



Trondheim, 29.11.2017

NOTAT

Til: Miljøpakkens sekretariat ved Tore Langmyhr
Fra: AtB ved Janne Sollie og Per Magne Reitbakken

Orientering om status og nye avtaler i kollektivtrafikken – prognostisering av utvikling i kostnader og inntekter

1. Bakgrunn:

Sekretariatet i Miljøpakken har uttrykt ønsker om ytterligere informasjon og tallgrunnlag knyttet til sannsynlig utvikling av inntekter og kostnader i Stor-Trondheim, og hvilke utfallsrom som finnes med tanke på tilskuddsbehov fra 2019 når ny rutestruktur i Stor-Trondheim er på plass.

Vi vil i dette notatet forsøke å belyse dette, samt også synliggjøre samlede kostnader og inntekter i Stor-Trondheim utover den spesifikke anskaffelsen av busstjenester/metrobussystem fra august 2019. Det innebærer også kostnader ut over det som utelukkende vedrører anskaffelsen av busstjenester. Det ble foretatt enkelte analyser av dette i rapporten «Fremtidig rutestruktur 2019-2029», som prognostiserte fremtiden ut fra situasjonen i 2015 og starten av 2016.

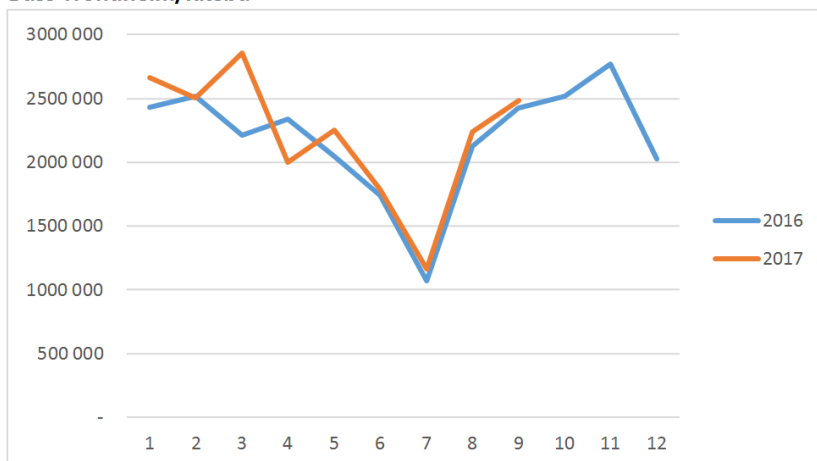
Vi vil i dette her forsøke å gi en mer oppdatert vurdering av fremtidsutsiktene knyttet til kostnader, inntekter og tilskuddsbehovet for det samlede kollektivtilbudet i Stor-Trondheim, og hvordan endring i rammebetingelser/forutsetninger kan slå ut. Vi vil også forsøke å besvare hvilken fleksibilitet og hvilke handlingsrom som finnes for å kunne påvirke inntekter, kostnader og tilskuddsbehov for Stor-Trondheim.

Innledningvis tar vi med en kort statusrapport for kollektivtrafikken i Trondheim Klæbu for 2017 og 2018.

2. Status 2017/2018 – buss i Trondheim/Klæbu

Veksten i passasjerreiser i Trondheim/Klæbu har vært god over tid, og i 2017 har veksten så langt vært godt over forventet:

Buss Trondheim/Klæbu



2,3% økning i september. Akkumulert sett en økning på 5,5%

Pr 3.kvartal har vi registrert 20 millioner reiser med buss i Trondheim/Klæbu. På samme tid i fjor telte vi i underkant av 19 millioner reiser – hvilket også var rekord gjennom tidene. I mars opplevde vi den måneden med flest antall reiser med buss noensinne med 2,85 millioner reiser. I november i år har vi håp om å sette ny månedsrekord i antall reiser.

Denne positive utviklingen i antall reiser har også gitt økte passasjerinntekter. På toppen av dette har kostnadsutviklingen vært gunstig. De faktorene som påvirker kostnadene mest, lønns-/prisutvikling, kronekurs, renter og drivstoffpriser har økt mindre enn forventet.

