



# Strætó

Greining á áætlaðri fjárförf  
2024-2029

Júní 2024

# Tengiliður KPMG

Svanbjörn Toroddsen

✉ [sthoroddsen@kpmg.is](mailto:sthoroddsen@kpmg.is)

☎ 545 6220

## Fyrirvari:

KPMG hefur unnið samantekt þessa um fjárþörf Strætó. Vinnan er að beiðni Strætó bs og er framkvæmd vinnunnar og áhersluatriði í samræmi við samning KPMG og byggðasamlagsins.

Byggt er á gögnum frá Strætó, milliuppgjör fyrir fyrsta ársfjórðung 2024, áætlun árið 2024 í heild og áherslur um fjárfestingar sem og upplýsingar um lán. Ekki hefur verið framkvæmd sérstök könnun á áreiðanleika gagna en miðað er við að um traustar heimildir sé að ræða.

KPMG ber ekki ábyrgð á að uppfæra efni og niðurstöður samantektarinnar í tengslum við atburði eða upplýsingar sem kunna að koma síðar fram.

KPMG ber enga ábyrgð á ákvörðunum sem teknar eru á grundvelli niðurstöðu skýrslunnar.

# Samantekt

Ljóst er að Strætó stendur frammi fyrir miklum áskorunum á næstu árum og er fjárhagsstaða verulegt áhyggjuefni með tilliti til fjárfestingarþörf næstu ára. Ef byggðarsamlagið ætlar sér að fara í verulegar fjárfestingar er ljóst að þörf sé á að endurskipuleggja fjárhagsskipan. Í greiningu KPMG eru lagðar fram tvær mögulegar sviðsmyndir á áætlaðri fjárþörf annars vegar frá þeirri nálgun að Strætó haldi sambærilegu hlutfalli leiðarkerfis í eigin akstri og hins vegar að Strætó úthýsi akstri að öllu leyti til þriðja aðila.

## Útskipti í rafmagnsvagna



Ákveðin rekstrarhætta er fólgin í því að vagnafloti Strætó er orðinn gamall og dýr í rekstri. Áætlað er að rekstur á einum rafmagnsvagni sé um 6-8 millj. kr. lægri á ári utan afskrifta og fjármögnunarliða samanborið við dísel- og metanvagna. Rafmagnsvagnar eru um tvöfalt hærri fjárfesting en díselvagnar. Gert er ráð fyrir því að nýir vagnar kosti um 83 millj. kr.

Ljóst er að fjárfesta þarf í um 45-48 rafmagnsvögnum og samhliða því fjárfesta í hleðslu-innviðum til orkuskipta á árunum 2025-2029 til þess að standast við markmið um kolefnislausan flota árið 2030.

Stjórnendur gera ráð fyrir því að fjárfesting hleðslu-innviða muni kosta á bilinu 2 til 3 ma. kr. Sú fjárfesting er ófjármögnuð líkt og fjárfesting í nýjum rafmagnsvögnum.

## Rekstrarumhverfi



Rekstrarumhverfi hefur veruleg áhrif á rekstur byggðasamlagsins en einnig eru kjarasamningar lausir fyrstu mánuði ársins 2024.

Óvissa ríkir um niðurgreiðslu ríkis á virðisaukaskatti á rafmagnsvögnum og tímalínur um Borgarlínuna óljósar.

Veltufé frá rekstri Strætó mun ekki standa undir fjárfestingarþörf næstu ára.

## Fjárhagsstaða



Ef rekstrarframlög eignaraðila hefðu ekki verið aukin frá árinu 2022 - 2023 þá hefði rekstrarafkoma Strætó verið neikvæð um 894 millj. kr. Samkvæmt áætlunum þá stefnir byggðasamlagið í rekstrarafkomu 10 millj. kr. árið 2024 en þrátt fyrir það er veltufjárstaða byggða-samlagsins verulegt áhyggjuefni þar sem hlutfallið stefnir í 0,47 og er áætlað framlegðarhlutfall 4%.

Með tilliti fjárfestingarþarfar Strætó næstu árin ætti byggðarsamlagið að skoða annars vegar möguleika á aukinni úthýsingum aksturs og hins vegar samkomulag við orkufyrirtækin um uppbyggingu innviða með samningi um afnot í stað eigin fjárfestinga. Með auknum fjölda rafmagnsknúinna atvinnutækja í umferð mun þörf myndast hjá öðrum félögum og þar með viðskiptatækifæri á samnýtingu markaðarins á hleðsluinnviðum.

