra Urbanet på 3-12 % nedgang fra 2019 nivået. AtB har også tidligere (bl.a. i HUT sitt møte den 30.09.2021) brukt scenariene på 5%-10% nedgang fra Stakeholder, som vurderes å ligge innenfor i dette spennet.

En nedgang på 3 % fra 2019 vil for MP – i tillegg til de 65 MNOK - innebære en reduksjon i trafikkinntektene på 14 MNOK, mens 12 % nedgang gir en reduksjon i trafikkinntektene på 57 MNOK. Hvis vi forutsetter

- 3 % nedgang, vil inntektsutfordringen for MP samlet ligge på 79 MNOK (65 + 14 MNOK),
- med 12 % nedgang, vil inntektsutfordringen for MP samlet ligge på 122 MNOK (65 + 57 MNOK).

For Trøndelag utenfor MP forventes inntektsutfordringen å ligge i størrelsesorden 10-45 MNOK.

For AtB blir da inntektsutfordringen i intervallet 89 - 167 MNOK. AtB har estimert en periodisert utvikling på dette, det hefter naturlig nok stor usikkerhet til hvordan utviklingen vil bli.

Nedenstående tabell viser periodisering av inntektsutfordringen med utgangspunkt i 12 % nedgang i kollektivbruken og kostnadsutfordring beskrevet i punkt 3.3.c på 30 MNOK knyttet til indeks strøm.

Garanti	Q1	Q2	Q3	Q4
MP	53	40	34	25
Tr lag utenom MP	14	12	13	6
SUM	67	52	47	31

fordelt på:

Inntektseffekt

Garanti	Q1	Q2	Q3	Q4
MP	46	32	26	17
Tr lag utenom MP	14	12	13	6
SUM	60	44	39	23

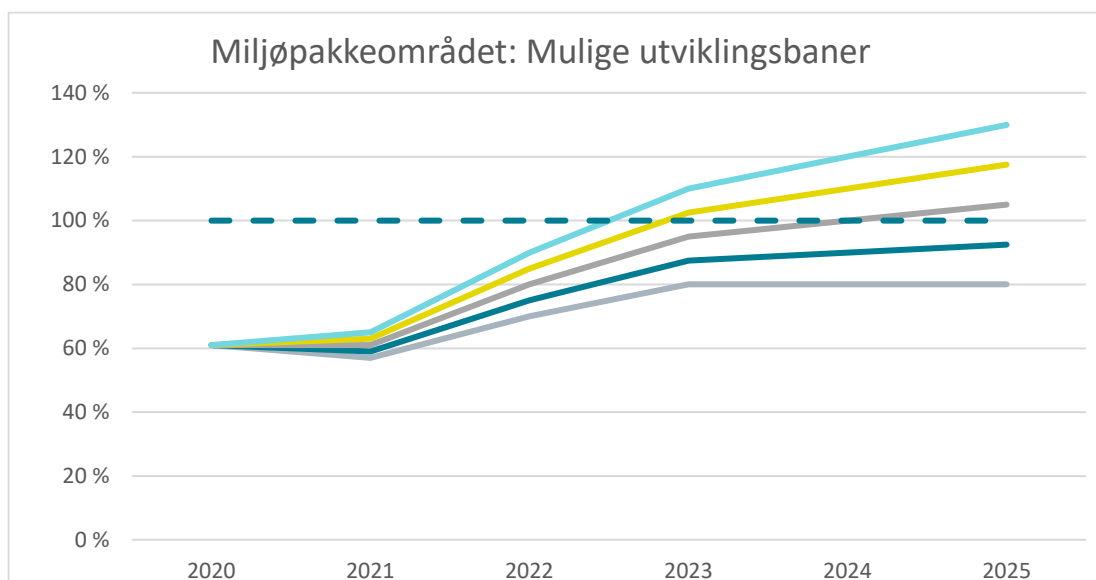
Strømkostnader ut over 2021-nivå

Garanti	Q1	Q2	Q3	Q4
MP	7,5	7,5	7,5	7,5
Tr lag utenom MP	0	0	0	0
SUM	7,5	7,5	7,5	7,5

AtB ber i første omgang om en garanti for å dekke overgangsperioden (etter koronaperioden) i 1. halvår 2022.

