



Månadsrapport 2024

April

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.....	21



1. Vd sammanfattar

April månad har passerat och det har inneburit att vår trafikproduktion har varit utmanande och vår leveransförmåga ligger under vårt mål. Vi ligger på en leveransförmåga på ca 94,3 procent vilket är bättre än samma månad förra året men under vårt mål på 96 procent. Detta beror främst på en del framkomlighetsproblem på banan samt ett stort rälsbrott som förorsakade stora störningar. Gällande vårt personalläge så ser det bättre ut där vi lyckas utbilda nya förare på ett väldigt positivt sätt även att vi har flera ansökningar till våra utbildningar. Vår punktlighet ligger på 71,3 procent vilket är mycket lägre än vårt mål och detta är kopplat till mycket störningar gällande framkomligheten på banan samt även Hisingsbron, rälsbrott samt trafikstockningar. Vi har ju även kvar en hel del hastighetsbegränsningar som gör att punktligheten går ner.

Antal resande var i mars månad 10,8 miljoner resor vilket är lite högre samma period förra året. Om vi ser till helåret så ligger vår prognos på ca. 131 miljoner delresor. Generellt så kan vi se att standarden på banan är en stor utmaning vilket vi arbetar intensivt med våra partners för att hitta lösningar. Antalet olyckor i trafik har ett utfall i april över målvärdet. Där arbetar vi med olika åtgärder för att minska dessa.

Göteborgs Spårvägar visar för april ett rörelseresultat på -7 mkr. Trafikavtalet (TA) visar ett resultat på -4,7 mkr och Utförandeentreprenad-avtalet (UEA) -3 mkr. Prognosen pekar ett plusresultat inom TA 4,5 mkr med och ett underskott inom UEA med ca -5,2 mkr. 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% (*)

