

<b>Styrelsen</b>	<b>2023-09-22</b>
<b>Handling nr</b>	<b>7.3</b>
<b>Handläggare</b>	<b>Sara Frank</b>
<b>Daterad</b>	<b>2023-09-10</b>
<b>Reviderad</b>	

**Till  
Styrelsen för Västtrafik AB**

## **Budget 2024 – inriktningsbeslut**

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

att godkänna redovisad inriktning till budget för 2024, samt

att ge VD i uppdrag att återkomma med detaljbudget för 2024 till styrelsesammanträdet 19 oktober.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Sara Frank

## Inledning och sammanfattning

Denna sammanfattning av budget 2024 syftar till att utgöra underlag för inriktningsbeslut för detaljbudget 2024. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden beslutade den 14 september om Västtrafiks uppdrag samt ram för nästkommande år.

Västtrafiks biljettintäkter fortsätter att återhämta sig. Den positiva utvecklingen har gått fortare, vad avser biljettintäkterna, än vad som tidigare var prognosticerat. Arbetet med intäktssäkring har också medfört positiva effekter på biljettintäkterna, där andelen betalande resenärer ökat.

Samtidigt som biljettintäkterna ger en positivare bild, ökar nu däremot Västtrafiks kostnader utifrån den allmänna kostnadsutveckling som är i samhället. Trafikavtalen medför ökade kostnader vad gäller år 2024 och då främst avseende den generella inflationen, såväl som kommande års löneutveckling och även ränteutvecklingen. Västtrafik arbetar fortsatt med att prioritera för att uppnå en budget i balans, samtidigt som verksamheten strävar efter att klara uppdraget och uppnå de mål som är satta.

Budgeten som helhet är i linje med infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens förslag till beslut och visar för 2024 ett ökat driftsbidrag motsvarande 267 mnkr (4%) i jämförelse med budget 2023. Intäkterna beräknas öka med ca 8%, medan kostnaderna exklusive finansnetto och övriga intäkter förväntas öka med ca 6%.

Till styrelsesammanträdet den 19 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.

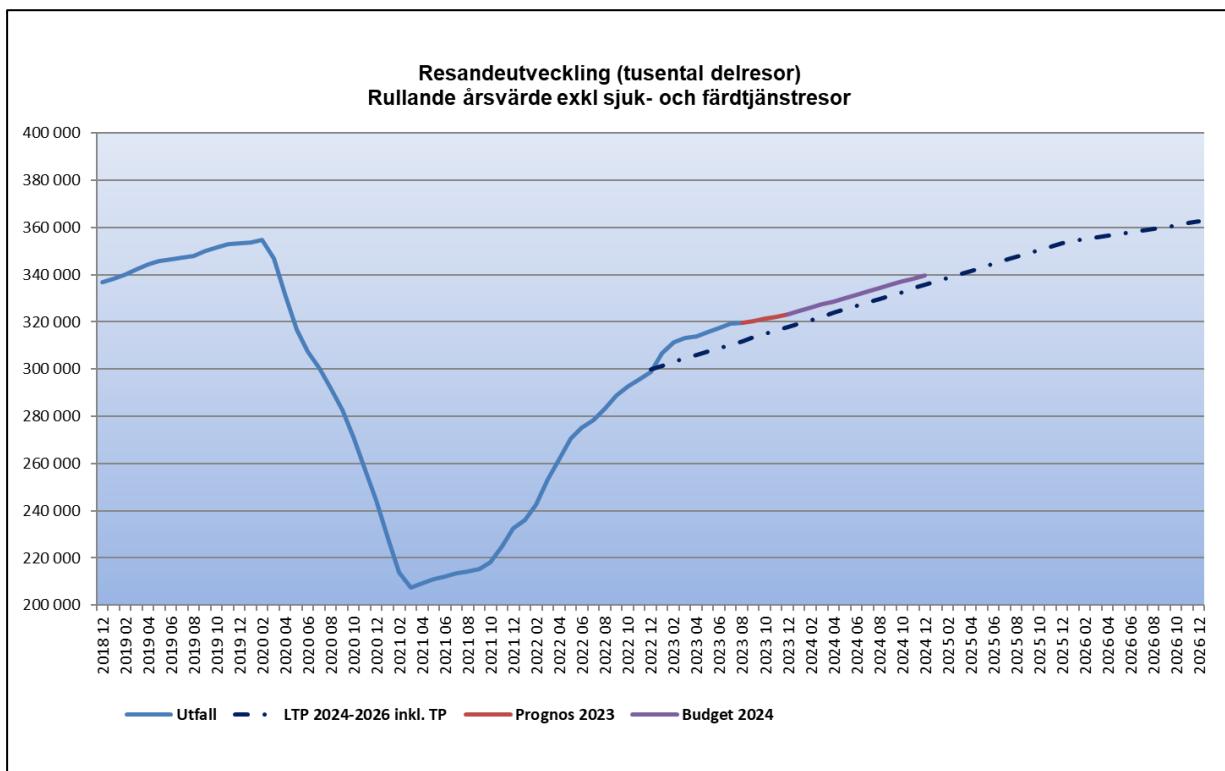
Nedanstående är ett urval av de rubriker under ekonomiavsnittet som sedan ingår i den slutliga detaljbudgeten.