Den økonomiske situasjonen pr oktober for drift av busstjenester i Trondheim/Klæbu ser derfor slik ut:

1. Fra sommeren og høsten i år noe av det økonomiske handlingsrommet skapt av passasjerveksten og lav kostnadsvekst brukt til å øke tilbudet til de reisende. AtB forventer likevel at området vil ha et overskudd ved årets slutt. AtB vil fremme en anbefaling for selskapets revisor om overføring av overskudd i «Miljøpakkeområdet» (som også vil inkludere resultatene fra trikk og administrasjon) til neste år. Dette vil redusere tilskuddsbehov eller kunne finansiere nye tiltak i 2018.

Som følge av den gode økonomien innenfor området ble det gjennomført en styrking ut over tilskuddet fra Miljøpakken på 12MNOK. Styrkingen ble rettet inn mot ruter der kapasiteten var for lav, reduksjon av «lavkapasitetsperioden» i sommermånedene, samt innføring av tiltak som innebærer en tilpasning til rutestrukturen fra 2019.

2. Selv med den innførte kapasitetsforbedringen, ser vi at flere linjer allerede har, og kommer til å få, ytterligere kapasitetsutfordringer frem mot august 2019.

Samlet sett, på bakgrunn av målinger av kundetilfredshet, reiseutvikling og økonomi, er AtB godt fornøyd med utviklingen i 2017 på dette området. Økonomisk ser det ut som om «Miljøpakkeområdet» totalt sett vil

gå med et overskudd på ca 25MNOK i 2017. Dette overskuddet kan benyttes til å dekke kostnader/tilskudd i fremtidige år.

For 2018 er det større usikkerhet knyttet til økonomien for buss i Trondheim/Klæbu. Endelig budsjett for 2018 er ikke ferdigstilt eller vedtatt, men usikkerhetspunktene knytter seg til:

Ny prismodell, reise og inntektsutvikling: Prismodell er nå vedtatt og under innføring, og analysene tilsier at inntektene øker i Trondheim/Klæbu som følge av omleggingen. Det vil være en del usikkerhet knyttet til effektene av en slik omlegging, og det er som alltid vanskelig å spå fremtidig reisevekst. Vi budsjetterer med 3% vekst i 2018, men arbeider for å videreføre en vekst på linje med inneværende år (5%). Samlet sett har vi lagt til grunn en inntektsøkning på 20MNOK, men inntektene vil reduseres med ca 10MNOK knyttet til økte rabatter/produkter. Dvs en netto økning på 10MNOK. Vi har da forutsatt at inntektstap som følge av endring i mva-sats fra 10-12% blir kompensert.

Kapasitetstiltak: Kapasiteten på buss i Trondheim/Klæbu er under press, og vil være det frem til kapasiteten øker fra høsten 2019. Som tidligere nevnt mottok vi 12MNOK fra Miljøpakken via rammetilskuddet. AtB ga i september i sitt budsjettinnspill til STFKs arbeid med økonomiplan, et innspill på at det vil kreve ytterligere 20MNOK å videreføre kapasitetsøkningen på helårsbasis.

Kostnadsutvikling kjøp av busstjenester: Som nevnt under status for 2017, har bussområdet nytt godt av en lav kostnadsutvikling over en tid nå. Dette har gitt AtB mer handlingsrom til å utnytte tilskuddskroner til mest mulig tilbud til kundene. Nå har vi fått de første tegn på at denne utviklingen har snudd. Det legges til grunn ca 5% økning i rutekjøpskostnadene i 2018 som følge av at kostnadskomponentene knyttet til kapital og drivstoff øker vesentlig sammenlignet med tidligere. I fylkeskommunens økonomiplan for 2018-2021 er dette skissert som en ukompensert utfordring på 21MNOK i Miljøpakkeområdet. I vårt foreløpige budsjett, kan det se ut som om effekten i 2018 blir noe lavere, og vi har lagt en økning på 15MNOK til grunn.

