

Dokumentation kopplat till långtidsprognos 2023-2026

Under den kommande fyraårsperioden kommer Göteborgs Spårvägar att gå in i en fas med betydande kostnadsökningar. Det är inte bara kostnadsökningar som beror på inflation utan som också beror på utökning/fördubbling av depåyta och förändring i verksamhet.

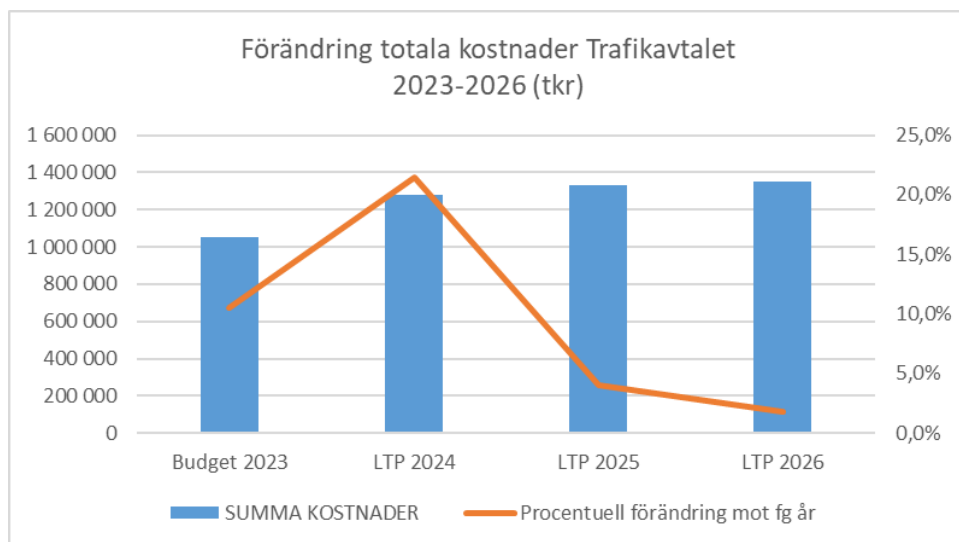


Diagram: Förändring totala kostnader Trafikavtalet 2023-2026

Under perioden 2023-2026 ökar kostnaderna inom Trafikavtalet med ca 29 %, vilket motsvarar drygt 300 mnkr. Det är mellan år 2023 och år 2024 som kostnadsmassan ökar som mest.

Långtidsprognos, Trafikavtalet 2024-2026 (tkr)	Budget 2023	LTP 2024	LTP 2025	LTP 2026
M29	20 498	38 218	28 544	23 977
M31	35 596	47 444	44 032	42 484
M32	57 883	86 938	94 877	96 546
M33	24 300	24 300	24 786	25 282
M34	0	5 000	10 100	15 302
Drift material o tjänster, övrigt	87 631	119 384	121 772	124 207
DRIFT MATERIAL TJÄNSTER	225 908	321 284	324 112	327 797
LOKALKOSTNADER	79 886	152 354	168 268	168 633
ÖVRIGA KOSTNADER	99 542	92 942	92 310	94 146
PERSONALKOSTNADER	620 583	670 384	700 620	717 723
AVSKRIVNINGAR	24 445	39 038	42 377	43 477
Övrigt-Övrigt		0	0	0
SUMMA KOSTNADER	1 050 365	1 276 001	1 327 687	1 351 776
Förändring mot föregående år	100 365	225 636	51 686	24 090
Procentuell förändring mot fög år	10,6%	21,5%	4,1%	1,8%
Förändring mot föregående LTP		168 564	177 370	-
Procentuell förändring mot föreg LTP		15,2%	15,4%	-

Tabell: Sammanställning över prognostiserade kostnader år 2023-2026 inom Trafikavtalet

Förändringarna mellan LTP som lämnades in föregående år och den LTP som nu lämnas in avseende år 2024 har följande större förändringar:

- Baskostnaden för år 2023 är förändrad med **55 mnkr**
- Elkostnaderna är förändrade med **30 mnkr**
- Hyra och drift av depå Ringön inkl personalökning har gått från 80 mnkr till drygt 98 mnkr för år 2024. Förändring **18 mnkr**.
- Förändring underhåll spårvagn, bland annat rostrevision M29, underhållsplan M33 och M34. Totalt ca **40 mnkr**
- Lönejustering spårvagnsförare **9 mnkr** för 2024
- Avskrivningarna har förändrats med ca **11 mnkr**
- Övriga förändringar **5 mnkr**

Totalt blir skillnaden mellan LTP föregående år och detta år 168 mnkr.

Övergripande beskrivningar av kostnadsökningarna kommande år:

- Ringön etapp II driftsätts Q1 2024. Driftsättningen skapar högre kostnader för hyra och mediakostnader med ca 85-90 mnkr per år. Utöver detta behöver depån underhållas och driftas samt att personal behöver tillsättas för verksamheten som planeras på depån.

