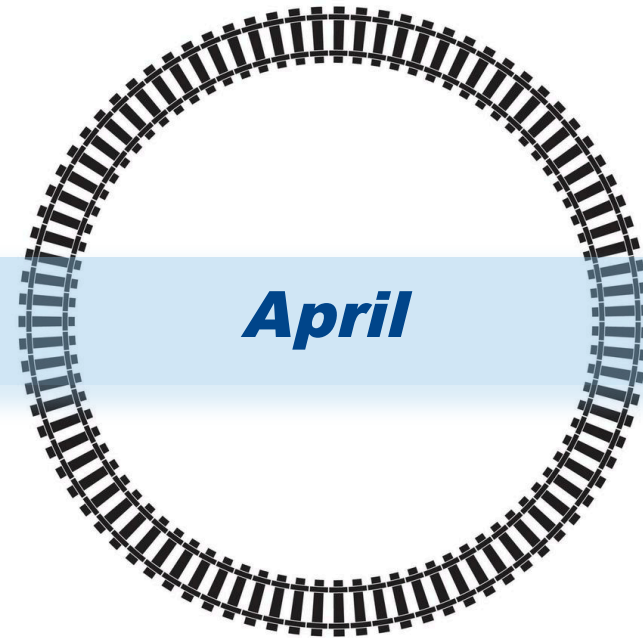




Månadsrapport 2024



Dnr. 0008/24

INNEHÅLL

1.Vd sammanfattar.....	1
2.Göteborgs Spårvägar i siffror.....	2
3.Övergripande mål och status.....	3
4.Bolagsmål.....	4
🎯 Ökat resande	
🎯 Säker och hållbar resa	
🎯 Säkrad kompetensförsörjning	
🎯 Nöjda kunder	
🎯 Ständigt förbättrad effektivitet	
5.Ekonomiskt resultat.....	20
6.Hjälpsida.....	26

1. Vd sammanfattar

Mars månad har passerat och det har inneburit att vår trafikproduktion har varit utmanande. Vår leveransförmåga på 92 procent ligger mycket under vad vi levererat jämfört med samma period tidigare år. Detta beror främst på avstängning vid Chalmers på grund av rälsbrott som varade 8 dagar men även andra faktorer kopplade till banan och trafikintensiteten i Göteborg. Det är mycket andra fordon i rörelse vilket stör spårvagnstrafiken. Punktligheten ligger på 74 procent vilket är lägre än vårt mål på 76 procent. Detta är i huvudsak kopplat till störningar gällande framkomligheten på banan samt externa faktorer som olyckor, trafikstockningar och broöppningar. Även hastighetsbegränsningarna påverkar punktligheten negativt.

I mars månad genomfördes 11 miljoner resor, vilket är något lägre än samma period förra året. En bidragande orsak till detta är att vi har reducerat trafiken på grund av förarbrist. Totalt har vi haft 32,3 miljoner resor under januari till mars vilket är 1,4 procent under budget. Antalet vägtrafikolyckor ligger på en normal nivå och där fortsätter vi med våra olika åtgärder för att säkerställa att olyckorna minskar. Generellt så kan vi se att standarden på banan är en stor utmaning vilket vi arbetar intensivt med våra partners för att hitta lösningar kring.

Göteborgs Spårvägar visar för mars ett rörelseresultat på 1 mnkr. Trafikavtalet (TA) visar ett resultat på 5 mnkr och Utförandeentreprenad-avtalet (UEA) -4,5 mnkr. Prognosen pekar ett plus resultat inom TA 3,9 mnkr med och ett underskott inom UEA med ca -14,8mnkr. Arbeta pågår för att minska underskottet inom UEA, genom en översyn av intäkterna gentemot SMF.

Linda Rudenwall
Verkställande direktör

2. GÖTEBORGS SPÅRVÄGAR I SIFFROR

1300
MEDARBETARE

233
FORDON

133
MILJONER
RESOR (*)



KUNDNÖJDHET
OMBORD 4.2 / 5
(*)

TRAFIKSERVICE-
GRAD 96% (*)

PUNKTLIGHET
76% (*)

(*) Prognos eller mål 2024

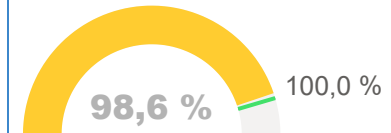
3. ÖVERGRIPANDE MÅL OCH STATUS

2024

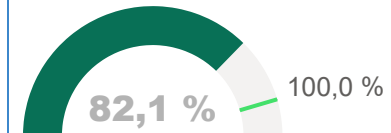
STATUS NU

PROGNOS

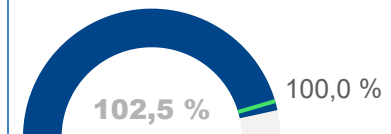
Ökat resande



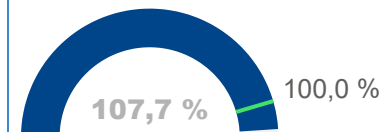
Säker och hållbar resa



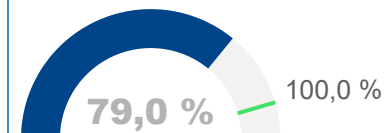
Säkrad kompetensförsörjning



Nöjda kunder



Ständigt förbättrad effektivitet



Ökat resande

"Vi strävar ständigt efter att fler resenärer väljer att resa med oss. Genom att fler väljer att åka kollektivt bidrar vi till en hållbar samhällsutveckling. Ett ökat resande möjliggörs genom att vi strategiskt, taktiskt och operativt arbetar med frågor som skapar förutsättningar för en hög och tillförlitlig leverans."

Huvudindikator 1.1: Antal resor ska öka

Vi presenterar här slutgiltig resandestatistik som Västtrafik kommunicerar som det officiella resandet. Detta baseras både på kundräkningssystem (KRS) och antal sålda biljetter. Inga ersättningsbussar ingår.

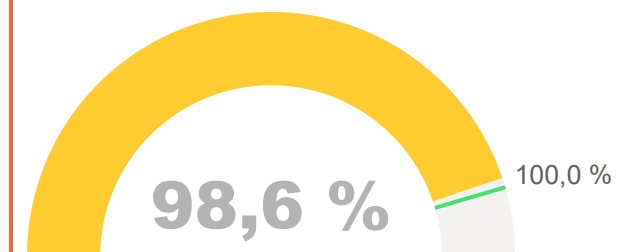
Mål 2024

133mn

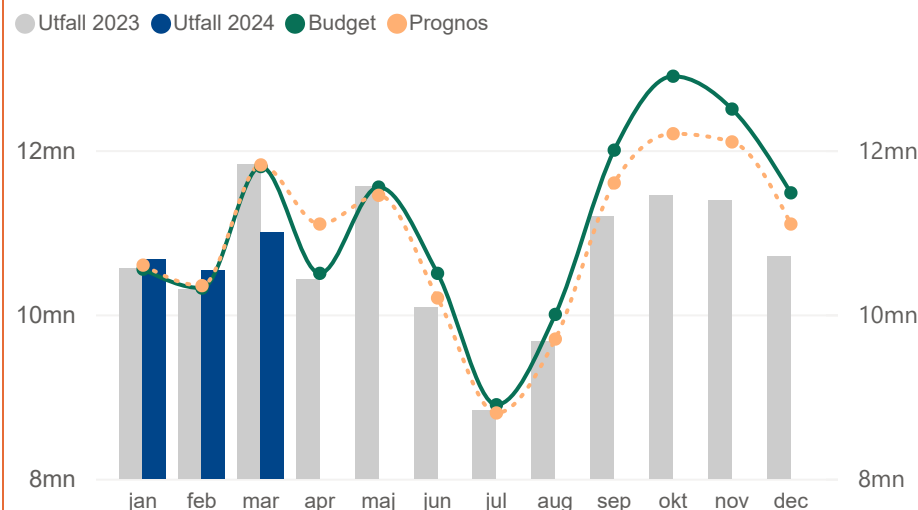
Ack. utfall 2024

32,2mn

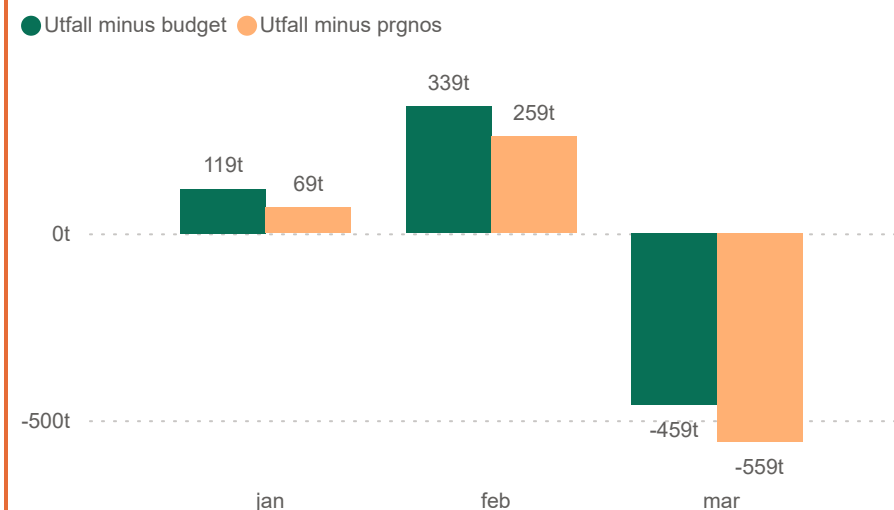
Status



Antal (miljoner) resor per månad



Avvikelser mot budget och prognos (i tusen resor)



Analys

I mars är antal resor 11,0 miljoner vilket är en minskning med 6,99 procent i jämförelse med samma månad föregående år. Ackumulerat antal resor januari-mars är 32,2 miljoner, vilket är 1,51 procent mindre än samma period föregående år.

I år inföll påskhelgen i slutet av mars medan det år 2023 inföll i mitten av april. Därav är det sannolikt att det minskade resandet i mars, gentemot föregående år, kommer tas igen nu under april månad. Den gällande reduceringen av trafikproduktionen motsvarande cirka 5 procent är sannolikt en bidragande orsak som påverkar resandet negativt.

Åtgärd

På grund av nuvarande förarbrist är produktionen reducerad med cirka 5 procent fram till sommaren vilket har en negativ inverkan på resandet med spårvagn. I sommartabellen finns ingen beslutad reducering. I vintertabellen som drar igång i mitten av augusti är endast linje 13 dag mellan Weissegrensplatsen och Sahlgrenska Huvudentré indragen vilket motsvarar en reducering på cirka 2 procent.

För att säkerställa att resandet ökar enligt uppsatta mål behöver bland annat fordonsfel, fordonsbrist, spårvägsanläggning och förarbrist långsiktigt åtgärdas vilket sker med hjälp av olika handlingsplaner samt strategier. Att göra resan med spårvagn mer pålitlig och förbättra restider medför att fler kommer välja att resa hållbart med spårvagn.

Den kommande spårvägen i Lindholmsallén, som ska vara klar i december 2025, förväntas öka resandet med spårvagn. Det är oklart hur stor andel resande från buss som förväntas att övergå till spårvagn. Västlänken Station Haga har försenats vilket innebär osäkerhet gällande påverkan av resandet med spårvagn de kommande åren.

Säker och hållbar resa

"Vi arbetar proaktivt och systematiskt med trafiksäkerhets- och arbetsmiljöfrågor i syfte att leverera säkra resor för medarbetare, resenärer och medtrafikanter. Vi strävar mot noll olyckor kopplat till våra fordon, spårvägsanläggningen och arbetsplatser. För att leverera hållbara resor arbetar vi aktivt med miljö- och samhällsfrågor och vi fokuserar på att minska vår klimatpåverkan."

Huvudindikator 2.1: Antal olyckor i trafik ska minska.

Här har vi valt att följa upp följande olyckskategorier per miljon tågkilometer.

- Fotgängareolycka
- Kollision (exkl. Depå)
- Urspårning (exkl. Depåområde)
- Vågtrafikolycka
- Resenär, personskade (endast Fall i fordon)

Olyckskategorierna kommer från HOA. Antal tågkilometer kommer från planerat utfall från Hastus medan antal resor kommer från Huvudindikator 1.1.

OBS! Mål 2024 utgår från utfallet av feb-dec 2023 då HOA gick LIVE 2023-01-30.

Analys

- Urspårning visar en mindre uppåtgående trend som vi behöver hålla under uppsikt. De flesta urspårningar är kopplade till olyckor med annat fordon men det är även kopplat till brister i spåranläggningen.
- Vågtrafikolyckorna har en positiv trend jämfört med samma period förra året och har minskat med drygt 10 procent.
- Även fotgängareolyckor har en positiv utveckling under första kvartalet. Dock finns det en fortsatt oro att trenden kan vända. Majoriteten av olyckorna beror på ouppmärksamhet från fotgängare.
- Under 2024, ser vi en fortsatt sjunkande trend inom fall vid på- och avstigning samt fall i vagn.
- Kollisioner mellan spårvagnar är den olyckstyp som innebär störst risk och har en liten negativ ökning.