Oppsummerte budsjettutfordringer og mulig finansiering for 2018:

Når vi oppsummerer dagens status på positive og negative effekter i vårt budsjettutkast, ser bildet slik ut:

Status foreløpig budsjett 2018:

Utfordring:

Redusert inntekt som følge av økt rabatt og nattbuss	ca 10 MNOK
Videreføring av 2017-tilskudd fra Miljøpakken	12 MNOK
Helårseffekt i 2018 av kapasitetstiltak 2017	ca 20 MNOK
Kostnadsvekst som ikke kompenseres i øk.plan	ca 15 MNOK
Sum utfordringer	ca 57 MNOK

Mulig finansiering:

Økte inntekter prismodell og vekst	ca 20 MNOK
Bruk av overskudd fra 2017	ca 25 MNOK
Sum finansiering	Ca 45 MNOK

Vi ser da at de forhold som utfordrer rammen for neste år er ganske vesentlig med hele ca 57MNOK. Det finnes imidlertid effekter som bidrar til å finansiere dette med ca 45MNOK. Det som gjenstår av finansiering er da 12MNOK. Det er en del usikkerhet knyttet til de fleste forholdene som er nevnt ovenfor, og det er følgelig en risiko for at finansieringsbehovet både kan være større og mindre. Med de premisene som nå er lagt til grunn for utkastet til budsjett for 2018, synes det som om finansieringsbehovet må dekkes gjennom økt tilskudd eller tilbudsjustering fra høsten 2018. Dersom det er slik at 2017-tilskuddet på 12MNOK er tenkt videreført til 2018, er det slik det ser ut nå, ikke et ekstra finansieringsbehov.

3. Kostnadsutvikling fra 2018/2019:

Som nevnt tidligere i notatet knytter det seg en del usikkerhet til kostnadsutviklingen fra 2017 og fremover. Kostnadsindeksen for buss økte med 13,4% fra 2.kvartal 2016 til 2.kvartal 2017, etter å ha hatt lav kostnadsutvikling de siste årene. Dette betyr potensielt dramatiske kostnadsøkninger (PS! Kapitalindeksen i kostnadsindeksen for buss er i løpet av den siste tiden blitt omstridt, da den ikke synes å reflektere faktisk kostnadsutvikling).

I rapporten «Fremtidig rutestruktur 2019-2029» ble det forutsatt en gjennomsnittlig kostnads-/prisøkning på 2,5%. I de siste årene har kostnadsutviklingen vært lavere enn dette pga sterkt fall i drivstoffpriser og lave kapitalkostnader.

I tabellen under har vi forsøkt å synliggjøre fremtidig kostnadsnivå, dersom samme forutsetning - dvs en kostnadsøkning på 2,5% - også blir gjeldende fra 2019. I oppstillingen har vi lagt til grunn faktiske kostnader i 2016, prognose for 2017 og foreløpig utkast til budsjett for 2018. NB! Budsjettutkastet for 2018 inkluderer både en videreføring av ekstratilskudd fra Miljøpakken med 12MNOK fra 2017(som fikk en halvårsvirkning), samt en finansiering av helårsvirkningen av denne i 2018 på 20MNOK (jfr forrige punkt). Denne finansieringen er ikke vedtatt/avklart ennå, og AtB er forberedt på å ta høyde for at denne finansieringen ikke kommer på plass og derfor må justere ruteproduksjonen fra sommeren/høsten 2018. Manglende finansiering vil bryte forutsetningen om å øke kapasiteten gradvis for å møte situasjonen ved oppstart av nytt anbud høsten 2019, vil skape større kapasitetsutfordringer fra høsten 2018 enn vi har i dag, og vil således redusere inntektene fra samme tidspunkt.

I tabellen under er alle definerte kostnader til kollektivtilbudet i Stor-Trondheim hensyntatt – ikke bare for busstilbudet i Trondheim/Klæbu. Dette for å gi en illustrasjon av det samlede kostnadsnivået, samt endringene fra 2019 når metrobussystemet trer i kraft.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Rutekjøp trikk	21 930	23 100	23 900	24 498	25 110	25 738	26 381	27 041
Drift infrastruktur	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000
Andre kostnader	16 340	19 400	20 000	25 000	30 750	31 519	32 307	33 114
Administrasjon AtB	64 000	66 240	68 558	70 958	73 441	76 012	78 672	81 426
Rutekjøp buss	548 000	576 900	641 700	693 746	762 754	781 823	801 368	821 402
Totale kostnader	672 270	707 640	776 158	836 201	914 055	937 091	960 728	984 983

*Utvikling kostnader infrastruktur er ikke kjent, nivå på «Andre kostnader» fra 2019 er foreløpig heller ikke kjent, men er estimert. Adm kostnader for 2018 er ikke budsjettert pr nå, men fremskrevet på bakgrunn av 2017.