# Áskoranir og framtíð almenningssamgangna

## Lykil áskoranir

Verðlag

Framlag ríkis

Viðhald og rekstur

Kjaramál starfsmanna

Fjármagn til fjárfestinga

Kolefnishlutlaus floti 2030

### Breytingar eru skýrar og ótvíræðar



- Viðskiptavinir krefjast þjónustu sem er stafræn, sérsniðin að þörfum þeirra en einnig aðgengileg og sanngjörn.
- Almenningsamgöngur eru mikilvægur þáttur í sjálfbærum hagvexti og jöfnum tækifærum í samfélaginu.
- Ný rekstrartækni er nú þegar að endurmóta samgöngur í samfélaginu.
- Sjálfvirknivæðing og sjálfkeyrandi ökutæki gætu orðið áskorun fyrir almenningssamgöngur. Þetta ýtir samkeppni samganga á nýtt stig og þurfa almenningssamgöngur að "laða" að viðskiptavinum til að viðhalda fjárhagslegri sjálfbærni og skila umhverfislegum og félagslegum árangri.
- Kolefnishlutlausar almenningssamgöngur til framtíðar.

### Framtíð almenningssamgangna



- Almenningsamgöngur gegna lykilhlutverki í sjálfbæru samfélagi.
- Almenningsamgöngur tengja saman samfélög og vinnumarkaði og eru ekki einungis álitin sem félag sem veitir þjónustu.
- Almenningsamgöngur leggja meiri áherslu á stafræna tækni.
- Framtíðar almenningssamgöngur munu nýta tæknina til þess að aðlagja aksturskerfið með skömmum fyrirvara að þörfum notenda hverju sinni og þannig fjölga viðskiptavinum.
- Kolefnishlutlaus starfsemi verður stefnumótandi forgangsverkefni.

# Orkuskipti almenningssamgangna í Osló

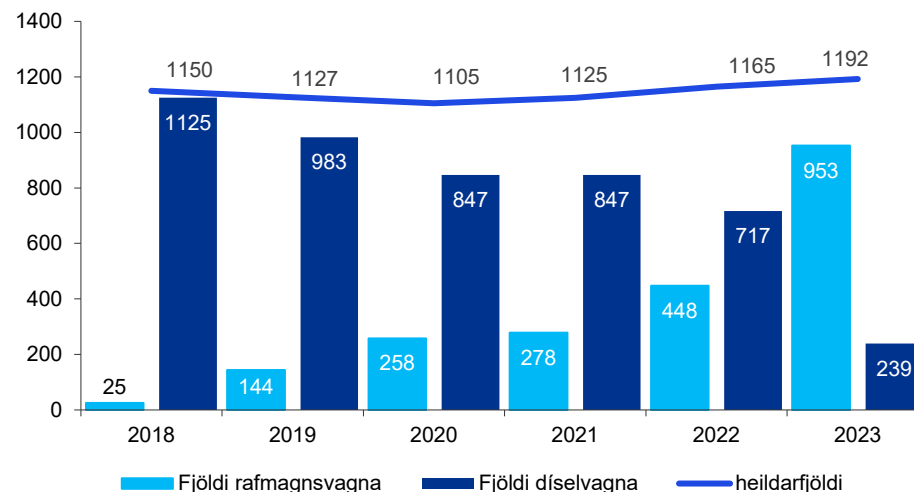
Ruter er norskt byggðarsamlag, 60% eigu Osló og 40% Viken. Stefnt er á að Osló verði fyrsta höfuðborgin til þess að vera með einungis rafmagnsflota. Ruter hefur náð að lækka rekstrarkostnað verulega með því að skipta út díselvögnunum í rafmagnsvagna.

Ríkið hefur aukið framlög sín til þess að aðstoða í þessari vegferð. Félagið hefur einnig leitað til Enova, sem er sjóður í eigu ríkisins sem styður verkefni sem stuðla að kolefnislausu samfélagi, til þess að fjármagna uppsetningu á hleðslustöðvum.

Félagið sá mikinn ávinning í því að dreifa hleðsluinnviðum til þess að minnka óþarfa keyrslur og stytta tíma vegna útskipta vagna sem eru á akstri innan leiða hverju sinni. Árið 2021 voru 9 af 26 bækistöðvum með hleðsluinnviði og hafa þær aukist jafnt og þétt síðan þá.

Að meðaltali hefur Ruter verið að skipta út 21 díselbíl fyrir 22 rafmagnsbíl frá árinu 2018-2023 að jafnaði eða um 4,6% aukningu. Með þessu má greina að Ruter hafi náð fram góðum tímasparnaði með dreifingu hleðslustöðva. Í samanburði þar sem hleðsluinnviðir yrðu staðsettir að mestu miðlægt og meðaltími útskipta vagna vegna hleðslu væri allt að tvær klukkustundir myndi þurfa um 24 rafmagnsvagna fyrir 21 díselvagn. Strætó hefur ekki tekið ákvarðanir um staðsetningu hleðsluinnviða til framtíðar.

Útskipti á díselvögnum fyrir rafmagnsvagna



# Rekstur vagna



Ef rekstrarkostnaður vagna er greindur eftir tegundum má sjá að rafmagnsvagn er um 10% ódýrari í rekstri á ári en dísel-/metanvagn hjá Strætó. Ef miðað er við rekstrartölur ársins 2023 og við 70 þ.km akstur þá hefur rekstur rafmagnsvagns um 6-8 millj. kr. jákvæð áhrif á veltufé frá rekstri þar sem mestur munur er á orkukostnaði og viðhaldi og viðgerðum.

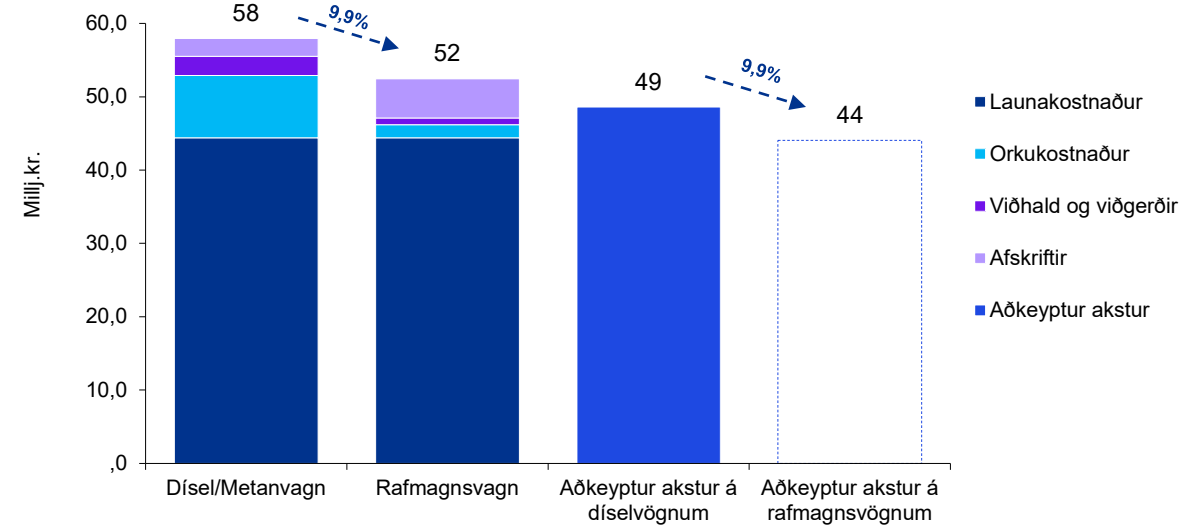
Vitað er að vegna tíðari skiptinga á vögnum á rekstrartíma vegna hleðslu vagna má gera ráð fyrir því að fjárfesta þyrfti í allt að 8 rafmagnsvögnum á móti 7 díselvögnum. Þær forsendur væru miðaðar út frá því að hlaða þurfi alla bíla innan dags og hver hleðsla gæti leitt til þess að vagnar falla úr akstri í um 2 klst daglega. Því mætti gera ráð fyrir 7 millj.kr. rekstrarhagræðingu við útskipti hvers vagns en aukinn fjöldi vagna í umferð gæti einnig kallað á aukna stöðugildapörf í rekstrarumhverfi Strætó.

Miðað við ofangreindar forsendur yrði rekstrarhagræðing af akstri rafmagnsvagns yfir 13 ára líftíma um 91 millj. kr. eða rúm 80% af greiðslubyrði láns á 4,5% vöxtum með jöfnum afborgunum yfir jafn langt tímabil. Líftími rafmagnsvagna hefur verið skilgreindur hjá Strætó sem 13 ár líkt og dísel en vænta má að tíminn gæti verið lengri. Þó má hafa í huga að fjárfesting við útskipti á rafhlöðu gæti stýtt 13 ára líftíma upphaflegrar fjárfestingar.

Ef launakostnaður rekstrasviðs ársins 2023 er reiknaður sem kostnaður á ekin km í eigin akstri má ætla að launakostnaður vegna 70 þ.km aksturs hafi verið um 44 millj.kr. en aukin stöðugildapörf vegna fjölgunar rafmagnsbifreiða gæti hækkað töluna

Í kostnaðargreiningum má sjá að kostnaður á ekin km í aðkeyptum akstri er lægri í samaburði við díselvagna og rafmagnsvagna Strætó. Munur á heildarrekstrarkostnaði er um 13% eða um 109 kr. á hvern ekin km.

Heildarkostnaður á vagn árið 2023 miðað við 70 þ.km.



Floti verktaka í aðkeyptum akstri er allur á díselvögnum en í nýjum samningum hafa verktakar skuldbundið sig til þess að ná sama markmiði um kolefnishlutleysi með útskipti í rafmagnsvagna fyrir árið 2030. Strætó mun bera ábyrgð á fjárfestingum og rekstri hleðsluinnviða fyrir eigin flota og flota verktaka.

Ef gert er ráð fyrir að lækkun á kostnaði hjá verktökum verði sambærileg við skipti yfir á rafmagnsvagna myndi lækkun á aðkeyptum akstri lækka úr 49 millj.kr. í 44 millj.kr. að meðaltali á hvern vagn í notkun.