För att kunna möta tidtabellsbehovet behöver depåerna hantera nedan fordonsvolymerna gällande underhåll, städning, tvätt och sanering i ett normalläge under ett vardagsdygn och detta dimensionerar GS för med framställt bemanningsbehov. När hanteringen enligt tabell 1 är genomförd tillkommer vagnstransportsbehov för att möta utsättningsplanen från respektive depå.

	RTX	RÖX	MX	
M31	15	40	14	69
M32	56	0	0	56
M33	0	37	0	37
M34	1	2	0	3
M29	0	0	38	38
	72	79	52	203

Tabell 1 Antal fordon/depå som hanteras av depån under ett vardagsdygn

I planeringen avser Göteborgs Spårvägar att bemanna Ringön etapp II med kompetens från Ringön etapp I, Majorna samt från Rantorget och utöver detta nyrekryteringar. De nyrekryterade resurserna kommer sedan att spridas ut på de tre depåerna så ingen depå blir för belastad av att ha för stor andel nya medarbetare. Ringön etapp II kommer att kräva 85 FTE:er, varav 37 nyrekryteras och 48 placeras om från de andra depåerna. Utav de 37 FTE:er som behöver tillföras genom nyrekryteringar är 10 tjänstemän och 27 kollektivanställda.

- Utfasning M29 och infasning M33 och M34 ger ökade kostnader. Livstidsförlängning för M29 parallellt med utrangeringskostnader för samma vagnstyp ger extra höga kostnader för vagnstypen under perioden 2024-2026. Detta samtidigt som kostnader för underhåll M33 och M34 ökar i och med att vagnarna sätts i drift. Se nedanstående tabell samt fördjupad information i detta dokument.
- Underhåll M32 ökar under perioden. För att vagnstypen ska hålla till utfasningsperioden så behöver underhåll utöver index genomföras. Åtgärderna är omfattande och kräver både hög andel personella resurser och hög andel komponenter. Se nedanstående tabell samt fördjupad information i detta dokument.
- GS följer stadens elavtal. Nytt avtal 2023 ger GS ett elpris som i dagsläget är uppskattat till 98 öre/kWh. Inför 2024 prognostiseras ett elpris uppskattat till 150 öre/kWh, en ökning från 2023-2024 på ytterligare 30 mnkr utöver index. Observera att denna siffra är mycket osäker.
- Lönejustering utöver ordinarie lönerevision för förare har lagts in i för åren 2024 och 2025. År 2024 har 1 500 kr/spårvagnsförare lagts in inkluderat årets lönerevisionssumma, vilket ger ca 1 000 kr/spårvagnsförare utöver ordinarie lönerevision. År 2025 har ytterligare 1 500 kr/spårvagnsförare, detta utöver ordinarie lönerevision. Summorna är före PO.
- Ökade investeringar inom framför allt IT under 2022 och 2023 medför ökade avskrivningskostnader år 2023 och framåt.
- Hög inflation under 2022 och 2023 påverkar kostnaderna genom alla verksamheter under perioden. I långtidsprognosen har dock 2 % använts generellt förutom gällande el och inköp kopplade till spårvagn/underhåll.

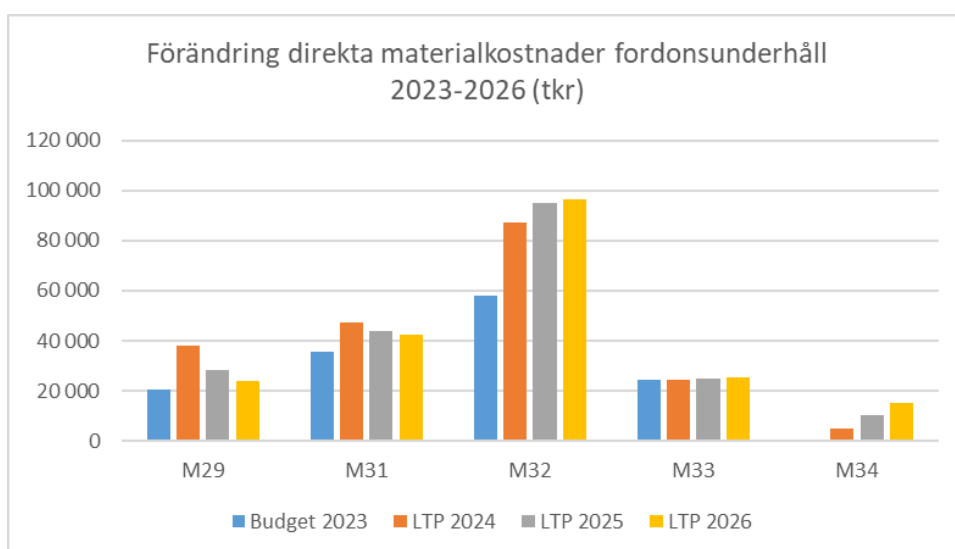


Diagram: Direkta materialkostnader för fordonsunderhåll år 2023-2026

Tabellen visar de totala materialkostnaderna för direkt underhåll per vagnstyp under åren 2023-2026. Det är endast kostnader för uttag av material från lager som visualiseras i ovanstående diagram. Tillkommande är direkta personalkostnader för underhållet samt el och övriga kostnader.