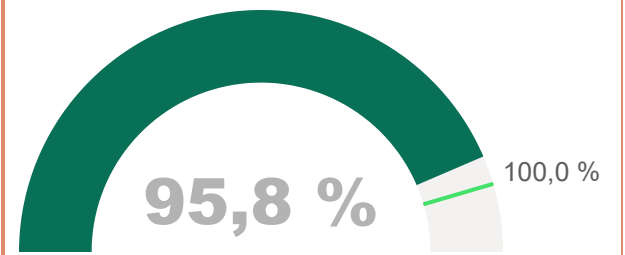
Ack. utfall 2024

22,5

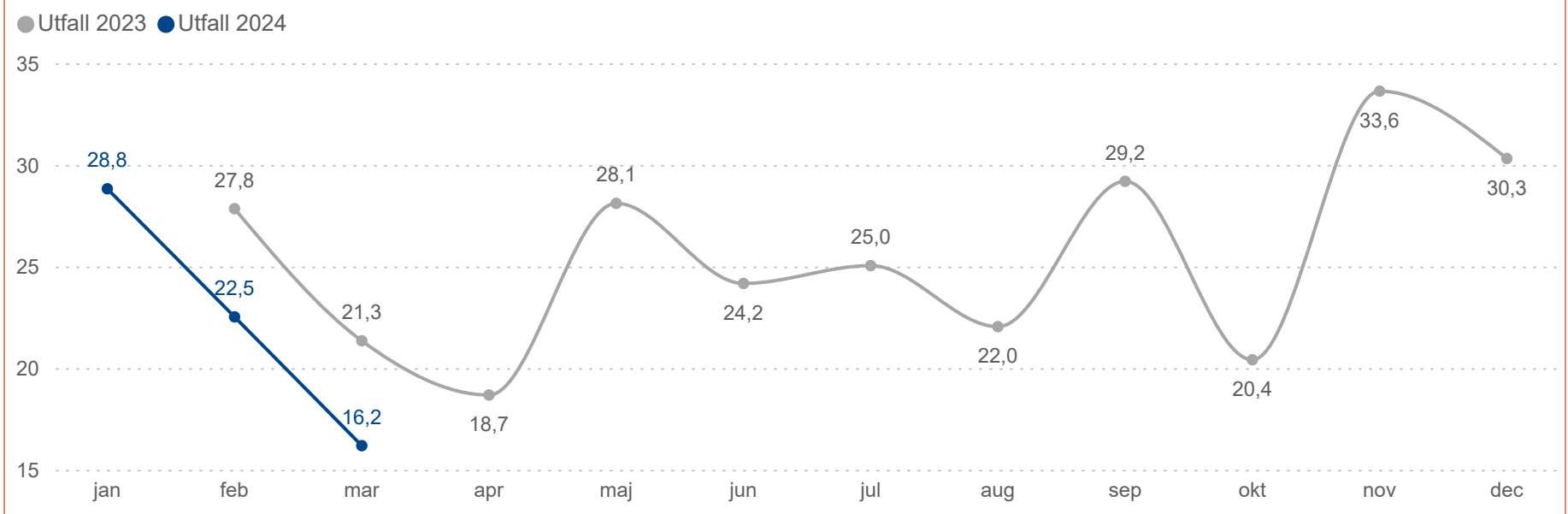
Mål 2024

23,5

Status



Antal olyckor i trafik per miljon tågkilometer



Åtgärd

- Arbete pågår i trafikmiljön runt hållplats Berzelligatan för att förhindra olyckor med U-svängande bilister. Arbetet sker i samverkan med Stadsmiljöförvaltningen. Vi genomför tätare kontroller vid Brunnsparken för att omhänderta risken för urspårningar då spåranläggningen där har stora brister, kontrollerna pågår fram till byte av rälen som sker i juni.
- Tillsammans med Stadsmiljöförvaltningen genomförs insatser för att se över gällande hastigheter på vissa utsatta platser avseende risker kopplade till fotgängare.
- Vi analyserar utifrån genomförda och pågående utredningar av kollisioner möjligheten att minska risker som uppstår vid vagnar som får stoppande fel i anläggningen.

Säker och hållbar resa

"Vi arbetar proaktivt och systematiskt med trafiksäkerhets- och arbetsmiljöfrågor i syfte att leverera säkra resor för medarbetare, resenärer och medtrafikanter. Vi strävar mot noll olyckor kopplat till våra fordon, spårvägsanläggningen och arbetsplatser. För att leverera hållbara resor arbetar vi aktivt med miljö- och samhällsfrågor och vi fokuserar på att minska vår klimatpåverkan."

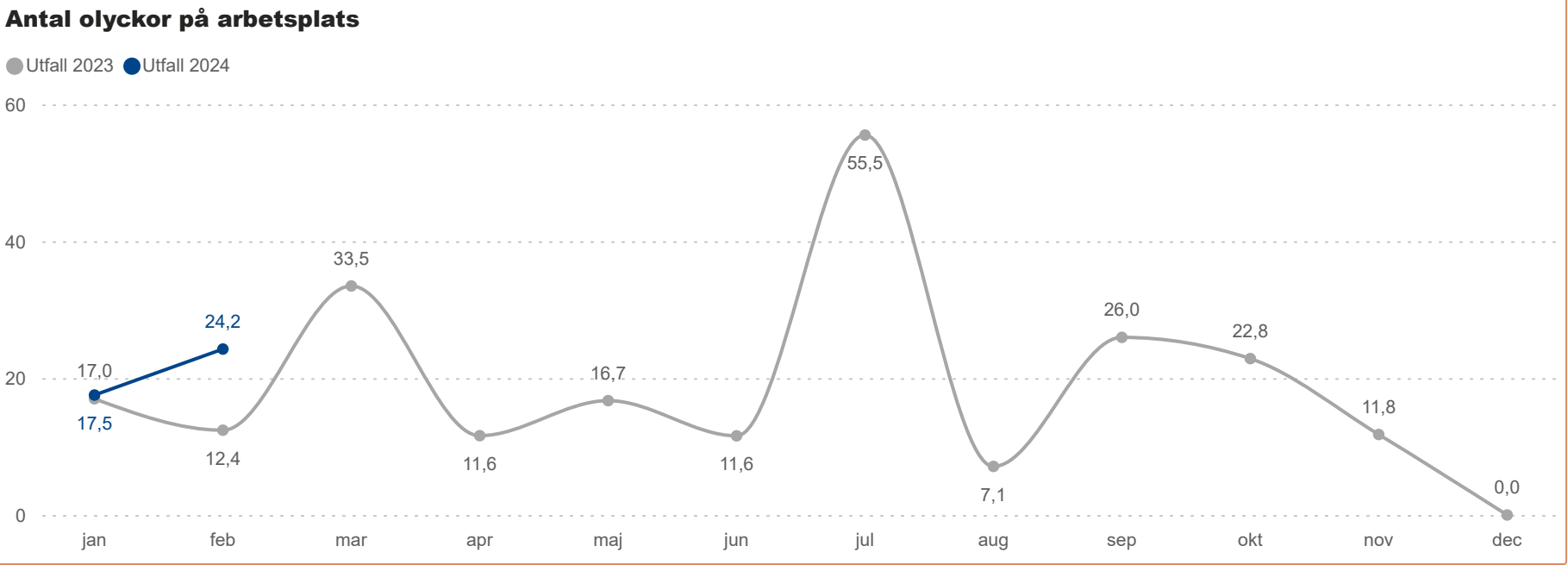
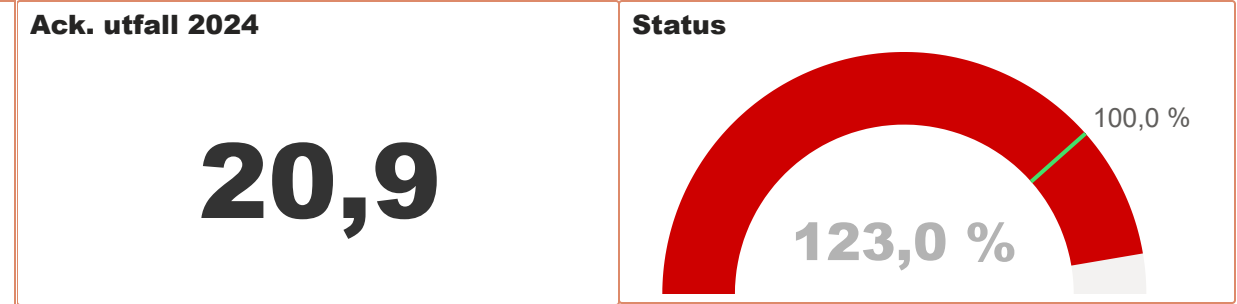
Huvudindikator 2.2: Antal olyckor på arbetsplats ska minska.

Vi följer upp antalet olyckor på arbetsplats per miljon arbetad timma. Olyckan ska ha lett till någon form av frånvaro för att ingå i mätningen. All frånvaro rapporteras i IA förutom den frånvaro som kategoriseras under fliken "ingen" i IA. Mätningen gäller för alla medarbetare på GS.

OBS: Eftersom det dröjer för information att komma inte i IA ligger statistik släpande med en månad.

Analys

Antalet olyckor med frånvaro per miljon arbetade timmar under februari månad har ökat jämfört med föregående månad samt jämfört med februari månad föregående år. De olyckor med frånvaro som inträffat under februari månad 2024 beror på en kollision mellan två spårvagnar samt två fallolyckor. Spårvagnsolyckan är fortfarande under utredning. Den ena fallolyckan kunde ha förebyggts med bättre ordning och reda på arbetsplatsen och den andra handlade om en halkning på grund av snö under skorna där risken är svår att eliminera helt.



Åtgärd

Konsekvent arbeta med ordning och reda på arbetsplatsen

Säker och hållbar resa

"Vi arbetar proaktivt och systematiskt med trafiksäkerhets- och arbetsmiljöfrågor i syfte att leverera säkra resor för medarbetare, resenärer och medtrafikanter. Vi strävar mot noll olyckor kopplat till våra fordon, spårvägsanläggningen och arbetsplatser. För att leverera hållbara resor arbetar vi aktivt med miljö- och samhällsfrågor och vi fokuserar på att minska vår klimatpåverkan."

Huvudindikator 2.3:
Klimatavtryck per resa ska minska.

Mål 2024

(Tom)

Ack. utfall 2024

(Tom)

Status



Under uppbyggnad

Analys

Arbete med utveckling av metod för att beräkna klimatavtryck pågår tillsammans med Göteborgs Stad och Västtrafik, detta för att möta de aktuella EU-kraven enligt GHG Protocol.