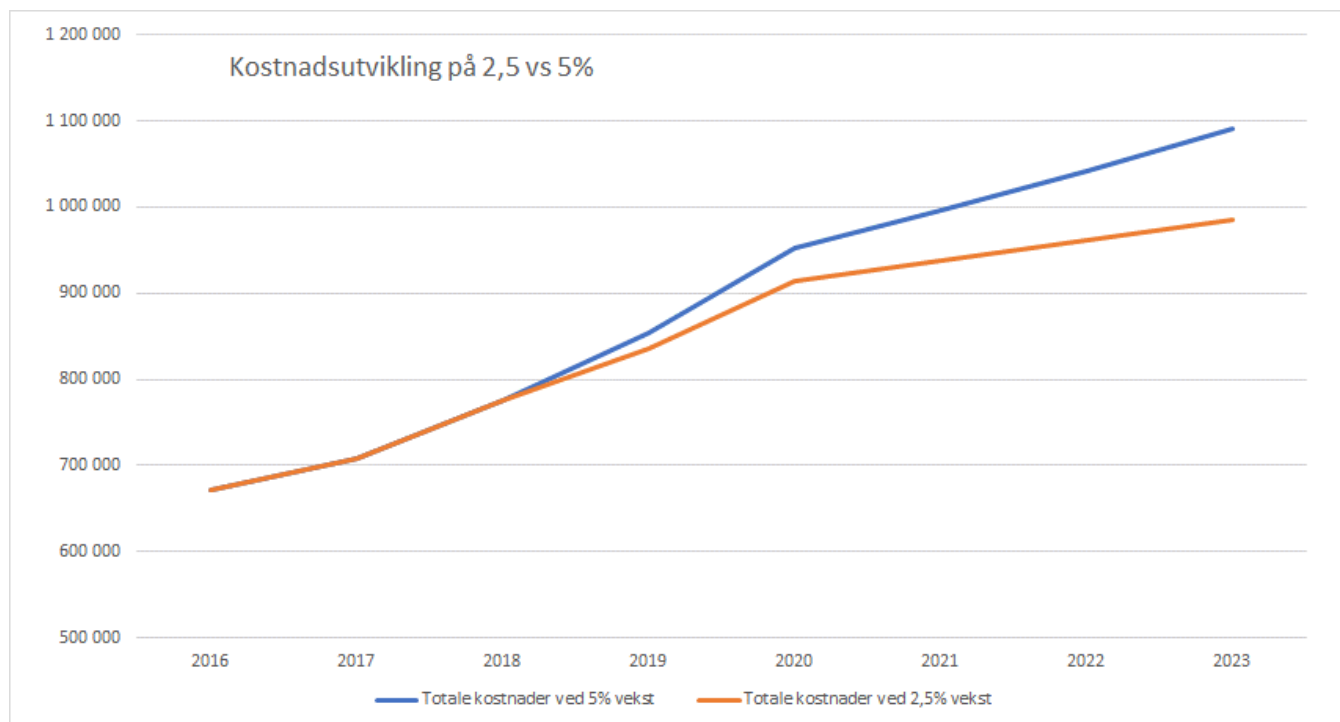
Som følge av økende kostnadsutvikling, legger vi pr i dag i arbeidet med budsjetteringen av 2018 til grunn en gjennomsnittlig kostnadsøkning på 5%. Dersom dette nivået på 5% blir gjeldende fremover som følge av kronekurs, renteutvikling og prisutvikling, vil vi kunne få følgende prisutvikling:

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Rutekjøp trikk	21 930	23 100	23 900	24 498	25 110	25 738	26 381	27 041
Drift infrastruktur	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000
Andre kostnader	16 340	19 400	20 000	25 000	30 750	31 519	32 307	33 114
Administrasjon AtB	64 000	66 240	68 558	70 958	73 441	76 012	78 672	81 426
Rutekjøp buss	548 000	576 900	641 700	710 666	800 415	840 436	882 458	926 580
Totale kostnader	672 270	707 640	776 158	853 122	951 716	995 704	1 041 818	1 090 161

Ved å sammenligne tabellene ser vi her at forskjellen mellom en prisstigning på 2,5 og 5% vil ha relativ stor effekt fra 2018, og i 2023 vil forskjellen mellom disse utgjøre mer enn 100MNOK i kostnader.