3. ÖVERGRIPANDE MÅL OCH STATUS

STATUS APRIL 2024

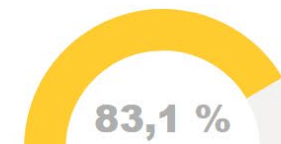
STATUS

PROGNOS

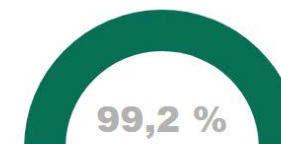
Ökat resande



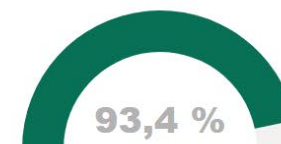
Säker och hållbar resa



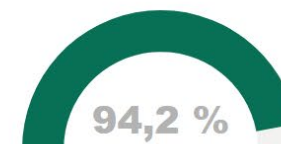
Säkrad kompetensförsörjning



Nöjda kunder



Ständigt förbättrad effektivitet

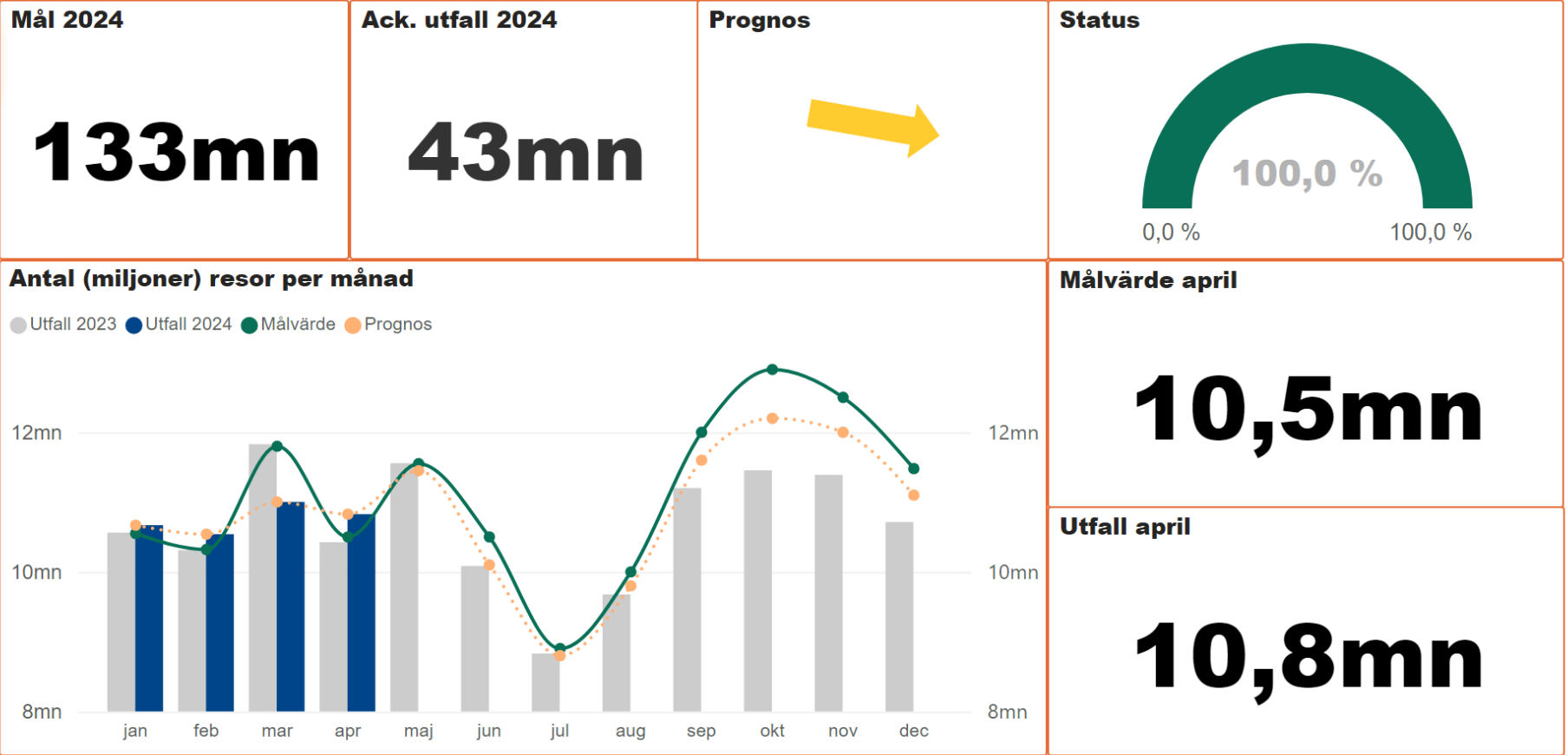


Ökat resande

"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.



Analys

I april är antal resor 10,8 miljoner vilket är en ökning med 3,85 procent i jämförelse med samma månad föregående år. Ackumulerat antal resor januari-april är 43,0 miljoner, vilket är 0,21 procent mindre än samma period föregående år.

Den gällande reduceringen gentemot grundtabell, motsvarande cirka 4,5 procent i distans respektive cirka 5,2 procent i tid, är sannolikt en bidragande orsak som påverkar resandeutvecklingen negativt.

Åtgärd

På grund av nuvarande förarbrist är produktionen reducerad gentemot grundtabell med cirka 4,5 procent i distans respektive cirka 5,2 procent i tid fram till sommaren vilket har en negativ inverkan på resandet med spårvagn. I sommartabellen finns ingen beslutad reduktion. I vintertabellen som drar igång i mitten av augusti är endast linje 13 dag mellan Weisegrensplatsen och Sahlgrenska Huvudentré indragen.

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)
- Plankorsningsolycka

Olyckskategorierna kommer från HOA. Antal tågkilometer kommer från planerat utfall från