Åtgärd

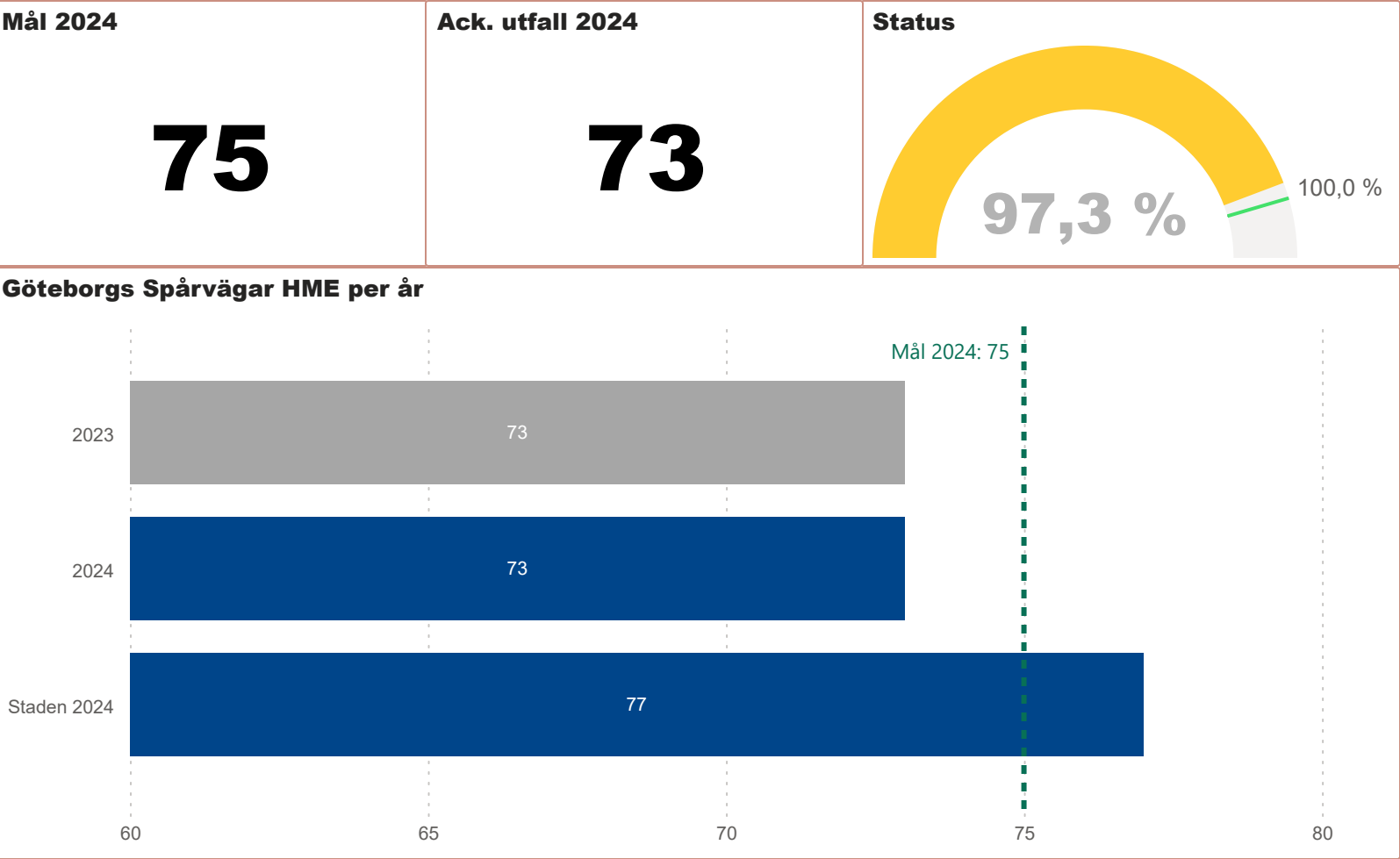
Säkrad kompetensförsörjning

"Göteborgs Spårvägar ska ledas med ett ledarskap där alla medarbetare involveras och uppmuntras att vara delaktiga i bolagets utveckling och arbete med ständiga förbättringar. Tillit, engagemang och delaktighet ska gå hand i hand med tydligt ställda förväntningar på ledarskap, medarbetarskap och prestation."

Huvudindikator 3.1: Hållbart medarbetarengagemang (HME) ska öka.

HME är ett totalindex som beräknas utifrån resultaten för tre delindex: motivation, ledarskap och styrning.

Motivation mäter nivån på medarbetarens engagemang.
Ledarskap utvärderar chefens förmåga att skapa förutsättningar för engagemang hos medarbetaren och delindexet.
Styrning mäter organisationens förmåga att ta tillvara engagemanget och att skapa förutsättningar för ett ökat engagemang.
Indexet mäts i medarbetarundersökningen utifrån nio specificerade frågor och genomförs årligen i februari-mars månad.



Analys

HME på bolagsnivå är 73 och ligger på samma nivå som föregående mätning. Små förbättringar syns inom underliggande områden kring organisatorisk tillit och intern kommunikation. I några av avdelningarna har större förändringar av HME skett jämfört med tidigare mätning. Avdelningen Trafikpersonal och service med flest antal medarbetare har ett HME om 69 jämfört med föregående års 66. Sänkningar av HME syns inom stöдавdelningarna och inom Infrastruktur och driftsäkring.

Svarsfrekvensen har ökat markant jämfört med tidigare 2023. 83 procent av medarbetarna har svarat på enkäten jämfört med föregående års 75 procent.

Åtgärd

Bolagsledning och respektive avdelning arbetar nu med att ta fram handlingsplan utifrån resultat på olika nivåer i organisationen. Senast den 10 maj ska alla medarbetare ha fått ta del av resultatet för sin avdelning/enhet.

Säkrad kompetensförsörjning

"Göteborgs Spårvägar ska ledas med ett ledarskap där alla medarbetare involveras och uppmuntras att vara delaktiga i bolagets utveckling och arbete med ständiga förbättringar. Tillit, engagemang och delaktighet ska gå hand i hand med tydligt ställda förväntningar på ledarskap, medarbetarskap och prestation."

Huvudindikator 3.2: Vakanta tjänster ska minska.

Genom att följa antal vakanta tjänster ska vi tillsätta rätt antal medarbetare med rätt kompetens. Vi tittar på antal vakanta tjänster i tre olika områden:

- Antal lediga rader förare från personalprognos och ursprunglig trafik
- Antal tjänster som vi har annonserat men inte tillsatt enligt Visma Recruit
- Antal konsulter som utför arbete inom ramen för en tillsvidaretjänst

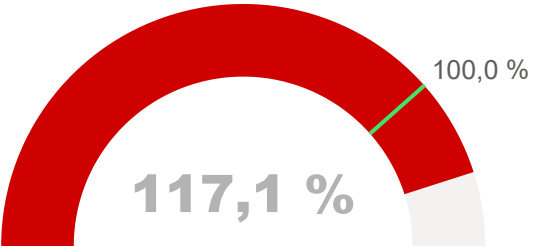
Mål 2024

70

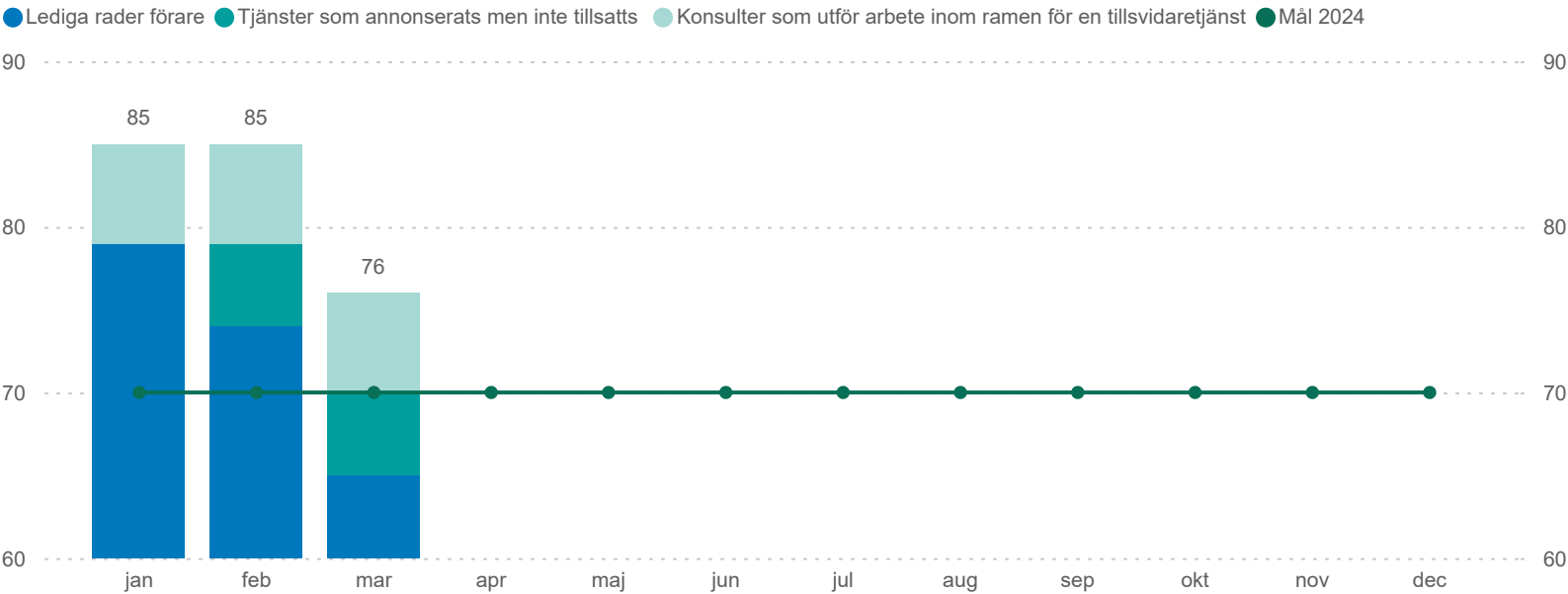
Ack. utfall 2024

82

Status



Antal vakanta tjänster per kategori



Analys

Antalet vakanta tjänster har minskat eftersom rekrytering och utbildning av nya förare överstigit antalet avgångar i samma yrkesgrupp. Resultatet på förargruppen är bättre än tidigare prognoser på grund av minskat antal avgångar, att utbildningsplatser tillsatts och att dessa lett till en högre grad av examination än tidigare. Konsultväxling har ännu inte kunnat ske i den omfattning som planerats på grund av svårigheter att rekrytera. Mål bedöms möjligt att nå under året.

Åtgärd

Fortsatt arbete i enlighet med bolagsövergripande kompetensförsörjningsstrategi och plan kommer att bedrivas liksom arbete i enlighet med den riktade handlingsplanen för spårvagnsförare som har togs fram under 2023. Revidering av lönetrappa samt ny annonskampanj under hösten är viktiga delar i planen.

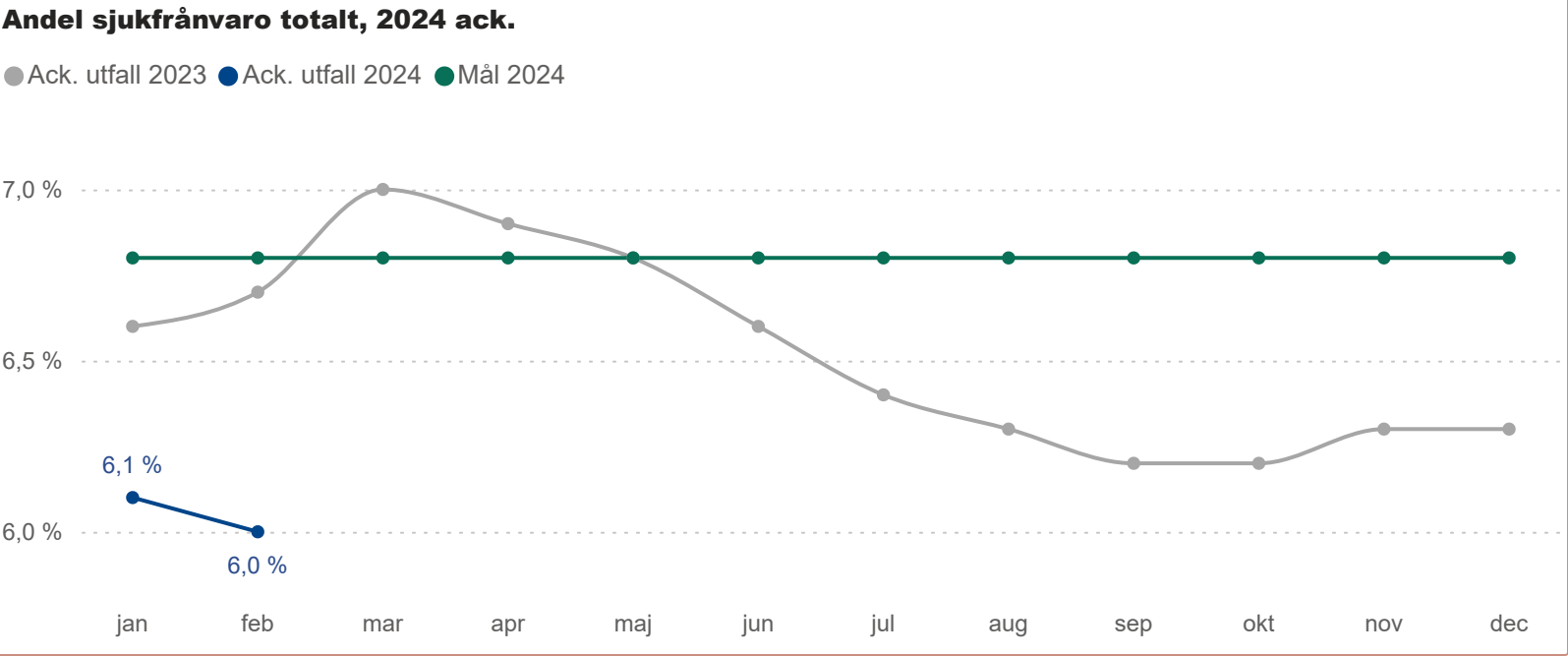
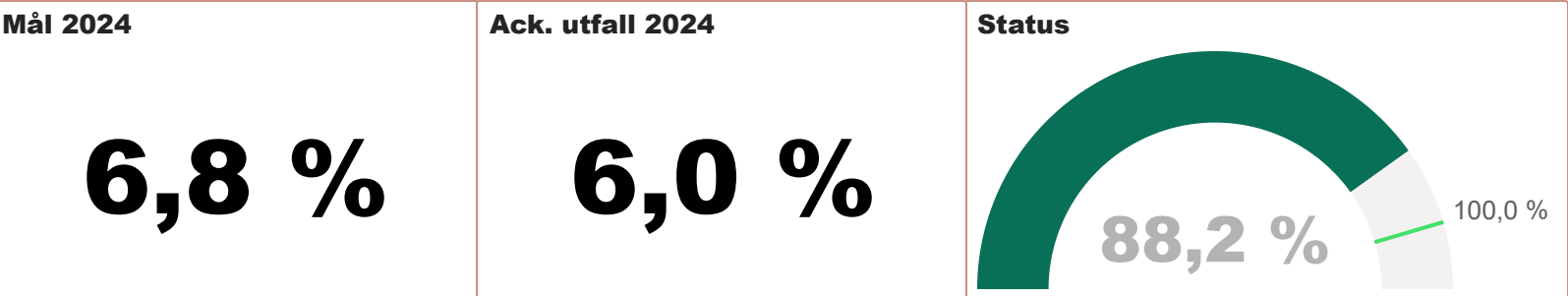
Säkrad kompetensförsörjning

"Göteborg Spårvägar ska ledas med ett ledarskap där alla medarbetare involveras och uppmuntras att vara delaktiga i bolagets utveckling och arbete med ständiga förbättringar. Tillit, engagemang och delaktighet ska gå hand i hand med tydligt ställda förväntningar på ledarskap, medarbetarskap och prestation."