Omfanget og kostnaden på de transporttjenestene AtB kjøper er svært stor, og følgelig utgjør hver prosent mye.

Grafisk kan dette fremstilles slik:



Det er umulig å forutsi kostnadsutviklingen med stor presisjon, da prisutviklingen påvirkes av utviklingen i både nasjonal og global økonomi. Ser vi tilbake i nær fortid kan det imidlertid virke mindre sannsynlig at prisutviklingen framover skal kunne bli lavere enn 2,5% eller høyere enn 5% i gjennomsnitt over et lengre tidsrom. Vi har som sagt tidligere et svært usikkert grunnlag for å si noe om fremtiden, men simuleringen viser likevel at relativt små endringer i prosentuell kostnadsvekst vil kunne bety mye i kroner og øre.

4. Inntektsutvikling fra 2018/2019:

Rapporten «Fremtidig rutestruktur 2019-2029» har relativt enkle forutsetninger til grunn for beregning av fremtidige inntekter; 2% vekst i reisende x 2,5% årlig prisstigning = 5% årlig inntektsøkning med basis i prognostiserte inntekter for 2016. Inntektsberegningen tar derfor ikke høyde for at nytt rutetilbud i Stor-Trondheim med 30% flere kjørte km, økt kapasitet pr buss og nye bedre tilbud av reisedestinasjoner, vil kunne øke etterspørselen ut over dagens tilbud. Dette selv om dagens tilbud har vekst som langt overstiger 2%.

Dersom vi gjør samme øvelse som i rapporten, for hele Stor-Trondheim, med 5% inntektsvekst fra 2019, med grunnlag fra oppdaterte inntektstall for perioden 2016 – 2018 (foreløpig budsjettutkast), så ser en mulig fremtidig inntektsutvikling slik ut:

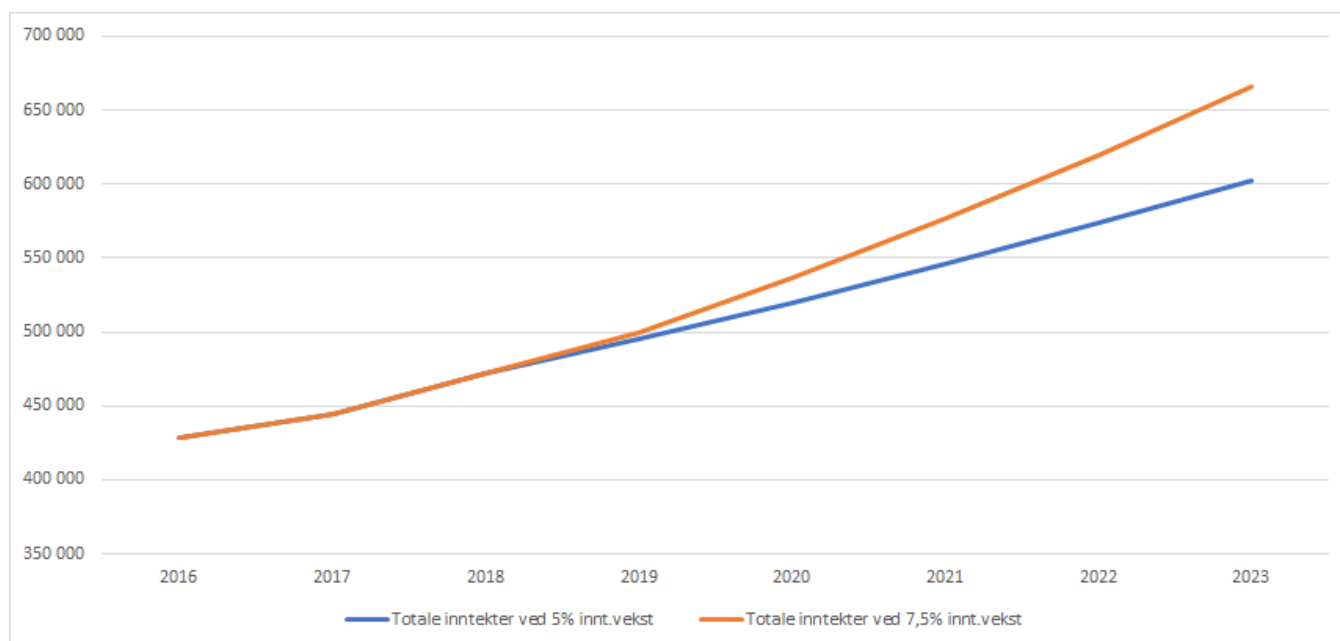
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Totale inntekter ved 5% innt vekst	428 100	444 900	471 600	495 180	519 939	545 936	573 233	601 894