# Veruleg fjárfestingarþörf

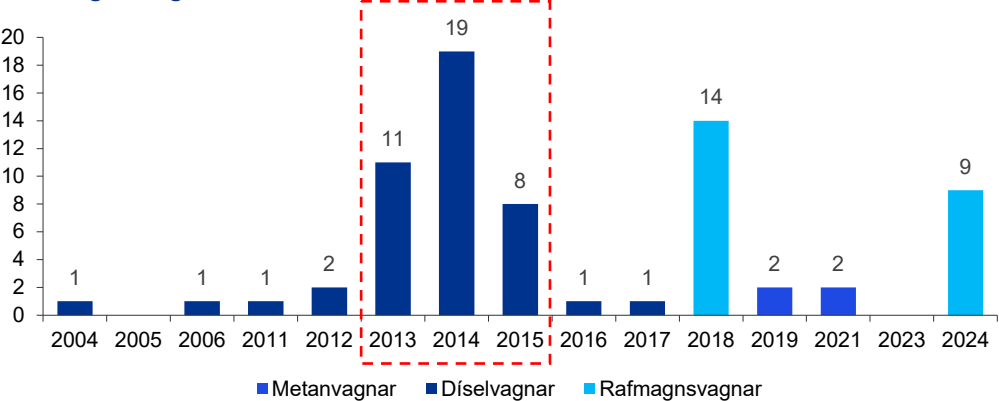


Vagnar eru stór hluti af eignum byggðasamlagsins. Í dag eru 72 vagnar í notkun, þó í mismikilli, þar sem 63% flotans eru díselvagnar. Meðalaldur þeirra er hár með tilheyrandi kostnaðarhækkunum. Ákveðin rekstraráhætta er fólgin í því að nær allur díselvagnafloinn er frá árunum 2013-2015. Strætó hefur sett sér það markmið að verða kolefnishlutlaust árið 2030 en það kallar á verulega fjárfestingu í vagnaflota sem og í hleðsluinnviðum vegna orkuskipta.

Áætla má að Strætó þurfi að fjárfesta í 45-48 rafmagnsvögnum á árunum 2025-2029 til þess að uppfylla viðmiðin en áætlað er að nýr rafmagnsvagn kosti um 78 - 83 millj.kr. með vsk. Strætó hefur ekki innskattsheimild í núverandi umhverfi.

Strætó fjárfesti í níu minni rafmagnsvögnum sem teknir voru í notkun í upphafi árs 2024. Kostnaður hvers vagns var 29,3 millj. kr. Stjórnendur telja fjárfestingarkostinn ekki henta sem framtíðarlausn í leiðarkerfinu enda henta vagnarnir einungis á minni leiðum. Ekki er hægt að gera ráð fyrir lægri rekstrarkostnaði minni rafmagnsvagna samanborið við þá stærri.

Aldursgreining flota



Kolefnishlutlaus akstur Strætó

fjárfestingarþörf, nálgun	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Þróun í fjölda rafmagnsvagna í eigin akstri	29	39	50	61	72	72
Þróun í fjölda rafmagnsvagna í aðkeyptum akstri					47	93
Samtals rafmagnsvagnar í leiðarkerfi	29	39	50	61	119	165
Árlegar fjárfestingar í rafmagnsvögnum	(415)	(830)	(913)	(913)	(913)	
Fjárfestingar í hleðsluinnviðum		(463)	(463)	(880)	(700)	
Árleg fjárfestingarþörf í millj. kr.		(1.293)	(1.376)	(1.793)	(1.613)	

Í ofangreindri töflu eru dregin fram nálgun á mögulegri fjárfestingarþörf Strætó á næstu fimm árum vegna orkuskiptanna. Í nálguninni er gert ráð fyrir því að fjárfesta þurfi í 48 rafmagnsvögnum í jafnri dreifingu, 83 millj. kr. hver vagn.

Stjórnendur gera ráð fyrir því að fjárfesting í hleðsluinnviðum vegna orkuskipta muni kosta á bilinu 2 til 3 ma. kr. Sú fjárfesting er ófjármögnuð líkt og fjárfesting í nýjum rafmagnsvögnum. Vitað er að innviðakerfið þarf að vaxa í samræmi við aukinn fjölda rafmagnsvagna í umferð. Í ofangreindi töflu er nálgun beitt að innviði muni kosta 2,5 ma. kr. og muni vaxa í hlutfalli við stækkun flotans. Á árunum 2021-2023 var heildarvagnafloti í akstri frá 143-154.

Heildarfjárfestingarþörf vegna ofangreindrar nálgunar á árunum 2025-2029 er 6,5 mar kr. Fjárfestingar hafa ekki verið fjármagnaðar en miðað við núverandi forsendur gætu fjárhæðir verið á bilinu 6,0 - 7,0 ma.kr. á föstu verðlagi. Ljóst er að þessar breytingar kalla á stefnumótun og endurskipulagningu. Byggðarsamlagið ætti að skoða annars vegar möguleika á aukinni úthýsingu aksturs og hins vegar samkomulag við orkufyrirtækin um uppbyggingu innviða með samningi um afnot í stað eigin fjárfestinga. Með auknum fjölda rafmagnsknúinna atvinnutækja í umferð mun þörf myndast hjá öðrum félögum og þar með viðskiptatækifæri á samnýtingu markaðarins á hleðsluinnviðum.

# Sjóðstreymi



## Veltufé frá rekstri

Í áætlun ársins 2024 er gert ráð fyrir að fargjaldahækkanir og viðbótarframlag eignaraðila verði lykilþættir í viðsnúningi rekstrarniðurstöðu milli ára. Í fjárhags-áætlunum 2024-2028 er ekki gert ráð fyrir rekstrarhagræðingu vegna fjárfestinga í nýjum rafmagnsvögnum. Fargjöld fyrsta ársfjórðungs voru undir áætlunum en þó voru tekjur yfir áætlunum. Kjarasamningar voru lausir á tímabilinu.



## Fjárfestinga- og fjármögnunarahreyfingar

Áætlað var að fjárfesting í nýjum rafmagnsvögnum myndi nema 420 millj. kr. árið 2024. Vegna hás aldurs vagnaflotans hefur verið áætlað að Strætó þurfi að fara í verulegar fjárfestingar á komandi árum bæði í vögnum og hleðsluinnviðum.

Áætlanir áranna 2024-2028 myndu gera samlagsfélaginu kleift að fjárfesta árlega tæplega fimm nýjum rafmagnsvögnum eða í 25 vögnum á næstu árum og hafa því áætlanir ekki gert ráð fyrir þeim fjárfestingum sem til þarf til þess að ná markmiðum um kolefnislausan akstur fyrir árið 2030.



## Handbært fé í lok tímabils

Gert er ráð fyrir að handbært fé í lok tímabils lækki lítillega eða um 6,8% þrátt fyrir fjárfestingar að fjárhæð 420 millj. kr. Með tilliti til áætlaðrar veltufjárstöðu í árslok, lágmarksviðmiða Strætó um sjóðsstöðu og fjárfestingarþarfar er ljóst að auka þarf framlög næstu ára eða endurmóta stefnu byggðasamlagsins til fjárfestinga.

Sjóðstreymi				
Þ.kr.	2023R	2024Á	Breyting	Hlutfall
Rekstrarafkoma (-tap)	(374.146)	10.273	384.419	102,7%
Afskriftir	277.057	284.295	7.238	2,6%
Verbætur og gengismunur	86.656	116.137	29.481	34,0%
Breyting lífeyrisskuldbindinga	258.263	-	(258.263)	-100,0%
Veltufé frá rekstri	247.830	410.705	162.875	65,7%
Birgðir lækkun (hækkun)	15.430	(8.019)	(23.449)	-152,0%
Viðskiptakröfur lækkun (hækkun)	(138.723)	17.882	156.605	-112,9%
Viðskiptaskuldir hækkun (lækkun)	185.754	75.500	(110.254)	-59,4%
Fyrirframgreitt framlag til Brúar lífeyrissjóðs	27.883	-	(27.883)	-100,0%
Breytingar á rekstrartengdum eignum og skuldum	90.344	85.363	(4.981)	-5,5%
Handbært fé frá rekstri	338.174	496.068	157.894	46,7%
Fjárfestingahreyfingar				
Fjárfesting í varanlegum rekstrarfjárumun	(407.697)	(420.000)	(12.303)	3,0%
Fjárfestingahreyfingar samtals	(407.697)	(420.000)	(12.303)	3,0%
Fjármögnunarahreyfingar				
Ný langtímalán	-	-	-	
Afborganir	(99.363)	(101.264)	(1.901)	1,9%
Fjármögnunarahreyfingar	(99.363)	(101.264)	(1.901)	1,9%
Breyting á handbæru fé (lækkun), hækkun	(168.886)	(25.196)	143.690	-85,1%
Handbært fé í ársbyrjun	539.236	370.350	(168.886)	-31,3%
Handbært fé í lok tímabils	370.350	345.154	(25.196)	-6,8%



# Sviðsmyndir fyrir áætlaða fjárbörf

# Áætluð fjárpörf: Strætó fjárfestir í eigin vögnum og innviðum

Sjóðstreymi án fjármögnunar							
millj. kr.	2024Á	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Veltufé frá rekstri	411	411	411	411	411	411	411
Tekjuvöxtur v/fólksfjöldgunar 1,6%			38	76	115	154	195
Lækkun rekstrarkostnaðar bifreiða		58	133	189	245	301	301
Breytingar rekstrartengdra eigna og skulda	85	85					
Handbært fé frá rekstri	411	469	582	676	771	866	907
Fjárfesting hleðsluinnviðum			(463)	(463)	(880)	(700)	
Fjárfesting í nýjum vögnum	(420)	(415)	(830)	(913)	(913)	(913)	
Afborganir lána	(101)	(116)	(117)	(107)	(152)	(253)	(253)
Breyting á handbæru fé (lækkun), hækkun	(110)	(63)	(828)	(807)	(1.174)	(1.000)	654
Handbært fé í ársbyrjun	370	370	307	(521)	(1.328)	(2.502)	(3.501)
Handbært fé í lok tímabils	260	307	(521)	(1.328)	(2.502)	(3.501)	(2.848)

Áætluð fjárpörf næstu ára m.v. væntingar um handbært fé frá rekstri

Hér má sjá grófa nálgun á áætlaða fjárpörf við útskipti vagnaflota Strætó í 48 rafmagnsvagna ásamt fjárfestingu í hleðsluinnviðum að fjárhæð 2,5 ma.kr. Allar fjárhæðir eru á föstu verðlagi.

**Heildarfjárfestingarþörf** vegna ofangreindrar nálgunar á árunum 2025-2029 er um **6,5 ma.kr.** Strætó hefur gert ráð fyrir viðbótarframlagi eignaraðila um 200 millj. kr. frá árinu 2024. Stjórnendur hafa gert ráð fyrir 3-4% tekjuaukningu á föstu verðlagi. Í ofangreindri nálgun er þó gert ráð fyrir tekjuvexti í samræmi við spá um árlega mannfjöldaaukningu um 1,6%. Strætó hefur ekki gert ráð fyrir lækkun á rekstrarkostnaði í áætlunum sínum en í ofangreindri nálgun er **rekstrarsparnaður** áætlaður **7 milljónir á hvern** rafmagnsbíl í notkun.

Fjárfestingar hafa ekki verið fjármagnaðar en í ofangreindri nálgun er gert ráð fyrir heildarfjárfestingum að fjárhæð 6,5 ma.kr. Miðað við núverandi forsendur gætu fjárhæðir verið á bilinu 6,0 - 7,0 ma.kr. á föstu verðlagi. Áætluð árleg meðal fjárpörf vegna fjárfestinga á 2025 til 2028 væri um **950 millj.kr.** m.t.t væntra jákvæðra áhrifa tekjuaukningar og hagræðingar í rekstri bifreiða á handbært fé. Óvissupættir í rekstrar- og sjóðstreymisáætlunum eru fjárfestingar- og rekstrarkostnaður hleðsluinnviða, fjárfestingarþörf í fjölda vagna og möguleg lækkun á rekstrarkostnaði nýrra.

Í **eigendastefnu** Strætó frá árinu 2013 er kveðið á um að stefnt skuli að því að hlutfall fargjaldatekna af almennum rekstrarkostnaði Strætó verði 40%. Í árslok 2023 nam það 21,8% en sviðsmynd þar sem Strætó fjárfestir í eigin vögnum og innviðum gæti aukið hlutfallið í 27,8% á árinu 2029.

# Áætluð fjárpörf: að fullu aðkeyptur akstur

Sjóðstreymi án fjármögnunar							
millj. kr.	2024A	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Veltufé frá rekstri	411	411	411	411	411	411	411
Tekjuvöxtur v/fólksfjölgunar 1,6%			38	76	115	154	195
Rekstrarhagræðing, 100% aðkeyptur akstur					480	480	480
Breytingar rekstrartengdra eigna og skulda	85,0	85,0					
Handbært fé frá rekstri	411	411	449	487	1.006	1.045	1.086
Fjárfesting hleðsluinnviðum				(1.090)	(710)	(700)	
Fjárfesting í nýjum vögnum	(420)						
Afborganir lána	(101)	(116)	(117)	(107)	(152)	(253)	(253)
Breyting á handbæru fé (lækkun), hækkun	(110)	295	332	(710)	144	92	833
Handbært fé í ársbyrjun	370	370	665	996	287	430	523
Handbært fé í lok tímabils	260	665	996	287	430	523	1.355

Áætluð fjárpörf næstu ára m.v. væntingar um handbært fé frá rekstri

Hér má sjá grófa nálgun á fjárpörf ef allur akstur yrði útvistaður frá árinu til verktaka ásamt því að Strætó fjárfesti í hleðsluinnviðum. Allar fjárhæðir eru á föstu verðlagi. Gert er ráð fyrir að það taki nokkur ár að færa allan akstur til verktaka og öllum akstri hafi verið **útvistað árið 2027** í þessari sviðsmynd. Gert er ráð fyrir að kostnaður við útvistun á hvern kílómetra verði sú sama og nú er fyrir díselvagna hjá verktökum en vænta mætti þess að viðbótar hagræðing gæti orðið 10% þegar verktakar innleiða rafmagnsvagna sbr umfjöllun á bls 6 en ekki er reiknað með þeim áhrifum í sviðsmynd.

Heildarfjárfestingarpörf vegna ofangreindrar nálgunar á árunum 2025-2029 er **2,5 ma.kr** en að öðru leiti sambærilegar forsendur. Strætó hefur gert ráð fyrir viðbótarframlagi eignaraðila um 200 millj. kr. frá árinu 2024. Stjórnendur hafa gert ráð fyrir 3-4% tekjuaukningu á föstu verðlagi. Í ofangreindri nálgun er þó gert ráð fyrir tekjuvexti í samræmi við spá um árlega mannfjöldaaukningu um 1,6%. Gert er ráð fyrir því að rekstrarhagræðing af heildarúthýsingu á akstri vagna gæti aukið veltufé frá rekstri um **480 millj.kr.** árlega en það miðast við forsendur að kostnaður á hvern ekinn km er um **109 kr. lægri** í aðkeyptum akstri sbr. eigin rekstri. Vegna aldur núverandi díselvagnaflota yrðu flestir vagnar 12-14 ára þegar öll útvistun yrði á árinu 2027 og því hætta á auknum rekstrarkostnaði vegna vagna þangað til af útskiptum yrði. Ekki er tekið tillit til þess í ofangreindri sviðsmynd.

Ef allur rekstur er úthýstur til þriðja aðila þá **gæti reksturinn fjármagnað fjárfestingu** í hleðsluinnviðum að fjárhæð 2,5 ma.kr þar sem ekki yrðu árlegar fjárfestingar í rafmagnsvögnum til eigin reksturs. Miðað við núverandi forsendur gætu fjárhæðir verið á bilinu 2,0 - 3,0 ma.kr. á föstu verðlagi. Óvissuþættir í rekstrar- og sjóðstreymisáætlunum eru fjárfestingar- og rekstrarkostnaður hleðsluinnviða, fjárfestingarpörf í fjölda vagna og möguleg lækkun á rekstrarkostnaði nýrra. Í **eigendastefnu** Strætó frá árinu 2013 er kveðið á um að stefnt skuli að því að hlutfall fargjaldatekna af almennum rekstrarkostnaði Strætó verði 40%. Í árslok 2023 nam það tæp 21,8% en sviðsmynd þar sem Strætó úthýsir akstri að fullu gæti aukið hlutfallið í 28,4% á árinu 2029.

**viðauki**

# Rekstrarafkoma



## Rekstrartekjur

Samkvæmt áætlun ársins 2024 var gert ráð fyrir fargjaldahækkunum í tveimur skrefum um 15,9% og viðbótarframlagi frá eignaraðilum um 200 millj.kr. Markmiðið er að gjaldskrá haldist í hendur við rekstrarkostnað byggðasamlagsins og taki breytingum í takt við Strætóvísitölu hverju sinni.

Þrátt fyrir verðhækkanir þá var fyrsti ársfjórðungur hjá byggðasamlaginu undir áætlunum. Í spánni er gert ráð fyrir að framlög ríkis muni vera þau sömu en ekki er gert ráð fyrir að framlagið taki mið af vísitölupróun milli ára.

Áætlað er að framlög eignaraðila muni aukast um 200 millj.kr. milli ára en eignaraðilar urðu að auka framlag sitt um 520 millj. kr. á árinu 2023 til þess að tryggja rekstrarhæfni byggðasamlagsins og hafa því hækkaði framlög um 19,2% milli áranna 2022 og 2023. Framlög hafa ekki nægt til þess að fjármagna endurnýjun vagnafloata og í árslok 2023 var aðeins 15% flotans kolefnislaus.



## Rekstrargjöld

Áætlun gerði ráð fyrir 10% hækkun rekstrarkostnaðar en á árinu 2023 var gjaldfærð lífeyrisskuldbinding 258 ma. kr., tæpir 90 ma.kr. munu koma til greiðslu á árunum 2024-2028.

Óvissa ríkir vegna þess að kjarasamningar eru lausir fyrsta ársfjórðung og voru laun og launatengd gjöld 7,2% undir áætlunum en stjórnendur gera ráð fyrir því að afturvirkar hækkanir muni að lágmarki ná áætlunum fjárhæðum. Áætlanir gerðu ráð fyrir 8,5% hækkun í launakostnaði á milli ára.

Áætlun ársins gerði ráð fyrir 57 millj.kr. hagræðingu í öðrum rekstrarkostnaði en stjórnendur áætluðu ekki fyrir hagræðingu í rekstrarkostnaði vagna þrátt fyrir að taka í notkun á árinu 2024 níu litla rafmagnsvagna né hækkun afskrifta vegna þessa. Gert var ráð fyrir kostnaðarhækkun vegna breytinga á leiðarkerfi strætó.