## Verksamheten

Budget 2024 bygger på en samlad bedömning av resandet utifrån den utvecklingen Västtrafik sett under den senaste tiden. Resandet har under 2023 en fortsatt uppåtgående trend som 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 2024 är att analysera och värdera effektiviteten i dagens trafik samt att fokusera på att skapa fler resmöjligheter och främja nya resvanor.

Förutom trafikplan, finns det visst utrymme i budgeten för 2024 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 fortsätter 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 2024 kommer motsvara ca 339 miljoner resor (exklusive resor för färdtjänst/sjukresor) vilket motsvarar 97% av målet i trafikförsörjningsprogrammet om 350 miljoner resor 2025.

## 7 Ekonomi

Västtrafiks föreslagna ram till infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden visar för 2024 på ett ökat driftsbidrag motsvarande 267 mnkr (4%). Vad avser biljettintäkter fortsätter Västtrafik sin återhämtning sedan pandemiåren. Tillsammans med fortsatt arbete med intäktssäkring bedömer

Västtrafik att biljettintäkterna förväntas öka i samma storleksordning det vill säga med +270 mnkr under 2024.

Kostnadssidan fortsätter även den att öka dels på grund av genomförda satsningar i främst spårvagnar och depåer, men även på grund av fortsatt förväntad hög allmän kostnadsutveckling (indexeffekt). Kostnadsmassan beräknas öka med -677 mnkr under 2024. Nuvarande estimering är att Västtrafik har en budget i balans, men den är starkt beroende av den fortsatta utvecklingen avseende bränsle, el och konjunkturen i övrigt. Nedan redovisas budget 2024 jämfört budget 2023 i enlighet med tidigare års principer.

Belopp i mnkr	Budget 2024	Budget 2023	Avvikelse B24-B23	%
Biljettintäkter	3 823	3 554	270	8%
Övriga intäkter	1 772	1 631	141	9%
Kostnader	-11 838	-11 161	-677	-6%
<b>Resultat före finansnetto</b>	<b>-6 243</b>	<b>-5 976</b>	<b>-267</b>	<b>-4%</b>
Finansnetto	1	1	0	
<b>Resultat före driftsbidrag</b>	<b>-6 242</b>	<b>-5 975</b>	<b>-267</b>	<b>-4%</b>
Förslag driftsbidrag	6 242	5 975	267	-4%
<b>Resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

## 7.1 Resultat

Tabellen nedan ger en samlad bild av de större nettoeffekterna som påverkar avvikelsen mellan budget 2024 och budget 2023.

<b>Sammanfattning av avvikelser budget 2024 i jämförelse med budget 2023</b>	
(Belopp i mnkr)	
Biljettintäkter	270
Index	-322
Förändrat resande	-24
Förändrad trafik, trafikplan, upphandling mm	-14
Spårvagn trafik, banan och fordon	-228
Effektiviseringar	66
Personalkostnader	-27
Övrigt	11
	<b>-267</b>

Intäkterna består av olika effekter som beskrivs under särskilt stycke senare i rapporten.

Index ökar mellan åren med cirka -322 mnkr. Det är en fortsatt hög kostnadsutveckling i jämförelse med tidigare års bedömningar. Kostnaden drivs främst utifrån AKI, KPI samt ränteindex medan bränsleindexen under 2024 förväntas avvika positivt mot 2023 års nivå. Det är fortsatt en ostabil situation där utvecklingen samt de ekonomiska konsekvenserna är svåra att bedöma. Medtaget finns effekter av avslutad skattebefrielse på biogas (-60 mnkr). Där pågår diskussioner om att skattebefrielsen eventuellt kan återinföras.

Resandet fortsätter att utvecklas positivt och därmed ökar även de rörliga kostnader, såsom incitament och förstärkningstrafik (-24 mnkr).

Förändrad trafik, trafikplan, upphandling m m, avser förändringar i trafiken på kort och lång sikt. (-14 mnkr). Trafikförändringarna ger sammantaget en kostnadsökning med -65 mnkr. Den ökningen motverkas av effektiviseringar i trafiken motsvarande +25 mnkr samt positiva upphandlingseffekter netto + 26 mnkr.

Spårvagnstrafiken förväntas under 2024 få ökade kostnader (-228 mnkr). Det beror främst på ökade trafik kostnader från Göteborgs Spårvägar som avser fordonsdepå Ringön, drift, underhåll av vagnar m m . Utöver det ökar kostnaden för drift och underhåll av spårvagnsbanan. Fortsatt leverans av den nya spårvagnen M33 för även med sig viss kostnadsökning.

I driften har Västtrafik genomfört effektiviseringar motsvarande +66 mnkr som får effekt under 2024. De största delarna är en fortsatt digitalisering av försäljningen som innebär reducerade kostnader med +33 mnkr samtidigt som en reducering av transaktionskostnaderna medfört ytterligare effektivisering på försäljningsomkostnaderna (+ 10 mnkr). Biljettkontrollen har minskat sina kostnader med ca +37 mnkr efter att en ny upphandling för området genomförts samtidigt som verksamheten utökas.

Kostnadsutvecklingen på övriga poster avviker positivt med 11 mnkr. Posten övrigt avser ett stort antal poster som avviker både negativ och positivt.

## Långtidsprognos

I långtidsprognosen 2024 – 2026 bedömdes behovet av driftsbidrag motsvarande ökningen i förslag till budget, med undantag för beslut om prisjustering som påverkar med +65 mnkr. Behovet av driftsbidrag i långtidsprognos var 6 310 mnkr, och är efter beslut om prisjustering i budget nu 6 242 mnkr. Intäkterna i budget överstiger långtidsprognosen med ca 240 mnkr men kostnadsmassan överstiger även den med motsvarande nivå, där t ex trafik kostnaderna är -195 mnkr högre än vad som tidigare förväntas. Den allmänna kostnadsutvecklingen (index, -155 mnkr) är den största förklaringen för trafik kostnaderna.

## 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. Beaktat nuvarande läge är bedömningarna i budget 2024 mycket osäkra.

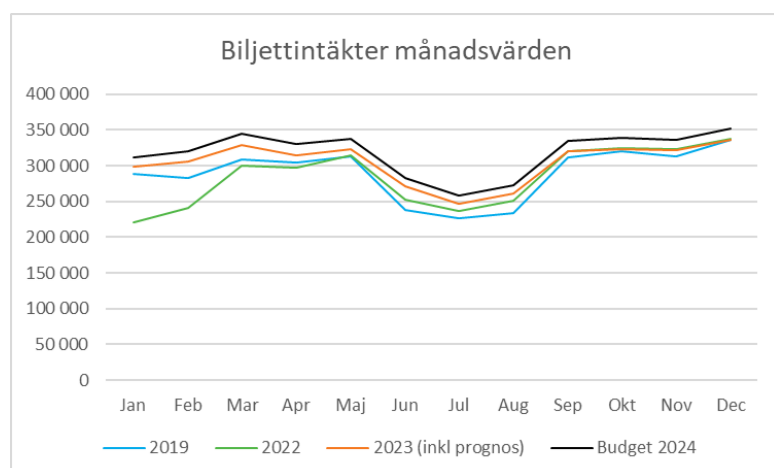
### 7.1.1.2 Biljettintäkter

Biljettintäkterna förväntas öka med +270 mnkr (8%) i jämförelse med budget 2023. Budgetförslaget innehåller en genomsnittlig prisjustering motsvarande 2,6%, vilket beräknas motsvara cirka +65 mnkr. Den påverkas dock av förändringen 2023 med införda omlottzoner. Västtrafik fortsätter att ha ekonomisk hållbarhet som fokusområde där budget i balans och arbete

med intäktssäkring förväntas ge fortsatt positiva ekonomiska effekter även under 2024. Det avser dels positiv påverkan på intäkterna från åtgärder som genomförts under 2023, men ytterligare aktiviteter planeras för 2024 såsom utökning av biljettkontrollens verksamhet.

(Mnkr)		
<b>Biljettintäkter</b>	<b>Budget 2023</b>	<b>3 554</b>
Ökande försäljning och resande, biljettmix etc		180
Prisjustering		51
Intäktssäkring		143
Övrigt		-105
<b>Biljettintäkter</b>	<b>Budget 2024</b>	<b>3 823</b>

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 dock varit stark och gått fortare än vad som tidigare har förutspått. Biljettintäkterna har återgått bättre än resandet, vilket bl a beror på ändrad biljettmix där enkelbiljetter säljs i större omfattning än tidigare. Under 2023 ökar andel periodbiljetter igen och förväntningen är att detta fortsätter under 2024.



Diagrammet ovan visar utfallet för 2019, 2022 och prognos 2023 samt budget 2024 (svart linje). Bedömningen är att hösten 2023 samt 2024 kommer medföra fortsatt uppgående trend men i lägre omfattning och med påverkan av förändrad biljettmix motsvarande första delen av 2023. Förväntningen i budget 2024 är att Västtrafik inte kommer nå 2019 års nivå i 2024 års prisnivå, men däremot att nivån är uppnådd nominellt. En procents fel i det årliga genomsnittet motsvarar nästan 40 mnkr upp eller ned på intäktsmassan.

### 7.1.2 Verksamhetens Kostnader

Kostnaderna i budgetförslag 2024 ökar med -677 mnkr (-6 %) i jämförelse med budget 2023. Det är den allmänna kostnadsutvecklingen (index) som står för huvuddelen av ökningen.

Belopp i mnkr	Budget 2024	Budget 2023	Avvikelse B24-B23	%
Direkta trafikknkostnader	-9 622	-9 064	-558	-6%
Övriga driftskostnader	-1 502	-1 399	-103	-7%
Personalkostnader	-417	-391	-27	-7%
Avskrivningar	-297	-308	10	3%
<b>Totala kostnader</b>	<b>-11 838</b>	<b>-11 161</b>	<b>-677</b>	<b>-6%</b>

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 påverkansposten avser ökning av den allmänna kostnadsutvecklingen (index) på trafikavtalen med -322 mnkr. Kostnaderna för spårvagnstrafik fortsätter även den öka med -228 mnkr och avser ny spårvagnsdepå (Ringön), drift, reparation och underhåll av spårvagnarna mm. Utöver det ökar även kostnaderna för drift och underhåll av banan.

Driftskostnaderna ökar med -7 % mellan budgetåren. Kostnaderna för underhåll och reparation av tåg, spårvagnar, depåhyra etc står för störst del av ökningen. Västtrafik påbörjar inom systemområdet två större förändringsprogram ”Framtidens biljettköp” och ”Framtidens trafikinformation”. Det kommer ställa fortsatt höga krav på prioritering och fokusering att driva detta de nästkommande åren.

Personalkostnaderna ökar med -7 %. Det avser växande verksamhet samt årlig lönejustering enligt prognosticerat AKI-index.

Avskrivningarna minskar med 3% även 2024. Andelen som går ur plan är större än de beräknade aktiveringarna enligt investeringsplanen.

## 7.5 Investeringar

Kollektivtrafiken står inför stora investeringar under 2024 och kommande år. Omfattande nyinvesteringar pågår i såväl tåg- som spårvagnsfordon samt i depåer och större hållplatser. Totalt sett har kollektivtrafik-investeringar en ram om 8 mdkr. Ramen för verksamhetsstyrda investeringar avser utbetalningar för 2024 medans ramarna för ägarstyrda investeringar samt investeringar utanför ram avser utbetalningar för 2024 och kommande år i de utpekade objekten.

- Ägarstyrda ramar (5 777 mnkr)
- Verksamhetsstyrda ramar (239 mnkr)
- Investeringar utanför ram (1 999 mnkr)

Alla investeringar inom fastighetsområdet hanteras 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 2024. Bedömningen är att nedanstående plan som helhet ska vara i linje med de ramar som tilldelats.

I investeringsplanen finns utöver nedanstående plan, utbetalningar för investeringar som påbörjas under 2024 men som aktiveras 2025 eller senare. Dessa investeringar sammantaget kan komma att begränsas av beslutade ramar. För investeringar kopplade till investeringsramen för verksamhetsstyrda fordonsinvesteringar finns också en särskild osäkerhet kopplat till hur investeringarna kan genomföras och periodiseringen mellan olika år. Detta kan påverka utfallet i förhållande till ramen för enskilt år.

Behov av prioriteringar kommer hanteras genom prioritering inom Västtrafiks totala investeringsram eller i enlighet med regionens investeringsprocess.

Investeringar, aktivering tkr	Brutto invest B2024	Brutto invest B2023
Säkerhet och administrativ service	780	1 660
Utveckling system	21 700	24 600
Fordonsutrustning	0	47 400
Övrigt IT	20 000	13 350
Tågunderhåll	18 900	77 500
Spårvagn utrustning	21 400	93 900
Tåg inköp 1st Itino	15 000	0
Båtunderhåll	0	1 000
Elektrifiering laddinfrastruktur	7 000	6 500
Bussdepå utrustning	20 200	0
Övrigt	100	11 890
<b>Summa investeringar</b>	<b>125 080</b>	<b>277 800</b>

### 7.5.1 Självfinansieringsgrad

Västtrafiks självfinansieringsgrad var åren innan pandemin motsvarande 50-51 % (enligt beräkning i årsredovisningen). Pandemin och minskade biljettintäkter har påverkat självfinansieringsgraden negativt. Görs motsvarande estimering utifrån budget 2024 förväntas självfinansieringsgraden hamna lägre även om den stärkts i och med återhämtningen av biljettintäkterna och bedöms nu motsvara cirka 46,7 %. Västtrafik kommer under 2023/2024 vara delaktiga i infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens uppdrag att utreda en plan för att höja Västtrafiks självfinansieringsgrad till 50%.

### 7.10 Eget kapital och obeskattade reserver

Västtrafik har vid ingången av 2023 motsvarande 741 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*



Enhet	Avd.	Investeringar aktivering tkr - detaljerad	Brutto invest
1	160	Möbler och inredning	300
1	160	Maskiner	30
1	160	Arbetsmiljö	450
<b>Säkerhet och administrativ service</b>			<b>780</b>
5	512	Försäljningsplattform vidareutveckling 2024	3 700
5	511	Företag & e-handel Vidareutveckling 2024	5 300
5	512	To Go Vidareutveckling 2024	3 100
5	522	Reseplanering Vidareutveckling 2024	2 100
5	521	CRM Vidareutveckling 2024	3 500
5	522	Digital skyltning vidareutveckling 2024	4 000
<b>Utveckling system</b>			<b>21 700</b>
5	542	Utbyte/LCM nätverk	800
5	542	Utbyte/LCM servrar	500
5	542	Utbyte/LCM Vmware hostar	2 500
5	542	Utbyte/LCM datacenterswitchar	7 000
5	542	Utbyte/LCM DevOpsmiljön	1 200
5	542	Utbyt/LCM DevOps brandvägg	2 000
5	543	CIAM	6 000
<b>Övrigt IT</b>			<b>20 000</b>
7	745	3 st Itino Brandsläcknings, flyt. 2023 till 2024 (3082)	1 500
7	745	Upprustning U4 Midlife (3079)	17 400
<b>Tågunderhåll</b>			<b>18 900</b>
7	745	M33 HVK:er 2024	3 000
7	745	Extra HVK:er i samband med M31 revisionen	2 500
7	745	Specialverktyg M31, M32, M33, M34	2 400
7	745	Nyanskaffning för förstörda HVK:er oaktat vagnstyp - M3	1 500
7	745	Obsoleta komponenter - M32	2 000
7	745	Radialstag M31 2023-25 Proj 4215	10 000
<b>Spårvagn utrustning</b>			<b>21 400</b>
7	745	Inköp 1st Itino	15 000
<b>Tåg inköp 1st Itino</b>			<b>15 000</b>
7	741	Skövde 7 st laddstationer	5 000
4	425	Anslutningsavgift Rönnäng laddinfra	1 000
4	425	Anslutningsavgift Kyrkesund laddinfra	1 000
<b>Elektrifiering laddinfrastruktur</b>			<b>7 000</b>
7	741	Bulycke bussdepå	2 000
7	741	Skövde ny bussdepå- VT utrustning	18 200
<b>Bussdepå utrustning</b>			<b>20 200</b>
7	741	Byte av RC skylt tak (Trollhättan RC)	100
<b>Övrigt</b>			<b>100</b>
<b>Summa investeringar</b>			<b>125 080</b>