Huvudindikator 3.3: Sjukfrånvaron ska minska

Sjukfrånvaron presenteras i procent. Procenten är framräknad som antalet sjuktimmar i förhållande till den tillgängliga ordinarie arbetstiden i timmar. I denna "tillgängliga" tid ingår inte föräldraledighet eller annan tjänstledighet, inte heller när den är partiell.

OBS: Eftersom informationen från Bokksus inte är klar förrän den tredje veckan i varje månad ligger statistik släpande med en månad.



Analys

Sjukfrånvaron under januari och februari har varit 6,1 respektive 6,0 procent jämfört med GS mål om 6,8 procent. Utfallet är också lägre än föregående år då sjukfrånvaron för samma period var 6,6 respektive 6,7 procent.

Åtgärd

Inga ytterligare åtgärder. Prognos för måluppfyllelse är god. Fortsatt arbete med förebyggande och hälsofrämjande åtgärder genomförs enligt plan.

Nöjda kunder

"Kundernas behov, krav och önskemål är viktiga för oss och vi strävar alltid efter att uppfylla kundernas förväntningar. Genom att mäta kundernas synpunkter och upplevelse, analysera utfall och förbättra oss får vi nöjdare kunder."

Huvudindikator 4.1: Kundnöjdhet ombord (KNO) ska öka.

KNO, som Västtrafik genomför ombord på spårvagnarna varje kvartal, är en enkät med frågor som resenärerna får fylla i via surfplattor som delas ut av intervjuare. Det går även att besvara enkäten i egen mobiltelefon via QR-kod. Undersökningen startade den 1 april 2022 efter uppehåll på grund av Coronapandemin. Svaren anges på en skala mellan 1 och 5 där 1 står för *mycket missnöjd* och 5 *mycket nöjd*.

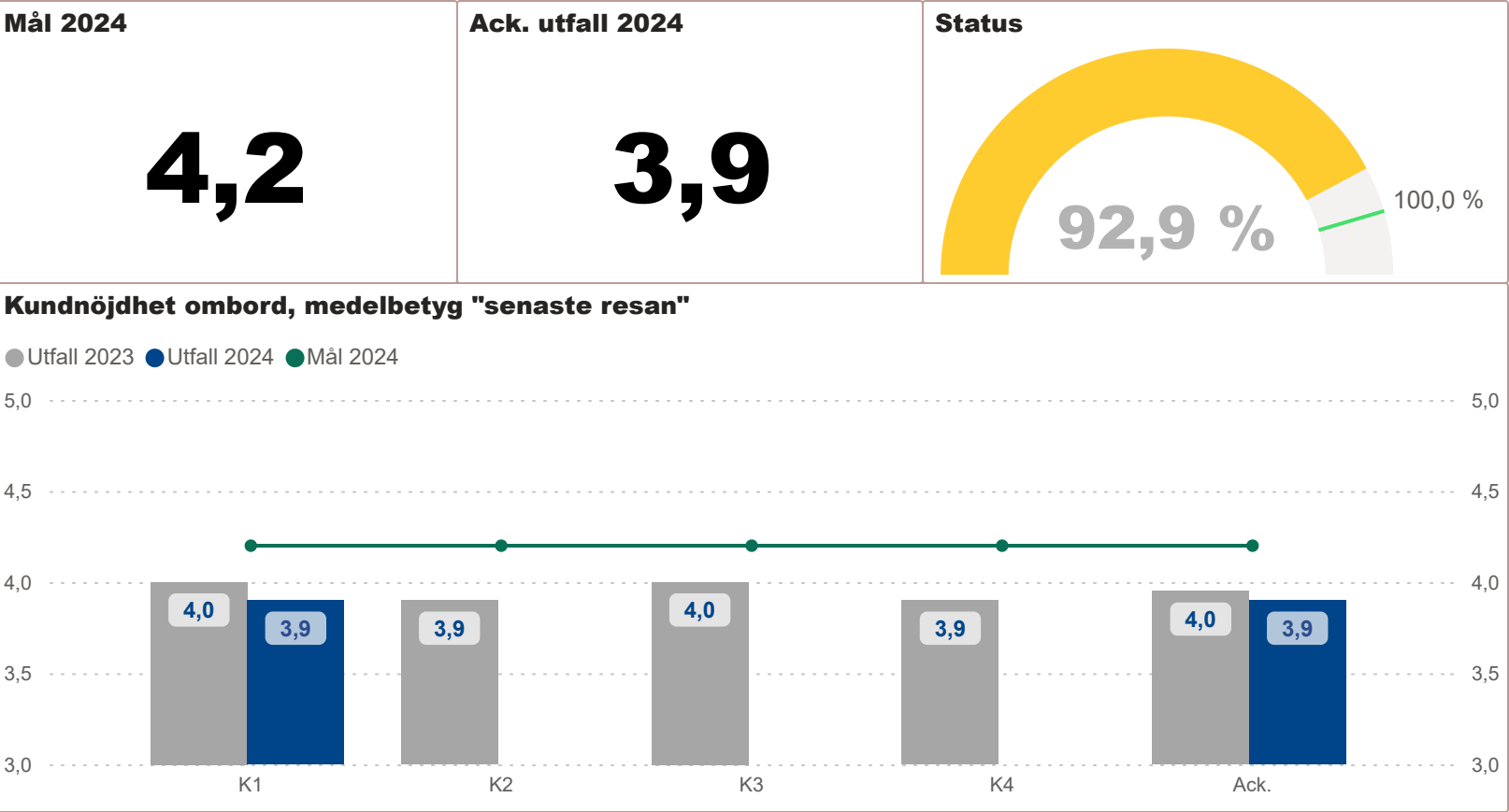
Här presenterar vi resultat för "Senaste resan" index det vill säga hur resenärerna skattar sin senaste resa.

Analys

Under första kvartalet 2024 har endast frågan Hållplatsinformation fått samma betyg som föregående år, det vill säga 4,2 medan nöjdheten på alla övriga frågor minskat. Svaren på frågorna som ställts under första kvartalet visar att vi ännu inte har nått det satta målet om en kundnöjdhet som ligger på 4,2. Frågorna där nöjdheten minskat som mest rör Plats ombord och Litar på tidhållning som sjunkit med 0,3 medan nöjdhet på övriga frågor minskat med 0,1 till 0,2.

Åtgärd

Samtliga frågor behöver få högre betyg genom aktiviteter med fokus på frågorna Plats ombord och Litar på tidhållning. Förarbristen som nu råder som resulterar i neddragningar i trafiken kommer att negativt påverka betygen en lång tid framöver. Årets prisjustering som beslutades av politikerna i Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden: Biljettpriserna höjs 2,6 procent i genomsnitt från 7 januari 2024. Nya priser för en zon: enkelbiljett 36 kronor och månadsbiljett 835 kronor. Om biljettpriset för spårvagn sänks i framtiden kommer fler resenärer att bli nöjdare utifrån vad man betalar för. För att bibehålla kundnöjdhet behöver bland annat fordonsfel, fordonsbrist och förarbrist långsiktigt åtgärdas där leveransstatus följs upp. Det finns risker att tappa kapacitet och därmed antal resenärer utan nya fordon som kan ersätta spårvagnsmodell M32 i början av 2030-talet och M31 under 2030-talet. Att göra resan med spårvagn mer pålitlig och förbättra restider innebär att fler kommer att bli nöjdare med att resa med spårvagn. Den kommande spårvägen i Lindholmsallén, som ska vara klar i slutet av år 2025, förväntas öka resandet med spårvagn. Det är oklart bland annat hur stor andel resande från buss som förväntas att övergå till spårvagn och hur det kommer att påverka kundnöjdheten. Västlänken Station Haga har försenats vilket innebär osäkerhet gällande påverkan av kundnöjdhet med spårvagn de kommande åren. Med nya kommande knutpunkter och nya möjligheter för resande och pendlning, som blir resultatet av Västlänken, behövs eventuellt en strategi.



Nöjda kunder

"Kundernas behov, krav och önskemål är viktiga för oss och vi strävar alltid efter att uppfylla kundernas förväntningar. Genom att mäta kundernas synpunkter och upplevelse, analysera utfall och förbättra oss får vi nöjdare kunder."

Huvudindikator 4.2: Kundsynpunkter från resenär ska minska (negativa)

Antalet **ackumulerade** negativa kundsynpunkter som visas i diagram är de som våra resenärer lämnat till Västtrafiks kundservice relaterat till Göteborgs Spårvägar delat till antal **ackumulerade** miljoner resor.

Analys

Totalt antal kundsynpunkter i mars uppgick till 1913 stycken vilket är avsevärt mycket i jämförelse med samma månad föregående år (om man bortser från incidenten med att Hisingsbron fastnade förra året). Bortsett från kategorin Gick inte i utlovad tid har kategorin Förare och Trafikutveckling ökat mest medan bland annat antal resenärssynpunkter om Fordon har minskat.

Åtgärd

Rapporter med resenärssynpunkter har nu nya bestämda tidsintervaller för när de ska skickas ut till respektive avdelning och rapporterna behöver fortsatt utvecklas tillsammans med respektive avdelning. De olika rapporterna mottas nu av fler medarbetare på flera avdelningar med syfte att nå alla som ansvarar för åtgärder. Rapporterna ska underlätta åtgärder, uppföljning för systematiskt förbättringsarbete och utveckling för respektive berörd avdelning utifrån de kategorier resenärssynpunkter som respektive avdelning ansvarar för. Rapporterna skickas dessutom till Affärsenheten affären spårvagn på Västtrafik som gett beröm gällande layout och innehåll i rapporterna. Affärsenheten affären spårvagn vidarebefordrar rapporterna internt hos Västtrafik bland annat till Västtrafiks fordonförvaltning spårvagn enligt ny rutin som bestämts.

En anpassad månadsrapport sammanställs och skickas till avdelningen Trafikpersonal och service sedan januari 2023 med fokus på resenärssynpunkter om spårvagnsförare. Sedan augusti 2023 får övriga berörda avdelningar och enheter på Göteborgs Spårvägar en återkommande anpassad rapport med statistik och analyskommentarer, bland annat får Fordon och driftsäkring en halvårsrapport.

Sammanställning med förslag på åtgärder, som föreslagits av avdelningarna och enheterna på bland annat workshops, har bifogats i det första utskicket rapporter i augusti 2023. Avdelningarna ansvarar själva för att driva och genomföra åtgärder, bland annat ses utbildningen för spårvagnsförare nu över hur den kan utvecklas. Styrande dokument behöver uppdateras då nya effektiviseringar gjorts i hanteringen som bland annat minskat det administrativa arbetet. Dessutom behöver ett större möte med UPKS hållas framöver för presentation och diskussion om nya rutiner för underhåll av spårvagnar utifrån resenärssynpunkter som föreslagits av Kommunikationsteknik gällande displayer med mera och Fordonsförvaltning gällande M33.

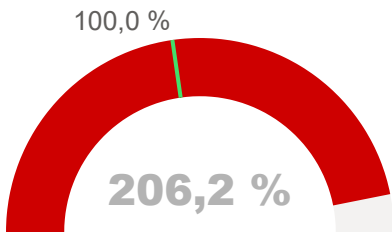
Mål 2024

102,9

Ack. utfall 2024

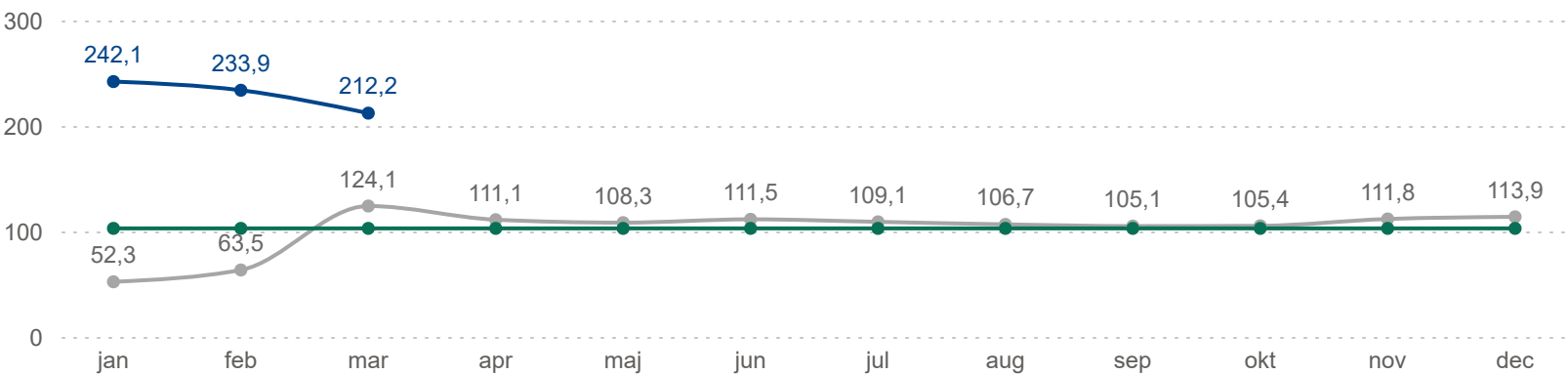
212,2

Status



Antal negativa kundsynpunkter per miljoner resor

● Utfall 2023 ● Utfall 2024 ● Mål 2024



Nöjda kunder

"Kundernas behov, krav och önskemål är viktiga för oss och vi strävar alltid efter att uppfylla kundernas förväntningar. Genom att mäta kundernas synpunkter och upplevelse, analysera utfall och förbättra oss får vi nöjdare kunder."

Huvudindikator 4.3: Kundnöjdhet VT och SMF ska öka.

Varje år skickar GS ut en undersökning till kunderna Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen i syfte att få feedback kring vårt samarbete, bemötande, engagemang, hållbarhet och tillgänglighet.

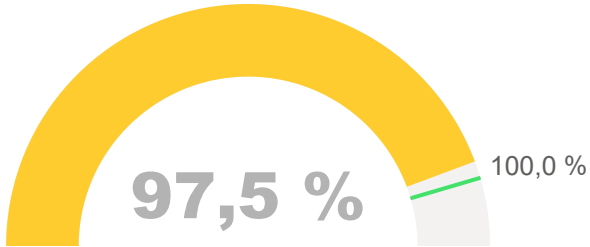
Här presenteras medelvärdet av resultatet (skala mellan 1 - 5).

Analys

Utfall 2023: Enligt respondenterna till enkäten hos VT och SMF så har GS ett bra bemötande och god tillgänglighet. Även återkopplingen på ställda frågor sker i rimlig tid. På frågor om hållbarhetsperspektiven lämnas ett lägre betyg och så även på den gemensamma effektiviteten vid möten.

Åtgärd

Utfall 2023: GS behöver förtydliga för parterna hur bolaget arbeta med hållbarhetsperspektiven. Effektiviteten vid möten kan förbättras genom tydligare mål och syfte i agendor samt beslutsloggar och protokoll, detta her till stor del redan genomförts.

Mål 2024 4,0	Ack. utfall 2024 2024 resultat är ej tillgänglig	Status 2023  97,5 % 100,0 %												
Kundnöjdhet 2023 3,9	<table><tr><th colspan="2">Frågor med högst medelvärde 2023</th><th>Betyg (1-5)</th></tr><tr><td colspan="2">Hur blir du vanligtvis bemött i kontakten med Göteborgs Spårvägar?</td><td>4,56</td></tr><tr><td colspan="2">Hur lätt eller svårt upplever du att det är att komma i kontakt med dina kontaktpersoner på Göteborgs Spårvägar?</td><td>4,33</td></tr><tr><td colspan="2">I hur stor eller liten utsträckning upplever du att dina kontaktpersoner på Göteborgs Spårvägar Lämnar svar på dina frågor i rimlig tid</td><td>4,24</td></tr></table>		Frågor med högst medelvärde 2023		Betyg (1-5)	Hur blir du vanligtvis bemött i kontakten med Göteborgs Spårvägar?		4,56	Hur lätt eller svårt upplever du att det är att komma i kontakt med dina kontaktpersoner på Göteborgs Spårvägar?		4,33	I hur stor eller liten utsträckning upplever du att dina kontaktpersoner på Göteborgs Spårvägar Lämnar svar på dina frågor i rimlig tid		4,24
Frågor med högst medelvärde 2023		Betyg (1-5)												
Hur blir du vanligtvis bemött i kontakten med Göteborgs Spårvägar?		4,56												
Hur lätt eller svårt upplever du att det är att komma i kontakt med dina kontaktpersoner på Göteborgs Spårvägar?		4,33												
I hur stor eller liten utsträckning upplever du att dina kontaktpersoner på Göteborgs Spårvägar Lämnar svar på dina frågor i rimlig tid		4,24												
Kundnöjdhet 2024 2024 resultat är ej tillgänglig	<table><tr><th colspan="2">Frågor med lägst medelvärde 2023</th><th>Betyg (1-5)</th></tr><tr><td colspan="2">I vilken utsträckning upplever du att Göteborgs Spårvägar arbetar med ekonomisk hållbarhet?</td><td>2,67</td></tr><tr><td colspan="2">I vilken utsträckning upplever du att Göteborgs Spårvägar arbetar med social hållbarhet?</td><td>3,20</td></tr><tr><td colspan="2">I hur stor eller liten utsträckning upplever du att våra gemensamma möten är Effektiva</td><td>3,71</td></tr></table>		Frågor med lägst medelvärde 2023		Betyg (1-5)	I vilken utsträckning upplever du att Göteborgs Spårvägar arbetar med ekonomisk hållbarhet?		2,67	I vilken utsträckning upplever du att Göteborgs Spårvägar arbetar med social hållbarhet?		3,20	I hur stor eller liten utsträckning upplever du att våra gemensamma möten är Effektiva		3,71
Frågor med lägst medelvärde 2023		Betyg (1-5)												
I vilken utsträckning upplever du att Göteborgs Spårvägar arbetar med ekonomisk hållbarhet?		2,67												
I vilken utsträckning upplever du att Göteborgs Spårvägar arbetar med social hållbarhet?		3,20												
I hur stor eller liten utsträckning upplever du att våra gemensamma möten är Effektiva		3,71												

Nöjda kunder

"Kundernas behov, krav och önskemål är viktiga för oss och vi strävar alltid efter att uppfylla kundernas förväntningar. Genom att mäta kundernas synpunkter och upplevelse, analysera utfall och förbättra oss får vi nöjdare kunder."

Huvudindikator 4.4: Trafikservicegraden ska öka.

Trafikservicegraden visar andel störningsfria turer vilket anger hur väl GS har levererat trafiksäker, pålitlig och punktlig spårvagnstrafik enligt avtal. Utfallet anger medelvärde per månad totalt för alla GS linjer utifrån planerade turer från Hastus och indragna turer från Händelseregistret och HOA.

OBS! Göteborgs Spårvägar bytte till HOA från och med 2023-01-30 dvs. datan för januari 2023 kommer från både Händelseregistret och HOA.

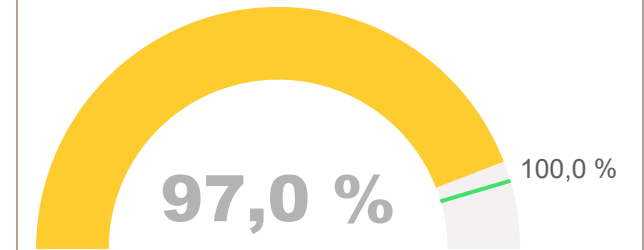
Mål 2024

96,0 %

Ack. utfall 2024

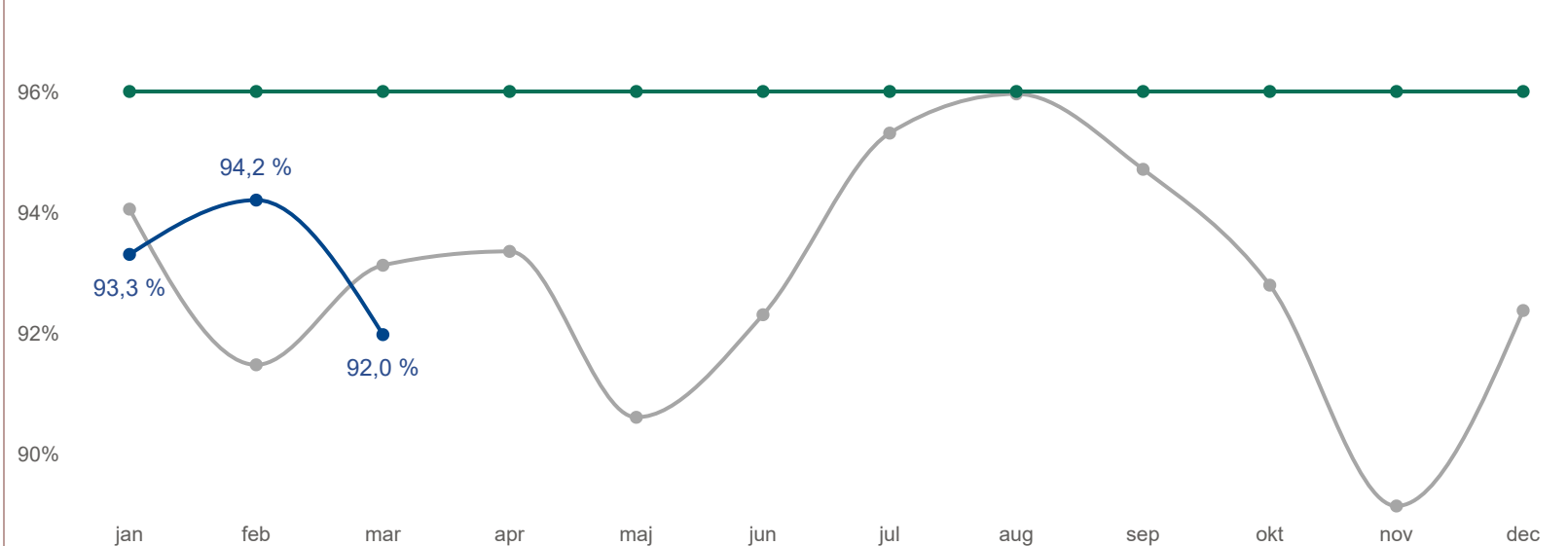
93,2 %

Status



Trafikservicegrad - Andel störningsfri trafik per månad

● Utfall 2023 ● Utfall 2024 ● Mål 2024



Analys

Under mars månad uppgår vår trafikservicegrad till 91,97 procent. Den främsta orsaken till den låga trafikservicegraden beror på banfel vid Chalmers. Detta påverkade fyra linjer och omkring 2900 turer under perioden 7/3-14/3. Under denna period var trafikservicegraden endast 80 procent.

Framkomlighetsproblem så som hinder, köer, demonstrationer och förseningar i trafiken har också en stor påverkan på trafiken.

Åtgärd

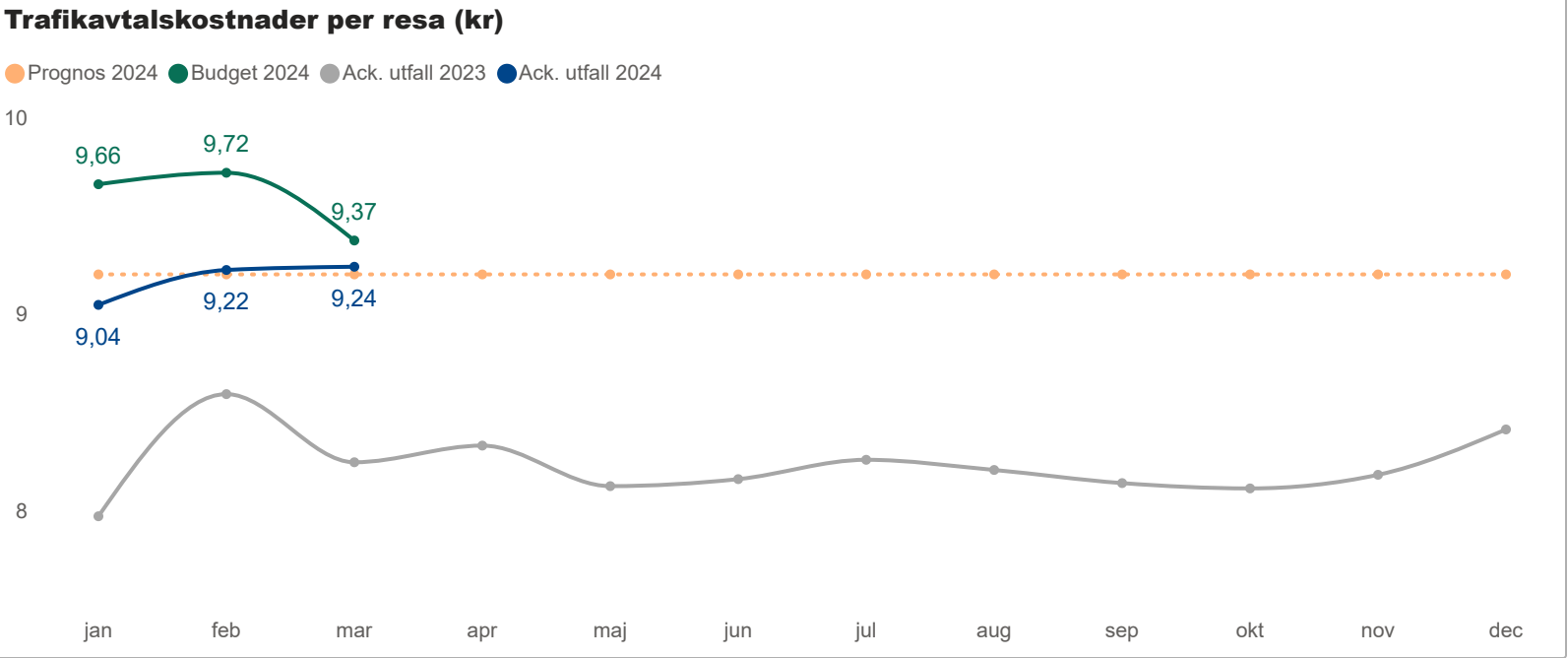
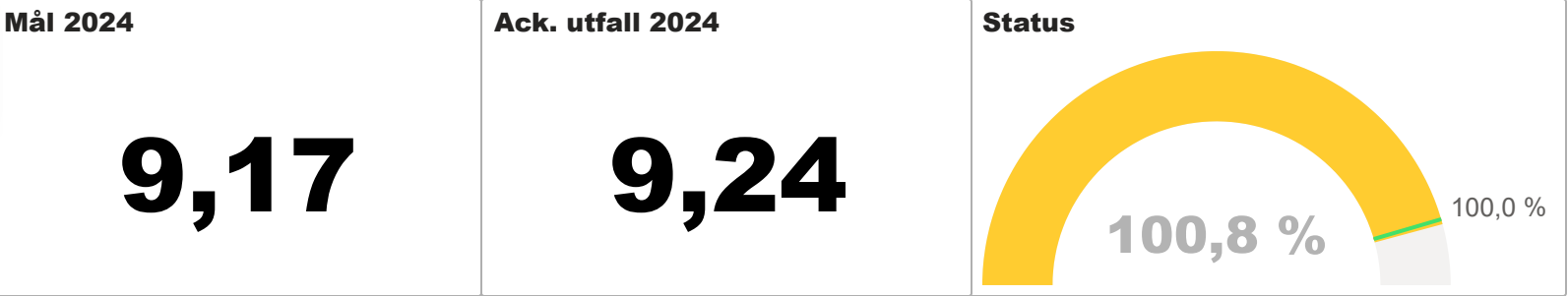
Stadsmiljöförvaltningen arbetar, tillsammans med infrastruktur och driftsäkring, med att ta fram långsiktiga underhållsplaner för spåranläggningen. Detta kommer på sikt ge resultat i en mer tillförlitlig spåranläggning.

Ständigt förbättrad effektivitet

"Genom effektiva arbetssätt och rätt nyttjande av resurser uppnås förbättrad effektivitet. Förbättrad effektivitet innebär att vi "får mer för pengarna". För att förbättra våra arbetssätt och därmed skapa förutsättningar för förbättrad effektivitet behöver vi arbeta process-orienterat och med ständiga förbättringar. Detta görs genom god förmåga att mäta utfall, analysera och vidta åtgärder."

Huvudindikator 5.1:
Trafikavtalskostnader per resa ska vara hållbar.

För GS innebär ekonomisk hållbarhet att det finns långsiktigt hållbar förvaltning av bolaget, samt att företaget har långsiktigt hållbara finanser och robusthet som gör att vi klarar av förändringar i omvärlden. Det innebär bland annat att vi har mål för soliditet och självfinansieringsgrad, för att klara av ränteökningar och löneutvecklingen på arbetsmarknaden. VT genom Trafikavtalet bekostar GS verksamhet och står för kostnaderna kopplat till spårvagnsdrift och spårvägsanläggning. Om GS har en hållbar ekonomi och effektiva arbetssätt bidrar det till att kostnaderna för VT minskar och VT har lättare att finansiera GS verksamhet.



Analys

Priset per resa för mars månad är 9,27 kr, ackumulerat för perioden 9,24 kr och prognosen för det året är 9,20 kr. Prisdifferensen mot målet mot budget beror på att resandet för mars månad ligger sju procent under budget ackumulerat för perioden en och en halv procent under och för helåret 2 procent under målvärdet. Rörelsens kostnader för mars månad är 1,7 mnkr, ackumulerat för perioden 8,6 mnkr och prognosen för helåret på 8,7 mnkr lägre än budgeterat, vilket för den ackumulerade perioden i huvudsak förklaras av periodiseringar samt lägre personalkostnader, hyra för Ringön etapp 2 och avskrivningar. På helåret är det hyra för Ringön och elen som är huvudorsakerna för en lägre kostnad.

Åtgärd

Trafikreduceringen och förarbrist förväntas ha en effekt på både resandet och kostnaderna. Ökat resandet har inte en direkt korrigering till kostnadsbilden

Ständigt förbättrad effektivitet

"Genom effektiva arbetssätt och rätt nyttjande av resurser uppnås förbättrad effektivitet. Förbättrad effektivitet innebär att vi "får mer för pengarna". För att förbättra våra arbetssätt och därmed skapa förutsättningar för förbättrad effektivitet behöver vi arbeta processorienterat och med ständiga förbättringar. Detta görs genom god förmåga att mäta utfall, analysera och vidta åtgärder."

Huvudindikator 5.2:

Trafikavtalskostnader per kilometer ska vara hållbar.

För GS innebär ekonomisk hållbarhet att det finns långsiktigt hållbar förvaltning av bolaget, samt att företaget har långsiktigt hållbara finanser och robusthet som gör att vi klarar av förändringar i omvärlden. Det innebär bland annat att vi har mål för soliditet och självfinansieringsgrad, för att klara av ränteökningar och löneutvecklingen på arbetsmarknaden. VT genom Trafikavtalet bekostar GS verksamhet och står för kostnaderna kopplat till spårvagnsdrift och spårvägsanläggning. Om GS har en hållbar ekonomi och effektiva arbetssätt bidrar det till att kostnaderna för VT minskar och VT har lättare att finansiera GS verksamhet.

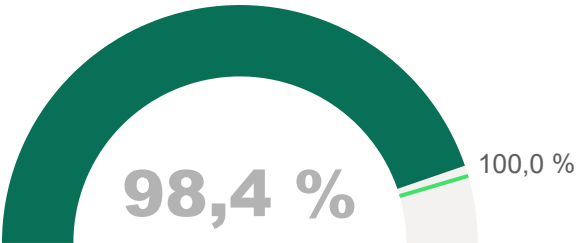
Mål 2024

83,90

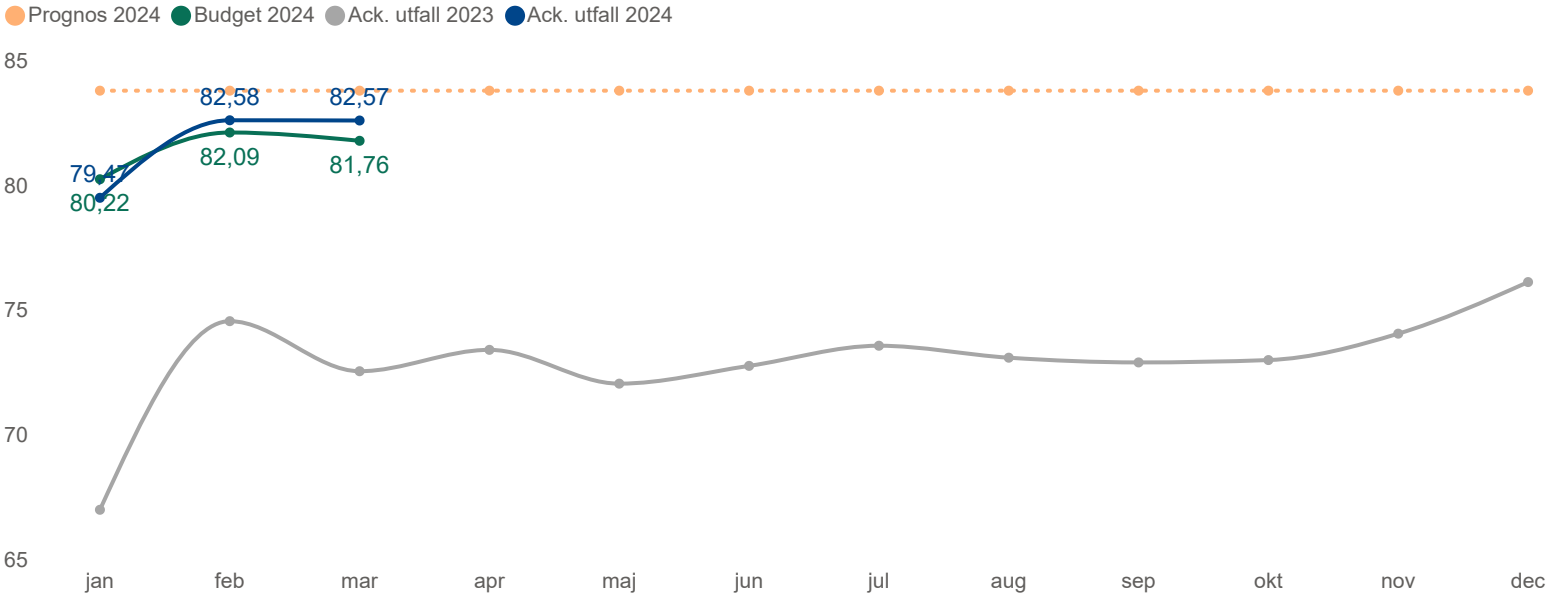
Ack. utfall 2024

82,57

Status



Trafikavtalskostnader (kr) per kilometer



Analys

Priset per km för mars månad är 82,55 kr, ackumulerat för perioden 82,57 kr och prognosen för det året är 83,55 kr. Prisdifferensen mot målet mot budget beror på att kilometererna för mars ligger tre procent under budget ackumulerat för perioden fyra procent under och för helåret en procent under målvärdet. Rörelsens kostnader för mars månad är 1,7 mnkr, ackumulerat för perioden 8,6 mnkr och prognosen för helåret på 8,7 mnkr lägre än budgeterat, vilket för den ackumulerade perioden i huvudsak förklaras av periodiseringar samt lägre personalkostnader, hyra för Ringön etapp 2 och avskrivningar. På helåret är det hyra för Ringön och elen som är huvudorsakerna för en lägre kostnad.

Åtgärd

Trafikreduceringen och förarbrist förväntas ha en effekt på både kilometer och kostnaderna. Ökat antal kilometer har inte en direkt korrigerande till kostnadsbilden men ett ökat kilometeruttag genererar ökat förebyggande underhåll och ett lägre kilometeruttag ger möjlighet att arbeta med avhjälpande underhåll och krockskador vilket genererar kostnader.

Ständigt förbättrad effektivitet

"Genom effektiva arbetssätt och rätt nyttjande av resurser uppnås förbättrad effektivitet. Förbättrad effektivitet innebär att vi "får mer för pengarna". För att förbättra våra arbetssätt och därmed skapa förutsättningar för förbättrad effektivitet behöver vi arbeta process-orienterat och med ständiga förbättringar. Detta görs genom god förmåga att mäta utfall, analysera och vidta åtgärder."

Huvudindikator 5.3: Drifts- och underhållskostnad infrastruktur per timme ska vara hållbar.

För GS innebär ekonomisk hållbarhet att det finns långsiktigt hållbar förvaltning av bolaget, samt att företaget har långsiktigt hållbara finanser och robusthet som gör att vi klarar av förändringar i omvärlden. Det innebär bland annat att vi har mål för soliditet och självfinansieringsgrad, för att klara av ränteökningar och löneutvecklingen på arbetsmarknaden. VT genom Trafikavtalet bekostar GS verksamhet och står för kostnaderna kopplat till spårvagnsdrift och spårvägsanläggning. Om GS har en hållbar ekonomi och effektiva arbetssätt bidrar det till att kostnaderna för VT minskar och VT har lättare att finansiera GS verksamhet.