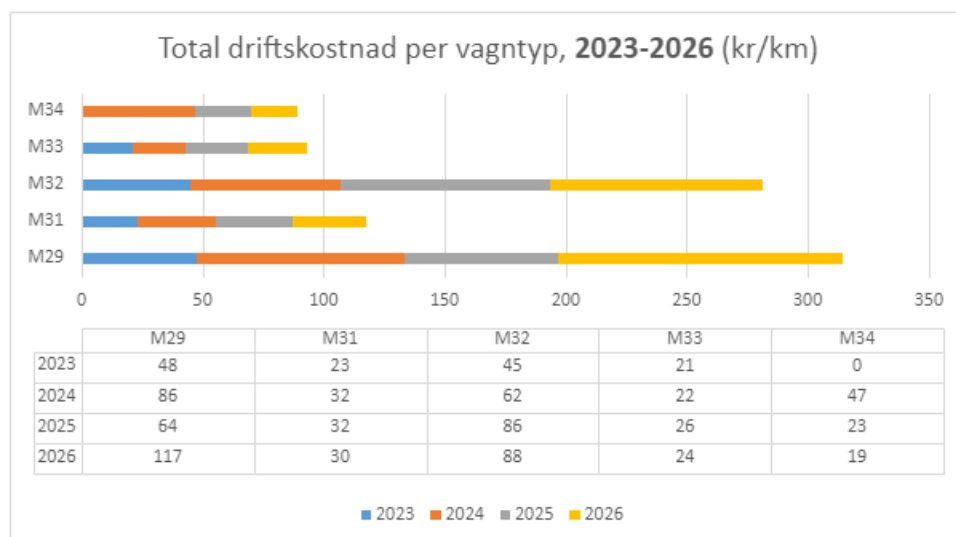


Diagram: De direkta kostnaderna per vagnstyp, inkluderat material, personal och el

För att kunna jämföra kostnader per vagnstyp behöver de direkta kostnaderna sättas i relation till hur många kilometer vagnstypen kommer att köra. I ovanstående diagram visas Göteborg Spårvägars alla direkta kostnader som kan härledas till en viss vagnstyp: material, personalkostnader och el kopplat till driften av spårvagnen. Dessa kostnader divideras med de antal kilometer som respektive vagnstyp planeras i trafik. Diagrammet visar tydligt att vagnarna M32 och M29 är betydligt dyrare per kilometer än de nya vagnarna M33 och M34. För att få en fullständig bild över hur mycket respektive vagnstyp kostar i relation till kilometer behöver Västtrafiks kostnader för leasing och revisionprogram läggas till i diagrammets sammanställning. Utifrån den åtgärden kan djupare analyser genomföras och slutsatser kan dras till vilken vagnstyp som är mest kostnadseffektiv och vice versa.

Fördjupning kring fordonens behov

M29 är sent i sin livscykel och har därmed ett dyrt och avancerat underhåll, där många komponenter blir obsoleta eller utslitna. Intensitet i underhåll tillsammans med ökade kostnader på material från marknaden driver kostnader. Det finns också skador på kaross och rostskador. Med målet att kunna drifta en delmängd av flottan till 2026 sommartrafik genomförs två extra åtgärder: Roståtgärder samt driftsäkring. Andelen fordon som fortsätter driftas och driver kostnader tills dess är beroende på M34 leverans samt möjligheterna att åtgärda rostproblem/eventuella olyckor.

				↑ Komp. M31 revision	↑ Komp. M31 revision	↑ Komp. M31 revision	↑ Komp. M31 revision
M33		↑ M33 Underhåll (< 200 000 km)	↑ M33 Underhåll (> 200 000 km)	↑ M33 Underhåll (> 200 000 km) ↑ Komp. M31 revision	↑ M33 Underhåll (> 200 000 km) ↑ Komp. M31 revision	↑ M33 Underhåll (> 400 000 km) ↑ Komp. M31 revision	↑ M33 Underhåll (> 400 000 km) ↑ Komp. M31 revision
M34					↑ M34 Underhåll (< 200 000 km) ↑ Komp. M31 revision	↑ M34 Underhåll (< 200 000 km) ↑ Komp. M31 revision	↑ M34 Underhåll (> 200 000 km) ↑ Komp. M31 revision

Depå MX						◊ Ombyggnad?	
Depå RTX			◊ M33/M34 Anpassning				
Depå RÖX				◊ Depå (Ny depå tillförs till systemet Driftsätts 2024Q02-03)			

Tabellen beskriver ökade respektive minskade insatser kopplat till fordonstyp. Insatserna kan bestå av ökad underhållsvolym och med det ökade/minskade resursinsatser.