*Noe usikkert anslag for 2018 pga ny prismodell og uavklart kompensasjon for endring i mva fra 10-12%.

Legger vi til grunn at nytt rutetilbud øker inntektsveksten noe mer – eksempelvis 7,5% - vil dette kunne gi følgende inntektsutvikling:

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Totale inntekter ved 7,5% innt.vek	428 100	444 900	471 600	499 765	536 904	576 810	619 692	665 771

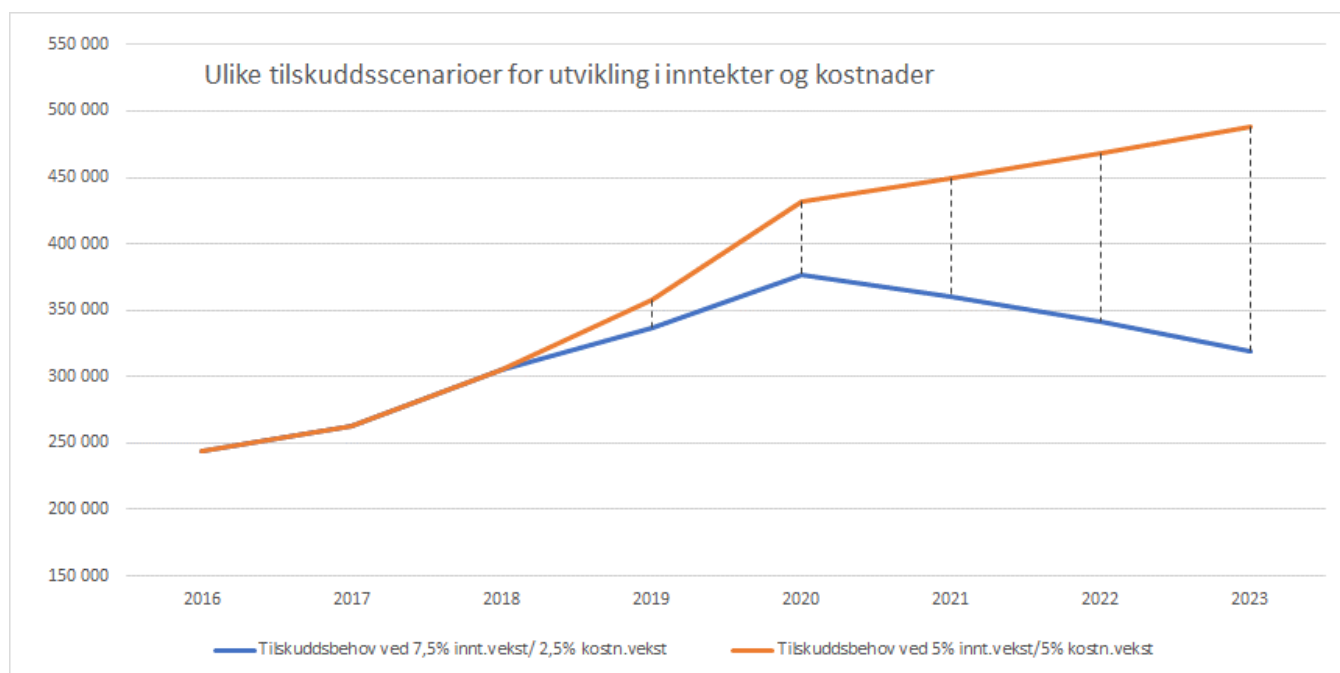
Vi ser at også her blir effekten av relativ små endringer i forutsetninger stor over tid.