Mål 2024	Ack. utfall 2024	Status
793,54	(Tom)	 (Tom) 100,0 %
Under uppbyggnad		

Analys

Drift och underhåll mars

Åtgärd

Drift och underhåll mars

Ständigt förbättrad effektivitet

"Genom effektiva arbetssätt och rätt nyttjande av resurser uppnås förbättrad effektivitet. Förbättrad effektivitet innebär att vi "får mer för pengarna". För att förbättra våra arbetssätt och därmed skapa förutsättningar för förbättrad effektivitet behöver vi arbeta processorienterat och med ständiga förbättringar. Detta görs genom god förmåga att mäta utfall, analysera och vidta åtgärder."

Huvudindikator 5.4: Punktligheten ska öka

Punktligheten mäts varje gång en spårvagn avgår från en reglerhållplats. En reglerhållplats är en utvald hållplats där GS följer upp leveransen på olika sätt och punktlighet är en av de indikatorerna. Om avvikelsen mellan planerad och verklig avgångstid är mindre än 0,5 minut är avgången tidig, om avvikelsen är lika eller längre än 3 minuter då är den sen, om avvikelsen är mellan 0,5 och 2 minuter 59 sekunder är den i tid. Diagram anger medelvärde per månad totalt för GS alla linjer utifrån Västtrafik I4M Traffic Studio och Västtrafiks Leveranskvalitetrapport.

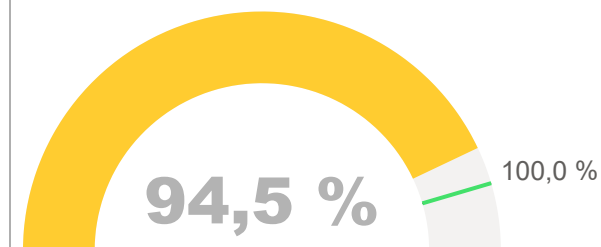
Mål 2024

76 %

Ack. utfall 2024

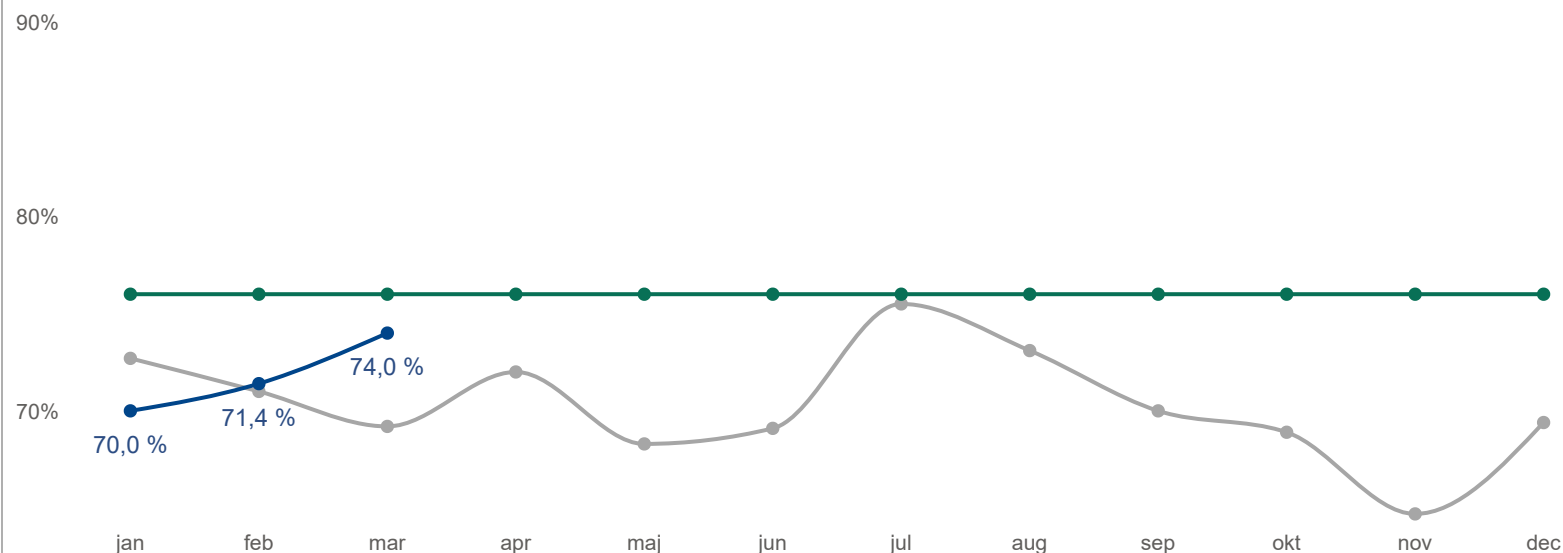
72 %

Status



Andel punktlighet per månad

● Utfall 2023 ● Utfall 2024 ● Mål 2024



Analys

Vi ser en positiv trend när det gäller punktlighet i spårvagnstrafiken och i mars månad har vi en punktlighet på 74 procent. Vi är dock långt ifrån målet, men punktligheten har sedan årsskiftet förbättrats månad för månad. I januari låg punktligheten på 70 procent och i februari på 71,4 procent.

Åtgärd

Västtrafik, Stadsmiljöförvaltningen och GS har arbetat med framkomlig och punktlighet under 2023. Vissa åtgärder har vidtagits när det gäller fasning i Brunnsparken och förflyttning av linjesträckning för buss. Det är dock för tidigt att avgöra om dessa insatser är orsaken till den positiva utvecklingen.

Ständigt förbättrad effektivitet

"Genom effektiva arbetssätt och rätt nyttjande av resurser uppnås förbättrad effektivitet. Förbättrad effektivitet innebär att vi "får mer för pengarna". För att förbättra våra arbetssätt och därmed skapa förutsättningar för förbättrad effektivitet behöver vi arbeta processorienterat och med ständiga förbättringar. Detta görs genom god förmåga att mäta utfall, analysera och vidta åtgärder."

Huvudindikator 5.5: Reshastigheten ska öka

Anger medelhastighet i city (ungefär inom vallgraven) mellan kl. 16.00 - 17.00 vardagar.

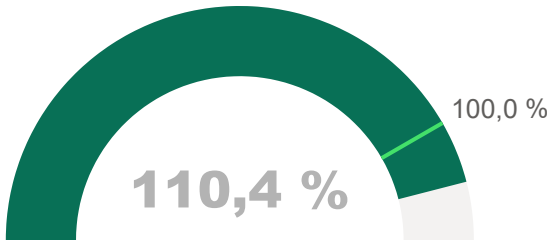
Mål 2024

9,15

Ack. utfall 2024

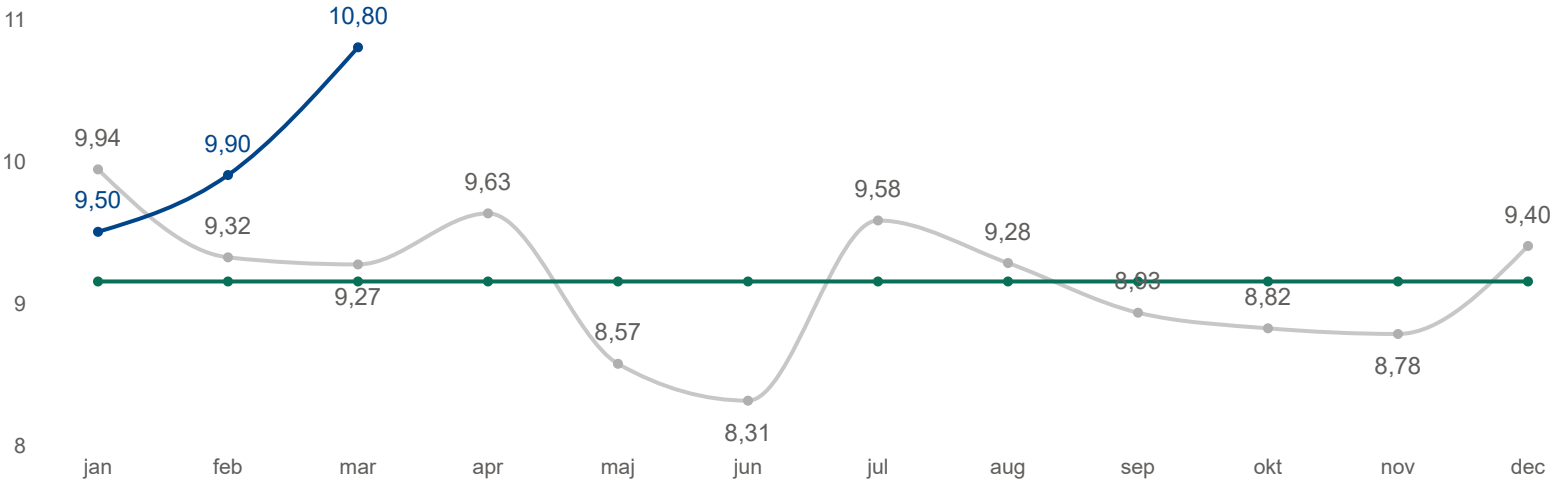
10,10

Status



Medelhastighet (km/h)

● Utfall 2023 ● Utfall 2024 ● Mål 2024



Analys

Genomsnittlig hastighet av fordon i högt trafik, inom vallgraven, var i mars 10,8km/h.

Spårarbeten och evenemang är en faktor som påverkar och i mars månad var det främst: Lilla Bommen, Jaegerdorffsplatsen, Angered, Liseberg Södra, Eggers och Första Långgatan som påverkade produktionen. I augusti 2023 började vi trafikera med reducerad vintertabell vilket påverkar resultatet.

Systematiskt återkommande och påverkande faktorer är bland annat antal resande, signalprioritet, icke hindrande spårarbeten, korsningsutformning, lastningstider, stoppande fel och andra trafikslag i vägen. Även flertalet hastighetsbegränsningarna på grund av banans status har haft en stor inverkan på resultatet.

Åtgärd

Se produktstrategi 2023, Genomförandeplan Spårvagn samt underlag framkomlighetsanalys och åtgärder kort-/ medel- och långsikt. Även projekt "Punktlighet" är i full drift, vilket specifikt är inriktat på åtgärder för att förbättra framkomligheten.

Samtliga dessa strategier/ underlag och åtgärder omhändertogs samt följs upp inom partnerskapsmodellen med Västtrafik. Gällande trafikreduceringen så hanteras denna inom Handlingsplan bemanning förare och partnerskapsmodellen.

5. EKONOMISKT RESULTAT

Totalt bolaget

Resultaträkning (Mkr)	Utfall ack. 2024	Budget ack. 2024	Avvikelse ack. 2024	Prognos helår	Budget helår	Avvikelse helår
Nettoomsättning	373,6	365,8	7,8	1 461,6	1 465,4	-3,9
Övriga rörelseintäkter	0,1	1,3	-1,2	12,6	5,2	7,3
- Rörelsens intäkter	373,7	367,1	6,6	1 474,1	1 470,6	3,5
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-106,7	-75,7	-31,0	-314,0	-302,9	-11,1
Övriga externa kostnader	-52,6	-69,2	16,6	-271,3	-277,0	5,6
Personalkostnader	-207,0	-215,3	8,3	-854,8	-850,8	-4,1
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-6,2	-10,0	3,8	-39,5	-40,0	0,5
Övriga rörelsekostnader	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0
- Rörelsens kostnader	-372,6	-370,2	-2,4	-1 479,7	-1 470,6	-9,0
- Rörelseresultat	1,0	-3,1	4,2	-5,5	0,0	-5,5
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	0,3	0,0	0,2	0,2	0,1	0,1
Räntekostnader och liknande resultatposter	-0,2	0,0	-0,1	-0,2	-0,1	-0,1
- Finansiella intäkter och kostnader	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
- Resultat efter finansiella poster	1,1	-3,1	4,3	-5,5	0,0	-5,5
- Årets resultat	1,1	-3,1	4,3	-5,5	0,0	-5,5

Analys

Göteborgs Spårvägar visar för mars ett resultat före finansiellt netto på 1,0 mnkr, vilket är 4,2 mnkr högre än budgeterat. Rörelseintäkterna avviker totalt sett positivt mot budget med 6,6 mnkr.

Kostnadssidan visar en negativ avvikelse med -2,4 mnkr. Inom Trafikavtalet är de huvudsakliga positiva avvikelserna avskrivningar, personalkostnader och hyra för RÖX. För Utförandeentre-prenadavtalet är det huvudsakligen upparbetade kostnader mot betalplan samt, kostnader för övertidsersättning och OB-ersättning för dec 2023.

Prognosen för helåret skiljer sig mellan avtalen, Trafikavtalet visar en positiv prognos med 3,9 mnkr medan Utförandeentreprenadavtalet visar en negativ prognos med -14,8 mnkr. Se förklaringar under respektive särredovisning. Bolagets konsoliderade resultat påverkas dessutom av rörelseintäkter om 6,5 mnkr, vilket härleds till återbetalning av historiska pensionsinbetalningar som inte kan härledas till dagens självkostnads kontrakt.

Åtgärd

Se åtgärder inom respektive särredovisning.

5. EKONOMISKT RESULTAT

Utförandeentreprenadavtalet

Resultaträkning (Mkr)	Utfall ack. 2024	Budget ack. 2024	Avvikelse ack. 2024	Prognos helår	Budget helår	Avvikelse helår
Nettoomsättning	46,80	48,29	-1,50	189,75	193,18	-3,43
Övriga rörelseintäkter	0,68	0,00	0,68	0,67	0,00	0,67
- Rörelsens intäkter	47,48	48,29	-0,82	190,42	193,18	-2,76
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-18,93	-16,24	-2,70	-76,68	-64,95	-11,73
Övriga externa kostnader	-9,50	-10,65	1,15	-37,66	-43,47	5,81
Personalkostnader	-21,64	-19,33	-2,31	-83,08	-76,46	-6,62
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-1,91	-2,08	0,16	-7,80	-8,30	0,50
Övriga rörelsekostnader	-0,01	0,00	-0,01	0,00	0,00	0,00
- Rörelsens kostnader	-52,00	-48,29	-3,71	-205,22	-193,18	-12,04
- Rörelseresultat	-4,53	0,00	-4,53	-14,80	0,00	-14,80
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Räntekostnader och liknande resultatposter	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- Finansiella intäkter och kostnader	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- Resultat efter finansiella poster	-4,53	0,00	-4,53	-14,80	0,00	-14,80
- Årets resultat	-4,53	0,00	-4,53	-14,80	0,00	-14,80

Analys

Utförandeentreprenadavtalet redovisar för mars månad ett negativt rörelseresultat före finansiellt netto om 4,5 mnkr. Anledningen är att 1) upparbetad kostnad mot betalplan är 2,0 mnkr mer än vad som debiteras kund, 2) kostnader om 1,5 mnkr som inte finansieras till följd av lägre produktionstimmar än budget, 3) ej registrerad arbetstid i EAM 0,3 mnkr och 4) kostnader relaterat till 2023 om 0,7 mnkr.

Rörelsen intäkter har en avvikelse mot budget om 0,8 mnkr, vilket beror på att verksamheten budgeterat intäkterna efter historiskt utfall.

Rörelsens kostnader redovisar en avvikelse mot budget om 3,7 mnkr, vilket huvudsakligen beror på att verksamheten bär kostnader för overtidsersättning och OB-ersättning från Jul och nyår 2023, men som bokförs med en månads eftersläpning samt kostnader för köpta tjänster.

- Övriga externa kostnader redovisar positiv avvikelse mot budget avseende fördelade kostnader. Kostnad i budget var överskattad och utfallet är därmed lägre.
- Personalkostnaderna redovisar ökade kostnader mot budget vilket huvudsakligen beror på kostnad för semester och tilläggslön, främst relaterat till Jul och Nyår 2023 som släpar med en månad respektive.
- Avskrivningskostnaderna redovisar ett positivt överskott mot budget om cirka 0,2 mnkr.

Prognos 2024

Prognosen redovisar ett negativt rörelseresultat om 14,8 mnkr på grund av högre upparbetade kostnader mot Betalplanen (8,8 mnkr) samt ofinansierade kostnader om 6,0 mnkr vilket till största del beror på att verksamheten har betydligt lägre anställda i tjänst än planerat enligt budget. Det får som konsekvens att verksamhetens overheadkostnader inte finansieras i samband med debitering till kund. Notera att Infrastruktur & Driftsäkring inte har några vinstmarginaler eller "gummiband" i å prislistan i enlighet med bolagsordningen för Göteborgs Spårvägar AB.

Intäkter:

- Prognosen ökar till 190,4 mnkr vilket är högre jämfört med prognos gjord i februari där 188,7 mnkr avser intäkter från uppdrag mot SMF. Resterande avser intäkter för försäljning av skrot samt försäljning av ett fordon.
 - o Betalplan genererar 82,2 mnkr
 - o ÄTA genererar 42,7 mnkr
 - o Planerat underhåll genererar 55,0 mnkr
 - o Top of Rail genererar 8,8 mnkr
 - o Försäljning av skrot 1,0 mnkr
 - o Försäljning av fordon 0,7 mnkr

Positiva kostnadsförändringar:

Lägre kostnader mot budget avseende övriga externa kostnader (5,8 mnkr)

Negativa kostnadsförändringar:

- Kostnad för varor, material och vissa köpta tjänster ökar jämfört mot budget (11,7 mnkr) vilket i huvudsak beror på svårigheten att rekrytera egen teknisk personal.
- Personalkostnaderna ökar jämfört mot budget (6,6 mnkr) vilket i huvudsak beror på att krediterad kostnad för utfört arbete är mindre än tidigare förutspått. Det beror på att verksamheten har mindre fakturerade timmar till kund jämfört mot budget.

Åtgärd

Under 2024 kommer verksamheten fortsätta arbeta aktivt i samverkan med Västtrafik och SMF för att få till stånd en underhållsplan som möjliggör en långsiktig finansiell planering och därmed kompetensförsörjning. Vidare arbetar verksamheten aktivt ihop med HR för att lösa problematiken kring utmaningarna avseende rekrytering. Inför budgetarbetet 2025 kommer en översyn att göras beträffande overheadkostnaderna i syfte att minska och/eller omdefiniera stora delar av verksamhetens overhead för att minska sårbarheten gällande finansieringen av densamma. Det ackumulerade underskottet kommer stämmas av med SMF löpande under året för att kunna finansiera verksamheten i enlighet med självkostnadsprincipen.

5. EKONOMISKT RESULTAT

Trafikavtalet

Resultaträkning (Mkr)	Utfall ack. 2024	Budget ack. 2024	Avvikelse ack. 2024	Prognos helår	Budget helår	Avvikelse helår
Nettoomsättning	301,18	302,34	-1,16	1 204,35	1 209,35	-5,00
Övriga rörelseintäkter	1,49	1,15	0,34	4,78	4,60	0,18
- Rörelsens intäkter	302,66	303,49	-0,82	1 209,13	1 213,95	-4,82
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-79,29	-57,22	-22,07	-224,26	-228,87	4,61
Övriga externa kostnader	-50,09	-68,46	18,37	-267,47	-273,85	6,39
Personalkostnader	-163,87	-172,63	8,75	-681,83	-679,53	-2,30
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-4,29	-7,92	3,63	-31,70	-31,70	0,00
Övriga rörelsekostnader	-0,09	0,00	-0,09	0,00	0,00	0,00
- Rörelsens kostnader	-297,64	-306,23	8,59	-1 205,26	-1 213,95	8,69
- Rörelseresultat	5,03	-2,74	7,77	3,87	0,00	3,87
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	0,25	0,02	0,23	0,20	0,10	0,10
Räntekostnader och liknande resultatposter	-0,16	-0,02	-0,13	-0,20	-0,10	-0,10
- Finansiella intäkter och kostnader	0,09	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00
- Resultat efter finansiella poster	5,12	-2,74	7,86	3,87	0,00	3,87
- Årets resultat	5,12	-2,74	7,86	3,87	0,00	3,87

Analys

Trafikavtalet redovisar för mars månad ett positivt rörelseresultat före finansiellt netto om 5,0 mnkr, vilket är 7,8 mnkr högre än budget för Mars.

Rörelsen intäkter har en avvikelse mot budget 0,8 mnkr pga periodisering.

Rörelsens kostnader avviker totalt med 8,6 mnkr i lägre kostnader, vilket i huvudsak förklaras av periodiseringar och följande poster:

- Högre materialkostnader på 14,5 då det skett högre materialuttag på fordonsdelar om 6,6 mnkr inventarier differens/pris inläggnings fel 4,5 mnkr.
- Legoarbete om 6,9 mnkr
- El 4 mnkr mer än budgeterat
- Lägre externa kostnader utgörs främst av lägre hyra för Ringön etapp 2 om 15,6mnkr samt att hyran var budgeterad i 12:e delar Ringön etapp 2 startar i mars. Övriga fastighetskostnader 1 mnkr
- Lägre personalkostnader om 8,7 mnkr, viken beror på vakanta tjänster
- Lägre avskrivningar om 3,6 mnkr pga senarelagda investeringar
- Lägre OH kostnader om 2,7 mnkr pga periodiseringar

Prognos 2024

Intäkter:

Inlösning av pensionsfond minskat med 5 mnkr pga utfall 2023.

Positiva kostnadsförändringar:

- Trafikreducering på 4,4% av tidtabell 260 tkm (tidtabells km) det är framför allt km- hjul underhåll som kan påverkas men det är ett eftersatt underhåll. Potential AU 5,7mnkr. pga olyckor och avställda fordon ser vi inte att det ger någon effekt på helårsprognosen.
- El 8,5 mnkr, årets utfall i relation till utfall 2023 ligger till grund för ny estimering av kostnader.
- Lokalkostnaderna 16 mnkr hyreskostnader för etapp 2 Ringön.

Negativa kostnadsförändringar:

- Legoarbeten 1,5 mnkr för att täcka vakanser och städtjänster.
- Förbrukningsmaterial 3 mnkr
- Förarbristen från 71 till 66 2,8 mnkr
- Intraservice 2,7 mnkr
- Uniformer 2,1 mnkr
- Försäkringar 2,2 mnkr

Åtgärd

Under 2024 kommer handlingsplanen "Kompetensförsörjning spårvagnsförare" fortsatt vara i fokus för att säkerställa kontraktets leverans.

5. EKONOMISKT RESULTAT

Övriga avtal, projekt och uppdrag

Resultaträkning (Mkr)	Utfall ack. 2024	Budget ack. 2024	Avvikelse ack. 2024	Prognos helår	Budget helår	Avvikelse helår
Nettoomsättning	25,59	15,14	10,45	67,47	62,91	4,56
Övriga rörelseintäkter	-2,27	0,08	-2,36	0,33	0,33	0,00
- Rörelsens intäkter	23,31	15,22	8,10	67,80	63,24	4,56
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-7,26	-1,40	-5,86	-9,48	-5,60	-3,88
Övriga externa kostnader	-11,25	-10,90	-0,35	-43,42	-42,69	-0,73
Personalkostnader	-4,26	-3,32	-0,94	-15,99	-14,95	-1,04
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- Rörelsens kostnader	-22,77	-15,62	-7,15	-68,90	-63,24	-5,66
- Rörelseresultat	0,54	-0,40	0,95	-1,10	0,00	-1,10
- Resultat efter finansiella poster	0,54	-0,40	0,95	-1,10	0,00	-1,10
- Årets resultat	0,54	-0,40	0,95	-1,10	0,00	-1,10

Analys

Inom Övriga avtal finns följande ansvar, projekt och uppdrag:

- Ringlinjen finansieras 50/50 mellan Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen. Resultatet för mars visar ett negativt resultat med 0,3 mnkr som beror på högre kostnader för köpt tjänst och entreprenad.
- Spårvägssällskapet Ringlinjen har ett positivt resultat i mars på 1,0 mnkr och det är intäkter för abonnemangskörningar från år 2023 som Spårvägssällskapet får behålla för fortsatt investering i verksamheten.
- Övriga avtal inom Infrastruktur och Driftsäkring som avser projekt mot externa kunder har i mars ett positivt rörelseresultat på 0,3 mkr. Det positiva ackumulerade rörelseresultatet förklaras av att verksamheten i mars månad har utfört kvartalsfakturerings, vilket eliminerar tidigare negativ periodiseringseffekt från årets första kvartal. Dessutom har verksamheten i mars, fakturerat tidigare ej fakturerade arbeten som utförts under 2023.
- Övriga avtal inom Infrastruktur och Driftsäkring som avser Fastighet har i februari ett negativt rörelseresultat på 0,5 mkr. Det negativa rörelseresultatet beror på en fortsatt vakans i verksamheten och förändringar i personalens tjänstgöringsgrad som resulterar i färre debiterbara timmar än budgeterat. Verksamheten har även högre kostnader för materialinköp än budgeterat.
- Särskild trafikledning finansieras av Stadsmiljöförvaltningen och kostnadsförs i linje med verksamhetens helårsbudget om 23 453 tkr. Effekt av eventuella budgetavvikelser hamnar enligt överenskommelse på Trafikavtalet.
- Trafiksäkerhetsfunktion som finansieras av Stadsmiljöförvaltningen. Budget är 3,5 mnkr. Kostnaderna för verksamheten ligger i linje med budget.
- Projekt M33 och M34 finansieras av Regionen. Budget är 14,2 mnkr. Kostnaderna i projektet ligger i linje med budget

Åtgärd

Övriga avtal och projekt mars

A large circular graphic composed of black and white segments, resembling a tram track or a stylized wheel, framing the central text.

Vi sätter Göteborg i rörelse!
Tillsammans!