AtB vurderer det som sannsynlig at AtB med igangsatte og nye tiltak kan komme tilbake til 2019-nivå i løpet av 2022, men det er usikkert om det skjer i løpet av våren eller seinere. Tabellen er basert på usikre estimater om at AtB vil gå ut av 2022 nært 2019-nivå på inntektssiden. Dette innebærer imidlertid et behov for en garanti for overgangsperioden. Videre tiltak på inntektssiden må planlegges og gjennomføres for å øke kollektivbruken ytterligere for å hente inn disse vekstambisjonene. Det er viktig å presisere at det er koronaperiodens start og varighet som har satt kollektivbruken dramatisk tilbake i 1,5 år, - og som derfor i mars 2020 avbrøt AtBs utviklingsarbeid med å innfri vekstambisjonen-, som i slutten av februar 2020 var i henhold til plan for oppnåelse. Se mer om igangsatte tiltak i kap 4.

I Trøndelag utenom Miljøpakkeområdet ligger det ingen inntektsambisjoner ut over 2019-nivå i anbudsgrunnlaget. I oktober 2021 ser det ut til at vi når rundt 75-77 % av nivået i 2019. AtB legger til grunn i sine beregninger at det kan være mer krevende å få kollektivbruken tilbake på samme nivå like raskt i Trøndelag utenom Miljøpakkeområdet, både ut fra økt bilbruk i koronaperioden og avstander som kan stimulere mer til hjemmekontor.



Ovenstående graf er en illustrasjon over mulige ulike utviklingsbaner for AtB ift inntektsutvikling i Miljøpakkeområdet framover mot en situasjon hvor AtB kan forventes å være i tråd med opprinnelige forutsetninger. AtB har pt ikke grunnlag til å si noe om hva som er den eller de mest realistiske. Grafene viser at det kan bli behov for overgangskompensasjon ut over 2022.

3.3. Forventninger om kostnadsutvikling og tilskuddsendringer framover

Nedenstående poster påvirker AtBs økonomi negativt og AtB har ikke økonomisk handlingsrom til å håndtere alle disse postene innenfor dagens rammer. Det er viktig at totaliteten i de økonomiske belastninger for AtB ses i sammenheng.

Kostnadsutvikling

a. AtBs kostnadsnivå på bussanbud opp mot mandat:

AtB har beregnet Konkurranses grunnlaget fra 2017 med reell indeksering fram til 2022. Dette viser at kostnadsindeks på Rutekjøp er ca. 9 MNOK høyere i 2022 enn utviklingen på deflator / takst. I hovedsak følger de med andre ord hverandre, men svekker rammene til AtB med 9 MNOK.

b. Rutekjøpskostnader

Rutekjøpskostnadene er ikke ferdig budsjettert for 2022, men generelt kan det kommenteres at de er høyere enn Konkurranses grunnlaget som følge av Endringsordrer, Infrastrukturkostnader finansiert gjennom økte tilskudd og økte kostnader blant annet som følge av strømkostnadene, se eget punkt nedenfor.

c. Utvikling i AtBs driftsbetingelser som øker kostnadene vesentlig i 2022 og framover

Økte strømkostnader (indeksering av rutekjøpskostnader på elbussmateriell) gir gjennom kjente indekser en budsjettsprekke på 10 MNOK i 2021 og 40 MNOK i «budsjettsprekke» i 2022. Det er ugunstig om denne type utslag skal påvirke rutetilbudet fra år til år. AtB ser at strømprisene varierer og det er derfor også usikkerhet ift hvor høy kostnadsøkninger blir. AtB ber derfor om at garantien omfatter strømkostnadene.

Regjeringen har varslet økt CO2-avgift fra 591 kr/tonn til 766 kr/tonn i 2022 og videre økning fram mot 2030 til 2.000 kr /tonn. Dette vil gi økte årlige kostnader for AtB på 11,7 MNOK i 2022, hvorav 2,5 MNOK er innenfor Miljøpakkeområdet. Det er usikkert hvorvidt dette kompenseres fra staten. I en situasjon hvor hverken fylkeskommunen har økonomiske midler til å gjennomføre investeringer i nødvendig infrastruktur for nullutslippsteknologi, eller teknologien er kommet langt nok til at den kan implementeres på alle linjer/samband, bør dette kompenseres AtB og ikke løses gjennom rutekutt. Totalt vil AtB via sitt varekjøp i 2022

betale ca. 50 MNOK i Co2-avgift, hvorav ca. 10,7 MNOK er innenfor Miljøpakkeområdet. Om produksjonen forblir slik den er i dag og avgiften økes som varslet vil AtB i 2030 betale 117 MNOK i Co2-avgiften.

Tilskuddsreduksjoner

- a. Reduksjon i fergetakster fra 01.07.2021 forventer AtB kompenseres, evt. dekkes gjennom takstøkning. Reduksjon i fergetakster fra 01.07.2021 medfører 41 MNOK i tapte inntekter for AtB på årsbasis i 2022. TrFK har mottatt signaler på 17,3 MNOK i tilskudd til dette fra staten i 2021 og 30 MNOK i 2022. Administrasjonene i TrFK og AtB har drøftet at dersom det ikke kommer økt statlig støtte, forutsettes det at fergetakstene økes slik at det blir en nullsum ift. varslet støtte.
- b. Andre tilskuddsendringer som er varslet og som reduserer AtBs rammer med 21 MNOK:
- Beparelseskrav fra TrFK til AtB på 14 MNOK på region, som kommer i tillegg til helårseffekt på innsparinger som slo inn ved oppstart av regionanbudet i august 2021.
 - 7 MNOK i reduserte rammer som følge av vedtak om at kostnaden ved å innføre barnetakst i hele Trøndelag skal tas av foreliggende buffer for Regionanbud 2021. Iht beslutning i HUT 07.02.2019 disponerer AtB alene den økonomiske rammen på kr 470 MNOK i 2018-kr for regionanbudet 2021. AtB påpeker at det er uheldig både at rammene reduseres ved denne type vedtak og at det blir tatt midler fra regionanbud for buss når taksttiltaket også gjelder for reisende med båt.

4. Tiltaksplan for å øke kollektivbruken og beholde et akseptabelt tilbuds nivå.

AtB ser at det viktigste tiltaket for å sikre økt kollektivbruk framover, er at

- 1) rutetilbudet er bygget opp som nettverk med svært mange reisemuligheter og stor frekvens
- 2) attraktiviteten til rutetilbudet er basert på et sømløst reisetilbud.

Dette svekkes betydelig dersom rutetilbudet reduseres vesentlig.

Undersøkelser som er gjennomført i dette området i oktober 2021 knyttet til reisevaner, viser at endringen i reisevaner før og etter korona ikke er vesentlig. Det understreker viktigheten av å opprettholde tilbudet på det nivået det er i dag for å gjøre det attraktivt og tilgjengelig å ha kollektivtilbudet som reisemulighet. De viktigste driverne for å velge å reise kollektivt er at bussen går dit kundene skal og at frekvensen er høy. Et sømløst og forutsigbart tilbud er en forutsetning for å velge å reise kollektivt.

4.1 Mål for vinter 2021/2022 for å øke kollektivbruken:



4.2. Hovedmålgrupper og pågående tiltak frem mot sommeren 2022:

De som allerede reiser kollektivt enten ofte eller av og til har både kjennskap til tilbudet og har en positiv innstilling til bruk av tilbudet. Det er derfor naturlig i første omgang å henvende seg til denne gruppen. I tillegg er det et potensiale knyttet til å få flere barn og unge til å reise kollektivt til fritidsaktiviteter, som henger godt sammen med ny aldersgrense for kategori barn.

Det vil være viktig å jobbe konkret mot ulike områder som har fått eller får forbedret tilbud som følge av utvidet sone A, åpning av holdeplass på Østmarka, ekspresstilbud i rush osv.

- Eksisterende kunder som reiser ofte
- Eksisterende kunder som reiser av og til
- Familier/foreldre (erstatte bil nr 2, fritid, fokus på barn/unge)
- Barn/ungdom generelt

Et utvalg av tiltak knyttet til mål for å øke kollektivbruken framover:

Overordnet	
Den samfunnsøkonomiske og miljømessige nytten, og den positive konsekvensen knyttet til at flest mulig reiser kollektivt må synliggjøres. AtB må fremme disse budskapene i samarbeid med Trøndelag fylkeskommune, Trondheim kommune og øvrige kommuner.	
Det må utarbeides felles budskap rundt dette som kan brukes både i media, mot politikere og samarbeidspartnere.	
Flere skal reise og flere skal reise oftere	
Hva	Hensikt og mot hvem
Utarbeide og videreføre kampanjer og informasjon knyttet til å synliggjøre reisemuligheter og totaltilbudet	Bygge kjennskap og kunnskap om tilbudet i de ulike bydelene og områdene
Bruke ambassadører i markedskommunikasjon	«Sannhetsvitner» som forteller om sine reiser
Vervekampanjer – prøv bussen	Eksisterende kunder verver nye kunder. Erfaringsmessig god effekt når kundene får oppleve tilbudet og mulighetene selv. Tar ned terskelen for å prøve.
Målrettet kommunikasjon til eksisterende reisende knyttet til kollektivtilbud mot fritidsreiser	Eksisterende kunder skal reise enda mer. De er positive til tilbudet, og AtB synliggjør mulighetene mht handel og fritid
Bydelskampanjer – Ranheim, Sluppen, Charlottenlund, Flatåsen m.fl.	Kampanjer om konkret tilbud i ulike bydeler både mot jobb, skole, fritid og handel.
Samarbeide med partnere med felles mål – flere snakker bedre sammen. Handel, kultur, fritid. Har dialog med Midtbygruppen, kjøpesenter, kultur (teater, kino, konserter)	Synliggjøre tilgjengeligheten med buss til de ulike reisemålene

Oppfordre til bruk av 9t2 – info til skoler og barnehager	Har ikke vært tilgjengelig under korona. Bygge gode reisevaner.
Markedsføre nattbuss-tilbudet	Rettet mot ungdom, minne om bruk av periodebillett
Utarbeide bedre sesongtilbud til Skistua, Vassfjellet og andre utfartsområder.	Fritidsreiser, barn og ungdom. Markedsføres sammen med familie helg, ny aldersgrense barn
HjemJobbHjem – innsalg og gjennomføring	Samarbeid med Miljøpakken for å få flere til å reise kollektivt til og fra jobb
Ny holdeplass Østmarkneset – kjennskap, kunnskap og bruk	Målrettet markedsføring mot jobb, skole og fritidsreiser for de som bor i området som får bedre tilbud. Bygge kjennskap og kunnskap.
Flere reiser til og fra Stjørdal og Melhus som følge av utvidet sone A	Jobb, studie og fritidsreiser. Voksne arbeidsreiser, barn/ungdom.
Kontakte idrettslag i områder hvor det er godt kollektivtilbud til arenaer/haller og jobbe sammen med dem for å fremme flere kollektivreiser	Få flere barn og unge til å reise kollektivt til trening. Jobbe både mot foreldre og barn som målgruppe og i samarbeid med idrettslagene.
Synliggjøre alle fordelene med å reise kollektivt fremfor bil	Parkering i midtbyen, kostnader, flere kan reise sammen, «fritid», miljø, fremkommelighet
Gjennomføre tids-sammenligninger med buss vs bil på utvalgte strekninger med mye kø	
Alle skal betale for sin reise	
Flere og mer effektive billettkontroller	Får kontrollert flere nå når smitteverntiltakene er borte. Synlig billettkontroll har stor effekt.
Videreføre kampanjer rettet mot barn og unge – både holdningsbasert og praktisk konsekvens ved snik	Bevisstgjøring og holdningsendringer.
Informasjon rettet mot foreldre vedr barnebillett	Kjennskap og kunnskap om pris i tillegg til holdningsarbeid mot ungdom.
Møte ungdommer på skoler i samarbeid med ungdommene selv (ambassadører) med info knyttet til betaling av billett	Barn/ungdom
Høy oppetid og tilgjengelige billettkanaler	Alle som reiser skal kunne kjøpe billett – forutsetning at billettsystemene er i drift og tilgjengelig.
Møte med interessentgrupper (eldre, blindeforbund osv) vedrørende betalingsmuligheter	Videreføre arbeidet med fysiske møter, info og opplæring mot ulike målgrupper
Tilgjengelig informasjon knyttet til slik kjøper du billett	Før og underveis på reisen.

Vise konkrete regnestykker på pris pr reise ved bruk av periodebilletter	Synliggjøre hvor lav pris det er å reise kollektivt vs bil
Gode informasjonssystemer – en forutsetning	
Forbedre appen AtB Reise	Kontinuerlige forbedringer av appen AtB reise basert på innspill og tilbakemeldinger fra kundene
Sanntidsfunksjonen i de ulike kanalene skal forbedres	Mer samsvar mellom de ulike infoflatene, synliggjøre sanntid i kart
Synliggjøre fyllingsgrad av bussene	Fordele reisene bedre, gi god informasjon til de som eventuelt vegrer seg for trengsel
Gode avviksmeldinger i ulike kanaler ved oppståtte hendelser	Sikre forutsigbarhet for de som reiser, både før og underveis på reisen
Kunden skal ha en god opplevelse på hele reisen	
Ny servicestandard er under utarbeidelse og servicekurs for sjåførene skal gjennomføres	Sikre god service og felles forståelse for hvordan kundene skal oppleve bussturen. AtB i samarbeid med operatørene.
Sikre god fremkommelighet for bussene	God fremkommelighet bidrar til bedre konkurransekraft mot bil og kollektiv oppleves som attraktivt.
Opprettholde godt renhold om bord	

Tilleggs kommentar:

Bompengeforliket med vedtatte takstendringer i form av utvidet sone A, utvidet barnebillett, billettsamarbeid med SJ osv. vil stimulere til økt kollektivbruk, men vil på kortere sikt ikke gi som konsekvens økte inntekter til AtB. Dersom forutsetningene for beregningene inntreffer, vil det gi en 0-sum for AtB.

4.3. Fylkeskommunal garanti og / eller en nasjonal kompensasjon for inntektstap på grunn av redusert kollektivbruk i hele overgangsperioden.

Regjeringen vil den 11. 11.2021 legge fram endringer til Nasjonalbudsjett 2022 og det forventes vedtak i desember 2021. Det jobbes nå fra flere hold som NAF, Kollektivtransportforeningen, kollektivselskaper, fylkeskommuner og politiske representanter for å få Regjeringen til å videreføre koronakompensasjonen også i overgangsperioden i 2022. Budskapet fokuserer i stor grad på at det vil være kritisk å gjennomføre store rute-kutt før man vet hvordan kollektivbruken utvikler seg post-korona.

AtB ser det som svært uheldig om man i forkant av en evt. nasjonal kompensasjonsløsning kommer på plass, gjør drastiske fylkeskommunale vedtak om tidlige kutt og innsparinger som i ettertid viser seg å være feilslåtte eller unødvendige.

AtB ber derfor om at fylkeskommunen gir en fylkeskommunal garanti for første halvdel av 2022, for å avvente utviklingen og se an kollektivbruken framover, før det gjøres nødvendige og riktige tilpasningstiltak. Dersom AtB ikke får en slik garanti for videre drift må det gjennomføres store kutt i tilbudet til AtB, spesielt i Trondheim. Dette vil kunne være ødeleggende for videre satsing på kollektivtrafikken i Trondheim og Trøndelag, og gjøre det svært krevende å nå 0-vekst målet i Byvekst-avtalene i Trøndelag.

Erfaringene fra det siste året viser at det har vært en riktig strategi å avvente nasjonale løsninger ut fra utviklingen som har vært og den usikkerhet som både har vært og er ift hvordan kollektivbruken vil være framover.

4.4. Takstøkninger

Fylkesdirektøren har i økonomiplan for 2021 – 2024 foreslått at det må etterstrebtes årlige takstendringer lik den generelle prisutviklingen i samfunnet med mindre særlige forhold tilsier at dette bør avvikes.

4.5. Aktiviteter som ikke støtter oppunder basisaktiviteter.

TrFKs administrasjon har bedt AtB se på hvilke aktiviteter som ikke støtter oppunder basisaktivitetene. AtB ser ikke at det er store innsparinger å hente her. AtB vil i budsjettbehandlingen vurdere pågående piloter.

4.6. Tilpasning av rutetilbudet

AtB vurderer at et fortsatt høyt nivå på kollektivbruken vil være positivt både ut fra samfunnsmessige og miljømessige behov. AtB vurderer derfor at vi må unngå vesentlige reduksjoner i rutetilbudet som reduserer tilbudets attraktivitet og reduserer kollektivbruken i stedet for å få flere kollektivreisende. Det er derfor viktig at dagens tilbudsnivå og tilskuddsnivå opprettholdes i overgangsperioden. Se beskrivelser i innledningen til kapittel 4.

TrFKs administrasjon har bedt AtB se på om det kan være rutekutt som er «ikke-kritisk». AtB har ikke behandlet dette, men har tidligere signalisert at det kan være mulig å gjøre mindre tilpasninger.

TrFK har bedt AtB angi teknisk mulighetsrom for rutekutt i henhold til kontrakter, hva kan kuttes fram i tid dersom man ser at inntektsveksten ikke kommer som planlagt. Konkurranses grunnlag for Bussanbudet i Stor-Trondheim er på ca. 800 MNOK i 2022 kr. Iht til kontraktene kan man redusere fra nullpunktet med 10 %, dvs. ca. 80 MNOK. AtB gjør oppmerksom på at dette har en motsats i form av reduserte inntekter, slik at netto innsparing blir vesentlig lavere. Det vil også være juridiske forhold opp mot operatør ved å gjennomføre så drastiske kutt samtidig.

AtB har tidligere beregnet flere ulike nivå for mulig tilbudsreduksjon, og er nå i gang med å beregne hva en eventuell reduksjon i rutekjøp i henhold til hva som er teknisk mulig innenfor kontraktene med operatørene vil medføre av konsekvenser.

AtB vil - hvis kollektivbruken skulle vise seg å legge seg permanent lavere enn ambisjonene som ligger til grunn for anbudene - iverksette tiltak for å redusere ruteproduksjonen for å redusere kostnadene.

Miljøpakkens handlingsprogram

Miljøpakkens handlingsprogram for 2022-2029 omfatter 2,7 mrd. i udisponerte midler. Behandlingen av og vedtaket om programmet er utsatt av både Bystyret i Trondheim og Fylkestinget til desember 2021. For perioden til 2029 er det utredet til sammen seks delscenarier hvorav fire bygger på tidligere empiri om å oppnå målet med flere miljøvennlige reiser, og to scenario (scenario 2a og 2b) som legger opp til vegutbygging og inkluderer realisering av Byåstunellen som per i dag mangler finansiering innenfor programperioden. Scenariet vurderes i mindre grad å innfri nullvekstmålet, men vil realisere Byåstunellen.

For tre av de seks delscenariene legges det opp til en styrking av kollektivtrafikken på mellom 0,6 til 1,2 mrd. kroner i programperioden (over 8 år). For to delscenarier er det status-quo og kun i ett delscenario er det foreslått en reduksjon i driftstilskuddet. AtB vil derfor hevde at den unormale situasjonen som gjelder for kollektivtrafikken krever (1) en ekstraordinær håndtering i forhold til øvrige forløp i økonomiplan for 2022, eller (2) at det gis en fylkeskommunal eller statlig garanti til man ser vedtaket for det neste handlingsprogrammet er vedtatt, og TRFK har fått startet på forhandlingene for neste byvekstavtale som starter i 2022 for perioden 2029-2033.

AtB ser ikke bort fra at bussmateriell vil bli solgt i år 3 av 10-årskontrakten ved tilbudsreduksjoner i 2022, og med lang byggetid på inntil to år (metrobus) vil man stå i en meget krevende driftssituasjon om det viser seg at bruken av kollektivtilbudet når nivået fra før pandemien.

4.7. Spørsmål om bruk av AtBs Ubenyttede tilskudd og Egenkapital

TrFKs administrasjon har i saksforberedelsene angitt mulig bruk av AtBs Ubenyttede tilskudd og/eller Egenkapital for inndekning av de økonomiske utfordringer i 2022. AtBs Ubenyttede tilskudd fra tidligere år er på 44,7 MNOK pr 1.1.2021, hvorav 24,9 MNOK innenfor tilskuddsområde Miljøpakken og 19,8 MNOK innenfor tilskuddsområde Trøndelag utenom Miljøpakken. En stor del av bufferen i Miljøpakkeområdet blir brukt i 2021 for å håndtere underskuddet i dette området. Selskapet forventer å oppnå et overskudd i Trøndelag utenom Miljøpakken i 2021, det er uavklart hvordan dette skal håndteres ift avregnes mot koronakompensasjon. Selskapet har ved inngangen av 2021 en Egenkapital på 90,3 MNOK.

AtB vil kommentere noen forhold knyttet til dette:

- De økonomiske utfordringene knytter seg i hovedsak til tilskuddsområde Miljøpakken. Dette området vil gå med underskudd i 2021 og hvor AtB ikke har kunnet iverksette tiltak ut fra situasjonen. En betydelig del av Ubenyttet tilskudd fra tidligere år for MP vil derfor benyttes i 2021. En trafikkvekst i de siste månedene bidrar ikke positivt ift. resultatutviklingen, da evt. økt trafikkinntekt ift. prognose vil «nulles mot koronakompensasjonen».
- AtB er et aksjeselskap og det er styrets ansvar å sikre en tilstrekkelig soliditet i selskapet. Beslutning om bruk av egenkapital tas av styret og kan ikke tas av andre.
- Egenkapitalen (EK) er bygget opp over tid for å nå et tilfredsstillende nivå ut fra selskapets formål, omfang og risiko. EK skal primært sikre selskapet ift. uforutsette hendelser og ikke planlegges disponert ift. forutsette hendelser. Situasjonen de kommende år har en iboende usikkerhet og nivået på Egenkapitalen må fortsatt være på et akseptabelt nivå for å sikre situasjonen ved uforutsette situasjoner.
- AtB har ikke kunnet bygge EK i 2020 eller 2021 pga. koronasituasjonen og vil antakelig heller ikke kunne forvente å bygge EK på nytt de første årene, hvilket tilsier at EK må beholdes på et akseptabelt nivå.
- AtB vurderer at det er uaktuelt å avvente situasjonen ved å planlegge bruk av egenkapital i påvente av evt. statlig kompensasjon eller tilskudd fra Miljøpakken. Styrets handlingsplikt vil derfor tre i kraft i styremøte 17.12.2021 dersom det ikke er vedtatt en fylkeskommunal garanti eller en statlig kompensasjonsordning for første del av 2022, og det vil medføre vedtak om svært omfattende reduksjoner i rutetilbudet. Selskapets Egenkapital blir i så fall redusert fram til iverksettelsestidspunktet.