5. Netto kostnader – utvikling i tilskuddsbehov fra 2018/2019:

Vi har ovenfor sett at relativt små forskjeller i forutsetninger, gir relativt stort utslag på inntekter og kostnader over tid. Det er derfor interessant å se hva dette kan bety for netto kostnaden ved kollektivtilbudet i Stor-Trondheim. Det vil si tilskuddet som det offentlige må yte for å kunne gi kundene/befolkningen et definert tilbud til et definert prisnivå.

I grafen under har vi sammenlignet «ytterpunktene» i scenarioene på kostnads- og inntektssiden. Det vil si at en situasjon med høy inntektsutvikling på 7,5% og lav kostnadsutvikling på 2,5% er sammenstilt mot en situasjon med lavere inntektsutvikling på 5% og høy kostnadsutvikling på 5%.



Disse to scenarioene for fremtidig tilskuddsbehov åpner for et ganske stort utfallsrom (markert med stiplede linjer) for hvor tilskuddsnivået kan havne dersom scenarioene befinner seg mellom de to som er valgt. Avstanden i 2020 er på 55MNOK og i 2023 på hele 170MNOK. Det er også verdt å merke seg at det mer pessimistiske scenarioet stadig vil være mer tilskuddskrevende, mens det mer optimistiske scenarioet har synkende tilskuddsbehov etter oppstart.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tilskuddsbehov ved 7,5% innt.vekst/ 2,5% kostn.vekst	244 170	262 740	304 558	336 436	377 152	360 281	341 037	319 213
Tilskuddsbehov ved 5% innt.vekst/5% kostn.vekst	244 170	262 740	304 558	357 942	431 777	449 768	468 585	488 267

Scenarioene i seg selv blir i dette tilfelle en beregning av forskjellige forutsetninger over tid, og er slik sett vanskelige å legge til grunn for beslutninger langt frem i tid. Beregningen av tilskuddsnivå viser likevel at selv mindre endringer i inntekts- og kostnadsnivå, får store utslag når endringene går i forskjellig retning. Dette er jo delvis det som kan være situasjonen for 2018, med lav prisvekst og noe som ser ut til å bli den høyeste kostnadsveksten på lenge. Utviklingen i kostnadsdriverene kan bli slik at variasjonene fra år til år blir større i fremtiden.

6. Flexibilitet – verktøy for å håndtere endringer i tilskuddsnivå:

Det ville ha vært mulig å sikre seg mot uventet store kostnadsøkninger dersom vi hadde lagt til grunn en fast pris eller fast regulering av pris. Da hadde vi imidlertid overført all prisrisiko til operatøren, noe denne ville måttet kompensere gjennom å prise tilbudet høyere – og sannsynligvis gitt oss en dyrere løsning totalt sett.

Det ligger i de inngåtte kontraktene endringsbestemmelser på inntil +/-30% på leveransen av busstjenester i Stor-Trondheim. Det er mulig å benytte seg av disse bestemmelsene for å kunne håndtere høye kostnader/tilskuddsnivå. Busstilbudet vil fra august 2019 være dimensjonert til å håndtere en vekst tilsvarende kravet til nullvekstmålet (2% årlig) i hvert fall frem til 2024 og med en viss sannsynlighet fram til 2029. Det er derfor lagt inn et vurderingspunkt for å kunne øke kapasiteten ved behov fra 2024. Dette innebærer at den ekstra kapasiteten er svært høy i starten av anbudsperioden, men vil gradvis avta gjennom gradvis økende antall reiser/reisende og dermed voksende etterspørsel. Det kan derfor være et mulig virkemiddel å redusere kapasitet litt i starten av denne perioden, - selv om dette vil redusere tilbudet og metrobusskonseptet totalt sett men allikevel sikrer nullvekstmålet-, dersom det er utfordringer knyttet til kostnads- og inntektssituasjonen. Se kap 2 om dagens situasjon.

Endringer i priser, produkter og rabatter er selvsagt også et virkemiddel for å påvirke inntekter og tilskuddsnivå. Stor-Trondheims innbyggere vil fra høsten 2019 få et bedre mobilitets-/kollektivtilbud – noe som også kan bidra til økt betalingsvilje.

Andre forhold som påvirker etterspørselen etter tilbudet, vil også kunne påvirke økonomien. Eksempelvis kan redusert fremkommelighet eller parkeringsrestriksjoner for bilister gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt.