

Styrelsen	2024-09-19
Handling nr	7.3
Handläggare	Sara Frank
Daterad	2024-09-12
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Budget 2025 – inriktningsbeslut

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

att godkänna redovisad inriktning till budget för 2025, samt

att ge VD i uppdrag att återkomma med detaljbudget för 2025 till styrelsesammanträdet 17 oktober.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Inledning och sammanfattning

Denna sammanfattning av budget 2025 syftar till att utgöra underlag för inriktningsbeslut för detaljbudget 2025. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden beslutar den 26 september om Västtrafiks uppdrag samt ram för nästkommande år.

Västtrafiks biljettintäkter fortsätter att visa en positiv utveckling. Arbetet med intäktssäkring har medfört positiva effekter på biljettintäkterna, där andelen betalande resenärer ökat.

Den allmänna kostnadsutvecklingen (index) bedöms ha en lägre ökningstakt vilket har en stor positiv inverkan på att Västtrafiks kostnadsutveckling i jämförelse med tidigare år.

Budgeten som helhet är i linje med infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens förslag till beslut och visar för 2025 ett minskat driftsbidrag med 19 mnkr i jämförelse med budget 2024. Intäkterna beräknas öka med ca 4%, medan kostnaderna exklusive finansnetto och övriga intäkter förväntas öka med ca -2%.

Till styrelsesammanträdet den 17 oktober sammanställer Västtrafik den slutliga detaljbudgeten för beslut av Västtrafiks styrelse. Det är sedan detaljbudgeten som avrapporteras till Västra Götalandsregionen. Inför styrelsesammanträdet sker även slutlig avstämning mot infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens beslut och uppdrag.

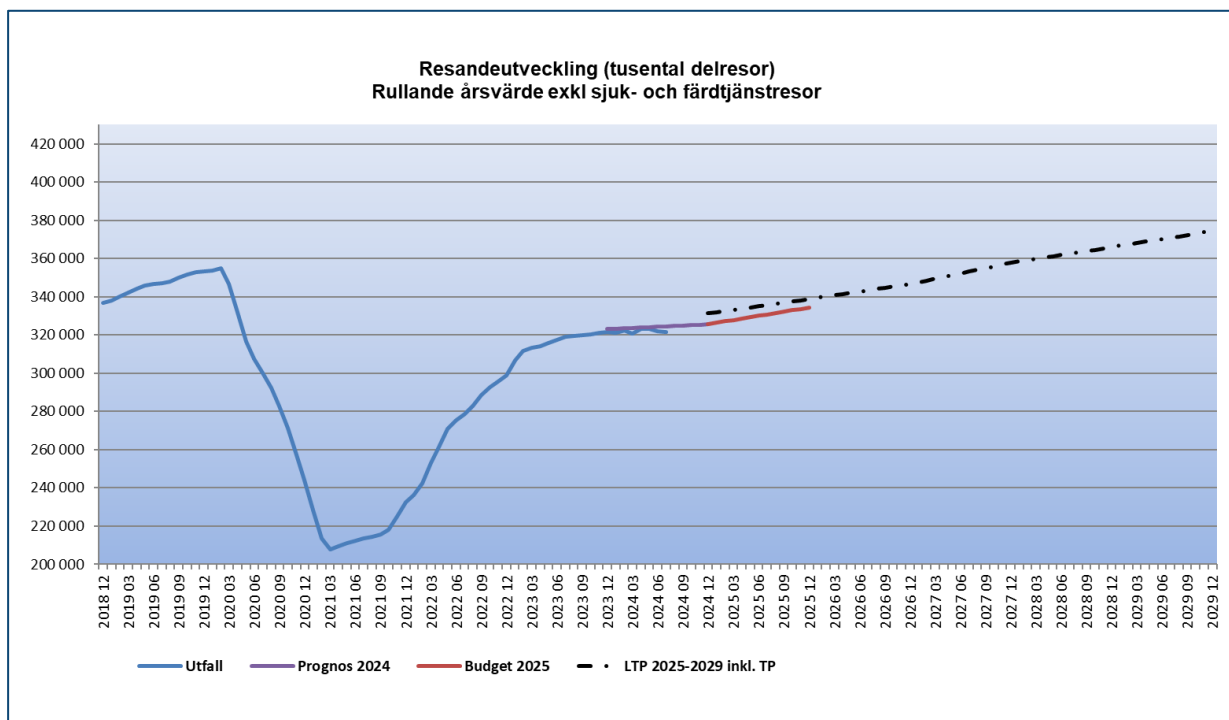
Nedanstående är ett urval av de rubriker under ekonomiavsnittet som sedan ingår i den slutliga detaljbudgeten.

Verksamheten

Budget 2025 bygger på en samlad bedömning av resandet utifrån den utvecklingen Västtrafik sett under den senaste tiden. Resandet har under 2024 en svag uppåtående trend som inte längre följer kurvan mot målet i trafikförsörjningsprogrammet på 350 miljoner delresor 2025.

De senaste åren har resenärerna förändrat sina resmönster. Västtrafik står nu framför ett förändrat normalläge där man behöver arbeta vidare med de olika resmöjligheterna inom hållbart resande i hela Västra Götaland. Detta i syfte att både minska trycket i högrafik och öka kännedomen även på landsbygder om andra resmöjligheter som gång/cykel till pendelparkeringar och närtrafik. För att uppnå en fortsatt positiv resandeutveckling krävs att kollektivtrafiken utvecklas och anpassas i takt med regionen och dess medborgare. Inriktningen för Trafikplan 2025 är att identifiera trafikförändringar som främjar nya resvanor och förbättrar erbjudandet för såväl befintliga som nya kunder.

Förutom trafikplan, finns det visst utrymme i budgeten för 2025 att kunna göra trafikförändringar under pågående år kopplat till infrastrukturprojekt och andra förändrade kollektivtrafikförutsättningar. Det är fortsatt viktigt att arbetet med ekonomisk hållbarhet och intäktssäkring för att säkerställa en budget i balans och skapa möjligheter att utveckla verksamheten i syfte att uppnå ökad marknadsandel.



För Västtrafik totalt är nuvarande bedömning att resandet 2025 kommer motsvara ca 334 miljoner resor (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor) vilket motsvarar 96% av målet i Trafikförsörjningsprogrammet om 350 miljoner resor 2025.

7 Ekonomi

Västtrafiks föreslagna ram till infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden visar för 2025 på ett minskat driftsbidrag motsvarande 19 mnkr (0%). I jämförelse med tidigare gjord långtidsprognos 2025–2027 har Västtrafiks behov av driftsbidrag bedömts minska med 300 mnkr. Den främsta anledningen till de förändrade förutsättningarna utgår ifrån indexutvecklingen. Utöver det beslutades en annan prisjustering motsvarande 3%, samt att Västtrafiks styrelse har givit bolaget i uppdrag att utifrån långtidsprognosen effektivisera cirka 1% av ”övriga kostnader” (ej trafik) över 3 år.

Vad avser biljettintäkter ser Västtrafik en fortsatt positiv utveckling till följd av resande-utvecklingen och det fortsatta arbetet med intäktssäkring. Västtrafik bedömer att biljettintäkterna förväntas öka med +163 mnkr under 2025.

Kostnadssidan fortsätter även den att öka främst på grund av genomförda satsningar i främst tåg och depåer. Kostnadsökningarna är på en lägre nivå än de senaste åren, mycket på grund av en stabilare allmän kostnadsutveckling (indexeffekt). Kostnadsmassan beräknas öka med -241 mnkr under 2025. Nuvarande estimering är att Västtrafik har en budget i balans. Nedan redovisas budget 2025 jämfört budget 2024 i enlighet med tidigare års principer.

Belopp i mnkr	Budget 2025	Budget 2024	Avvikelse B25-B24	%
Biljettintäkter	3 986	3 823	163	4%
Övriga intäkter	1 869	1 772	97	-5%
Kostnader	-12 079	-11 838	-241	-2%
Resultat före finansnetto och bokslutsdisp	-6 223	-6 243	19	0%
Finansnetto	1	1	0	
Resultat före driftsbidrag	-6 223	-6 242	19	0%
Förslag driftsbidrag	6 223	6 242	-19	0%
Resultat	0	0	0	

7.1 Resultat

Tabellen nedan ger en samlad bild av de större nettoeffekterna som påverkar avvikelsen mellan budget 2025 och budget 2024.

Sammanfattning av avvikelser budget 2025 i jämförelse med budget 2024 (Belopp i mnkr)	
Biljettintäkter	163
Index (exkl el tåg och spårvagn)	-20
TP 2025 etc	-48
Upphandling/omförhandling	105
Spårvagn trafik, bana och fordon	-168
Tåg trafik, bana och fordon	-6
Övrigt	-8
	19

Biljettintäkterna består av olika effekter som beskrivs under särskilt stycke senare i rapporten (+163 mnkr).

Index avviker mellan åren i ovanligt liten omfattning, cirka -20 mnkr. Bedömningen är en stabilare kostnadsutveckling i jämförelse med de senaste åren. Kostnaden drivs främst utifrån AKI, KPI medan bränsleindex bedöms stabilare. Ränteindex är estimerat utifrån Riksbankens räntebana som visar en positiv utveckling.

Trafikplan 2025 är beslutad och effekterna utifrån den medtagna i budget 2025 (-25 mnkr). Utöver det finns ytterligare medel för trafikändringar för att hantera de trafiketableringar eller andra behov av förändringar med kortare perspektiv under kommande år (-23 mnkr).

Upphandling och omförhandling är positiva upphandlingseffekter i nya trafikavtal (+105).

Spårvagn trafik, bana och fordon (-168 mnkr) avser dels trafikkostnaderna för drift och underhåll av spårvagnstrafiken som utförs av Göteborg Spårvägar (-112 mnkr). Sen avser det även ökade bankostnader (-43 mnkr) samt ökad kostnad för de nya spårvagnarna M34 (-13) som bedöms komma under 2025. Slutligen förväntas även upphandling av helt ny spårvagn pågå under nästkommande år (-16 mnkr).

Tåg trafik, bana och fordon (-6 mnkr) innehåller stora kostnadsförändringar även om totalen inte är stor. Exempelvis förväntas de första nya tågfordonen X80 börja användas under 2025 vilket ökar hyreskostnader och även kräver en etablering (-43 mnkr). Samtidigt återlämnas nu inhyrda tåg från Skånetrafiken (+21 mnkr). Det planeras för stora banarbeten inom tågtrafiken bland annat på Västra Stambanan vilket medför produktionsnedsättningar samtidigt som det kommer ställas högre krav på ersättningstrafik (-18 mnkr). Utöver det har ett nytt banavgiftsavtal trätt i kraft som minskat kostnaderna för bana med 47 mnkr.

Övrigt (-8 mnkr) innehåller resterande delar av verksamheten som till exempel ökade personalkostnader (-29 mnkr), positiva avskrivningar men även kostnadsbesparingar i verksamheten som väger upp såsom digitalisering av försäljningskanaler, konsultväxlingar och effektivisering av verksamhet.

Känslighetsanalys

Västtrafik är utsatt för normala marknadsrisker. Efterfrågan på Västtrafiks tjänster påverkas av förändringar i konjunktur och på arbetsmarknad. Det går heller inte med säkerhet att förutse kundernas reaktion på förändringar av Västtrafiks priser och tjänster. Intäkterna styrs av hur resenärerna reser och väljer färdbevis.

Utvecklingen av index är alltid svår att bedöma. Västtrafik baserar därför budget på officiella prognoser där sådana finns att tillgå. Små avvikelser framför allt avseende indexen AKI och KPI påverkar stora delar av kostnadsmassan.

Vad avser index för bränsle finns inga officiella prognoser. Situationen är i dagsläget ännu mer komplex utifrån användandet av alternativa drivmedel som t ex RME, HVO. Indexen påverkar inte lika stora andelar som övriga index, men svänger ofta mer under ett år.

Händelser i omvärlden påverkar utvecklingen och dessa index.

7.1.1.2 Biljettintäkter

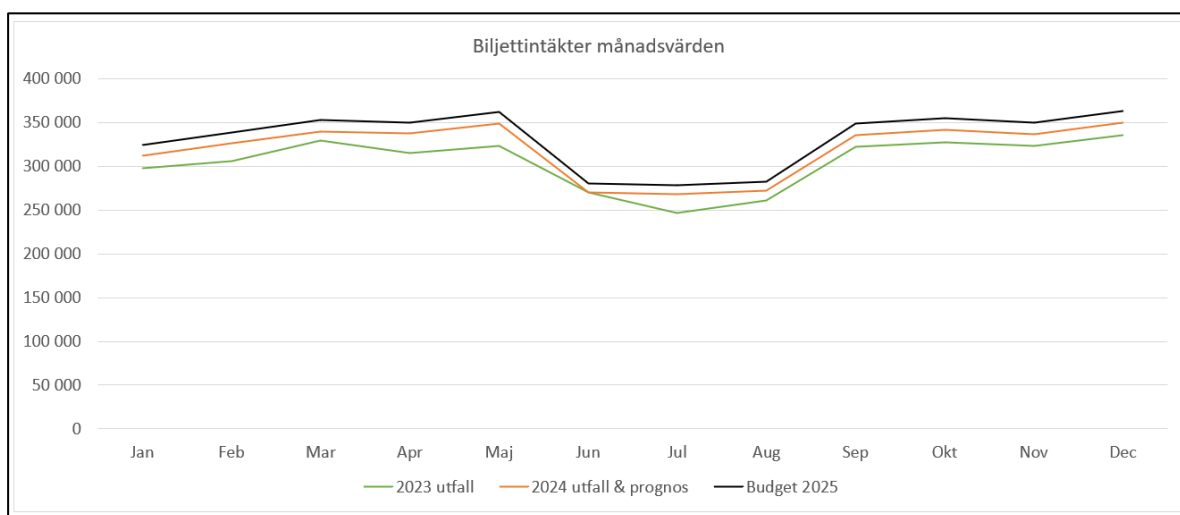
Biljettintäkterna förväntas öka med +163 mnkr (4%) i jämförelse med budget 2024.

Budgetförslaget innehåller en genomsnittlig prisjustering motsvarande 3%, vilket beräknas motsvara cirka +75 mnkr. Västtrafik fortsätter att ha ekonomisk hållbarhet som fokusområde där

budget i balans och arbete med intäktssäkring är en viktig del. Det påbörjade arbetet med intäktssäkring och de aktiviteter som pågår kommer fortsätta att utvecklas under 2025 vilket förväntas ge en fortsatt positiv effekt på intäkterna.

(Mnkr)		
Biljettintäkter	Budget 2024	3 823
Prisjustering		75
Ökande försäljning och resande, biljettmix etc		43
Intäktssäkring		45
Biljettintäkter	Budget 2025	3 986

Att bedöma resandets utveckling samt resenärens val av färdbevis är alltid svårt. De förändringar i resvanor och behov som kommit efter pandemin har påverkat Västtrafik. Återhämtningen har varit stark, men mattats av under 2024. Biljettintäkterna har återgått bättre än resandet, vilket bl a beror på ändrad biljettmix och resultat av intäktsäkring.



Diagrammet ovan visar utfallet för 2023 och prognos 2024 samt budget 2025 (svart linje). Bedömningen är att intäkterna fortsätter att öka till följd av prisjustering, men också till följd av resandeökning och intäktssäkring.

7.1.2 Verksamhetens kostnader

Kostnaderna i budgetförslag 2025 ökar med -241 mnkr (-2 %) i jämförelse med budget 2024.

(Belopp i mnkr)	Budget 2025	Budget 2024	Avvikelse B25-B24	%
Direkta trafik kostnader	-10 193	-9 622	-571	-6%
Övriga driftskostnader	-1 154	-1 502	348	23%
Personalkostnader	-446	-417	-29	-7%
Avskrivningar	-286	-297	11	4%
Totala kostnader	-12 079	-11 838	-241	-2%

I arbetet med budget 2025 har det gjorts förändringar i klassificering av vissa kostnader från övriga driftkostnader till direkta trafik kostnader. Detta har gjorts för att uppnå en bättre stabilitet över tid inom respektive kostnadsslag. Det gäller till exempel underhåll och tungt underhåll av fordon, hyra av fordon och kostnader för depåer. Det påverkar jämförelsen med budget 2024 för direkta trafik kostnader och övriga driftkostnader.

De största kostnadsökningarna är beskrivna i tidigare sammanfattning utifrån en nettoredovisning för att visa totala konsekvenserna. Nedan är en beskrivning utifrån bruttopåverkan inom respektive kostnadsslag.

Trafikkostnaderna ökar med -6%. Den största förklaringsposten avser om klassificeringar av trafik kostnader (-424 mnkr). Den reella ökningen av trafik kostnaderna -147 mnkr. Den allmänna kostnadsutvecklingen (index) på trafikavtalen visar en lägre ökningstakt än senaste årens budgetar. (-20 mnkr). Den största negativa avvikelserna avser ökade kostnaderna för spårvagnstrafik (-112 mnkr). Samtidigt finns det även positiva poster för till exempel upphandlingseffekter (+105) som väger upp andra kostnadsökningar.

Driftkostnaderna minskar med +23 % mellan budgetåren. Den största förklaringsposten är överföring av fordons- och depåkostnader (+424 mnkr). Driftkostnaderna ökar reellt med -76 mnkr. Här finns diverse kostnadsökningar men även kostnader för vidarefakturering upptaget med -40 mnkr vilket har en motsvarande övrig intäkt.

Personalkostnaderna ökar med -7 %. Det avser lönejustering enligt prognosticerat AKI-index, samt justering för högre AKI 2024 än budgeterat. Även effekter av ej budgeterade konsultväxlingar. Personalkostnaderna innehåller ingen utökning av antal medarbetare under 2025.

Avskrivningarna minskar med 4% för 2025. Andelen anläggningar som är färdigavskrivna och går ur plan är större än de beräknade aktiveringarna enligt investeringsplanen.

7.5 Investeringar

Kollektivtrafiken står inför stora investeringar under 2025 och kommande år. Omfattande nyinvesteringar pågår i såväl tåg- som spårvagnsfordon samt i depåer och större hållplatser.

På grund av regionens stora totala investeringar så har regionen beslutat att ha en särskild hantering av investeringar. Bland annat innebär det att beslut om verksamhetsstyrda investeringsramar samt fortsatt planering och genomförande av ägarstyrda investeringar ännu inte fattats inför 2025. Beslut beräknas tas i oktober.

De investeringar som aktiveras under 2025 i Västtrafik och avser verksamhetsstyrda investeringar som presenteras i tabell nedan bedöms påverkas i mindre omfattning. Konsekvenserna på de mer långsiktiga investeringarna och kommande behov kan komma att påverkas på ett tydligare sätt.

Alla investeringar inom fastighetsområdet hanteras som tidigare av Västfastigheter och innebär en hyreskostnad för Västtrafik när byggnaderna färdigställts.

Västtrafiks investeringsplan 2024 visar aktiveringar av de investeringar som hanteras i Västtrafiks anläggningsregister och således påverkar posten avskrivningar i budget 2025.

I investeringsplanen finns utöver nedanstående plan beslut och utbetalningar för investeringar som påbörjas under 2025 men som aktiveras 2026 eller senare. Dessa investeringar sammantaget kan komma att begränsas av kommande beslutade ramar. Behov av prioriteringar kommer hanteras

genom prioritering inom Västtrafiks totala investeringsram eller i enlighet med regionens investeringsprocess.

Investeringar, aktivering tkr	Brutto invest B2025	Brutto invest B2024
Säkerhet och administrativ service	650	780
Elektrifiering Båt	55 596	
Utveckling system	13 500	21 700
Fordonsutrustning/Trafiknära utrustning	38 964	
Tågunderhåll	45 595	18 900
Spårvagn utrustning	30 600	21 400
Tåg inköp 1 st Itino		15 000
Elektrifiering laddinfrastruktur		7 000
Bussdepå utrustning	340	20 200
Övrigt	27 500	20 100
Summa investeringar	212 745	125 080