Rekstrarreikningur				
Þ.kr.	2023R	2024Á	Breyting	Hlutfall
<b>Rekstrartekjur</b>				
Fargjöld	2.047.107	2.354.848	307.741	15,0%
Rekstrarframlög eignaraðila	6.079.988	6.263.738	183.750	3,0%
Pant akstursþjónusta	1.630.466	1.801.724	171.258	10,5%
Ríkisframlag	906.000	906.000	-	0,0%
Aðrar tekjur	425.659	422.846	(2.813)	-0,7%
Rekstrartekjur samtals	11.089.220	11.749.156	659.936	6,0%
<b>Rekstrargjöld</b>				
Laun og launatengd gjöld	3.670.282	3.575.517	(94.765)	-2,6%
Rekstur vagna og aðkeyptur akstur	4.879.178	5.103.947	224.769	4,6%
Pant akstursþjónusta	1.630.466	1.801.724	171.258	10,5%
Annar rekstarkostnaður	859.485	778.294	(81.191)	-9,4%
Rekstrarkostnaður samtals	11.039.411	11.259.482	220.071	2,0%
EBITDA	49.809	489.674	439.865	883,1%
Afskriftir	(277.057)	(284.295)	(7.238)	2,6%
Rekstrarniðurstaða	(227.248)	205.379	432.627	190,4%
Vaxtatekjur	18.780	-	(18.780)	-100,0%
Vaxtagjöld og verðbætur	(165.678)	(195.104)	(29.426)	17,8%
Fjármunatekjur og fjármagnsgjöld samtals	(146.898)	(195.104)	(48.206)	32,8%
<b>Rekstrarafkoma (-tap)</b>	<b>(374.146)</b>	<b>10.275</b>	<b>384.421</b>	<b>102,7%</b>

# Efnahagsreikningur



## Skammtímalíðir og eigið fé

Í áætlun ársins 2024 er gert ráð fyrir fjárfestingum að fjárhæð 420 millj.kr. án viðbótar lántöku en gert er ráð fyrir að tekjuaukning ásamt hagræðingaraðgerðum í rekstri muni skila hækkun í EBITDA sem er rétt umfram áætlaða fjárestingu.

Veltufjárstaða byggðasamlagsins er verulega slæm og er áætlaður mismunur skammtímaeigna og skammtímaskulda um 798 ma. kr. árið 2024.

Veltufjárlutfallið er áætlað 0,47 árið 2024 sem er verulega undir viðmiðum og duga því ekki veltufjármunir fyrir skuldbindingum byggðasamlagsins. Er þetta álitin veruleg staða þar sem félagið þarf að ráðast í verulegar fjárfestingar á nýjum rafmagnsvögnum til þess að standast við viðmiðin um kolefnishlutlausan flota árið 2030.

Áætlað er að eigið fé verði neikvætt um 223 millj. kr.

Efnahagsreikningur				
Þ.kr.	2023R	2024Á	Breyting	Hlutfall
<b>Fastafjármunir</b>				
Strætisvagnar og önnur ökutæki	1.275.186	1.418.710	143.524	11,3%
Hugbúnaður, innréttingar áhöld og tæki	416.047	373.497	(42.550)	-10,2%
Samtals	1.691.233	1.792.206	100.973	6,0%
<b>Áhættufjármunir og langtímakröfur</b>				
Fyrirframgreitt framlag - Brú lífeyrissjóður	586.299	558.416	(27.883)	-4,8%
Áhættufjármunir og langtímakröfur samtals	586.299	558.416	(27.883)	-4,8%
Fastafjármunir samtals	2.277.532	2.350.622	73.090	3,2%
<b>Veltufjármunir</b>				
Birgðir	105.151	120.000	14.849	14,1%
Viðskiptakröfur	373.935	188.758	(185.177)	-49,5%
Aðrar skammtímakröfur	83.632	65.897	(17.735)	-21,2%
Handbært fé	370.350	324.401	(45.949)	-12,4%
Veltufjármunir samtals	933.068	699.056	(234.012)	-25,1%
Eignir samtals	3.210.600	3.049.680	(160.920)	-5,0%
<b>Eigið fé og skuldir</b>				
Eigið fé 1/1	900.018	9.756	(890.262)	-98,9%
Rekstrarafkoma ársins	(1.264.407)	(232.908)	1.031.499	81,6%
Eigið fé	(364.389)	(223.152)	141.237	38,8%
<b>Langtímaskuldir</b>				
Langtímaskuldir	1.863.342	1.775.688	(87.654)	-4,7%
Langtímaskuldir samtals	1.863.342	1.775.688	(87.654)	-4,7%
<b>Skammtímaskuldir</b>				
Viðskiptaskuldir	649.329	677.424	28.095	4,3%
Aðrar skammtímaskuldir	1.062.320	819.720	(242.600)	-22,8%
Skammtímaskuldir samtals	1.711.649	1.497.144	(214.505)	-12,5%
Skuldir samtals	3.574.991	3.272.832	(302.159)	-8,5%
<b>Eigið fé og skuldir samtals</b>	<b>3.210.602</b>	<b>3.049.680</b>	<b>(160.922)</b>	<b>-5,0%</b>





# KPMG