7.5.1 Självfinansieringsgrad

Västtrafiks självfinansieringsgrad var åren innan pandemin motsvarande 50–51% (enligt beräkning i årsredovisningen). Med start under pandemin med minskade biljettintäkter, men också en efterföljande hög allmän kostnadsutveckling, så påverkades självfinansieringsgraden negativt. En estimering av självfinansieringsgraden utifrån budget 2025 visar på cirka 47,9 %. Intäkternas utveckling och en lägre ökningstakt av den allmänna kostnadsutvecklingen gör att självfinansieringsgraden stärks något jämför med de senaste åren. Inga direkta effekter av infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens uppdrag att utreda en plan för att höja Västtrafiks självfinansieringsgrad till 50% finns med i budgeten.

7.10 Eget kapital och obeskattade reserver

Västtrafik har vid ingången av 2024 motsvarande 997 mnkr avsatta i obeskattade reserver. (Samtliga obeskattade reserver avser överavskrivningar.) Utifrån pågående resultatutveckling och positiva budgetavvikelse förväntar Västtrafik att dessa ökar ytterligare under innevarande år.

//

Bilaga 1 – Specifikation investeringar, aktivering

Affärsområde	Investeringar aktivering tkr - detaljerad	Brutto invest
1	Möbler och inredning	400
1	Arbetsmiljö	250
Säkerhet och administrativ service		650
4	Nätstation Sören Mannheimers pir	5 830
4	Anslutning Sören Mannheimers pir	5 650
4	Laddkran 2 Strömstad	3 600
4	Underhållsåtgärder fartyg	1 500
4	Konvertering till eldrift Älveli	31 500
4	Nätstation Klippan	5 832
4	Anslutning Klippan	260
4	Anslutningsavgift Rönnäng laddinfra	974
4	Anslutningsavgift Kyrkesund laddinfra	450
Elektrifiering båt		55 596
5	Digitala skyltar M31 2023-2028	2 000
5	Digital skyltning vidareutveckling 2025	2 000
5	Reseplanering Vidareutveckling 2025	2 200
5	CRM vidareutveckling 2025	500
5	Företag & Skola, vidareutveckling 2025	1 900
5	To Go vidareutveckling 2025	1 900
5	Försäljningsplattform vidareutveckling 2025	3 000
Utveckling system		13 500
5	Etablering 2025 Trafiknära utrustning	9 282
5	Etablering 2025 Trafiknära utrustning	2 420
5	Etablering 2025 Trafiknära utrustning	6 782
5	Etablering 2025 Trafiknära utrustning	4 195
5	Etablering 2025 Trafiknära utrustning	8 087
5	Utbytesprogram Trafiksäkerhet-/trygghetskamera 2	1 500
5	Utrustning PCU KRS på spårvagn	1 700
5	Utbyte/LCM datacenterswitchar	5 000
Trafiknära utrustning		38 964
7	Övertag HVK:er från GS till VT	10 000
7	2 st utrustning spolsystem bromsar	2 200
7	M33 HVK:er 2024	3 000
7	Extra HVK:er i samband med M31 revisionen	2 500
7	Specialverktyg M31, M32, M33, M34	2 400
7	Obsoleta komponenter - M32	4 300
7	M31 HVK:er generellt/förstörda komponenter	600
7	M32 HVK:er generellt/förstörda komponenter	600
7	M31 - M34 obsolta komponenter	5 000
Spårvagn utrustning		30 600
7	Upprustning U2 X61 Proj nr 4211	21 300
7	ERTMS Retrofit (RISE), proj 3076	15 295
7	PIS Itino	9 000
Tåg underhåll		45 595
7	Bulycke bussdepå	250
7	Järnbrott bussdepå utrustning, ÄTA extern part	90
Bussdepå utrustning		340
5	LCM F5:or	4 000
5	LCM Servrar	8 000
5	LCM Nätverk	1 000
5	LCM DC Coreswitchar	3 000
5	LCM Netappar	3 000
5	LCM Server	500
5	LCM Nätverk RC m.m.	500
5	CIAM	6 000
5	Mac, 15 st utvecklardatorer	500
5	Skrivare, 9 st	400
7	Byte av gatedörrar, Allum	600
Övrigt		27 500
Summa investeringar, aktivering		212 745