Mål 2024

20,8

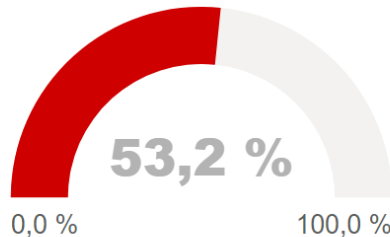
Utfall 2024

21,5

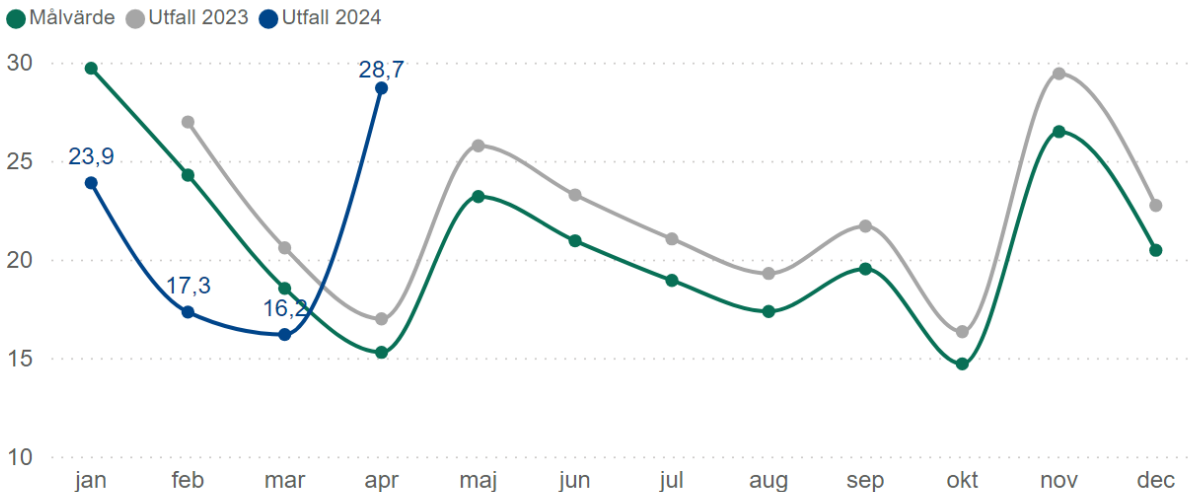
Prognos



Status



Antal olyckor i trafik per miljon tågkilometer



Målvärde april

15,3

Utfall april

28,7

Analys

- Under samma period som förra året fortsätter vägtrafikolyckorna att hålla sig på en positiv nivå. Det är en uppmuntrande trend som indikerar förbättringar i medvetenheten bland våra förare.
- Dock är kollisioner mellan spårvagnar en olyckstyp som sticker ut med en något negativ ökning. Dessa olyckor utgör en betydande risk och kräver fortsatt uppmärksamhet och åtgärder för att minska risken för skador och olyckor.
- När det gäller urspårningar hålls utvecklingen på en fortsatt stabil nivå. De flesta incidenter med urspårning är relaterade till kollisioner med andra fordon, men det finns även situationer där brister i spåranläggningen spelar en roll. Det är viktigt att fortsätta övervaka och förbättra infrastrukturen för att minimera risken för denna typ av händelse.
- Positivt nog fortsätter fotgängarolyckorna att minska. Det är dock viktigt att vara medveten om att med våren och en ökad aktivitet i staden kan trenden komma att påverkas. De flesta fotgängarolyckor beror oftast på bristande uppmärksamhet från fotgängarna själva, vilket betonar behovet av information och medvetenhetsskapande åtgärder.
- Fall vid på- och avstigning samt fall i vagn fortsätter att ligga under föregående års nivå för samma period. Det är en indikation på att åtgärder som vidtagits för att förbättra säkerheten ombord på fordonen och vid hållplatserna har haft positiv effekt. Det är viktigt att fortsätta att implementera åtgärder för att minska risken för fall och förbättra passagerarnas säkerhet under resor med kollektivtrafiken.

Åtgärd

- Dialog av trafikmiljön kring Åkareplatsen pågår. Insatser och förslag för att förhindra olyckor mellan bussar och bilister sammanställs och lyfts upp med Stadsmiljöförvaltningen.
- Delar av Brunnsparken är vid skrivande stund avstängd på grund av risk för urspårning. Denna åtgärd är nödvändig för att säkerställa passagerarnas och allmänhetens säkerhet samt understryker behovet av regelbundna inspektioner och underhållsarbeten för att upprätthålla en säker infrastruktur för kollektivtrafiken.
- Analys av utsatta platser pågår och utredningarna kommer ligga till grund för att systematiskt identifiera och hantera befintliga risker och problem. Detta är ett strategiskt tillvägagångssätt för att förbättra trafiksäkerheten och minska antalet olyckor.

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 arbetade timmar. 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.

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

Mål 2024

16,9

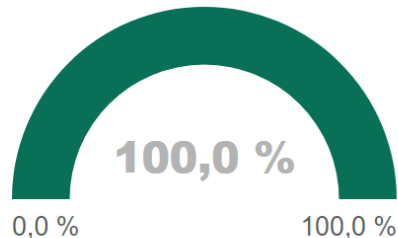
Utfall 2024

13,9

Prognos

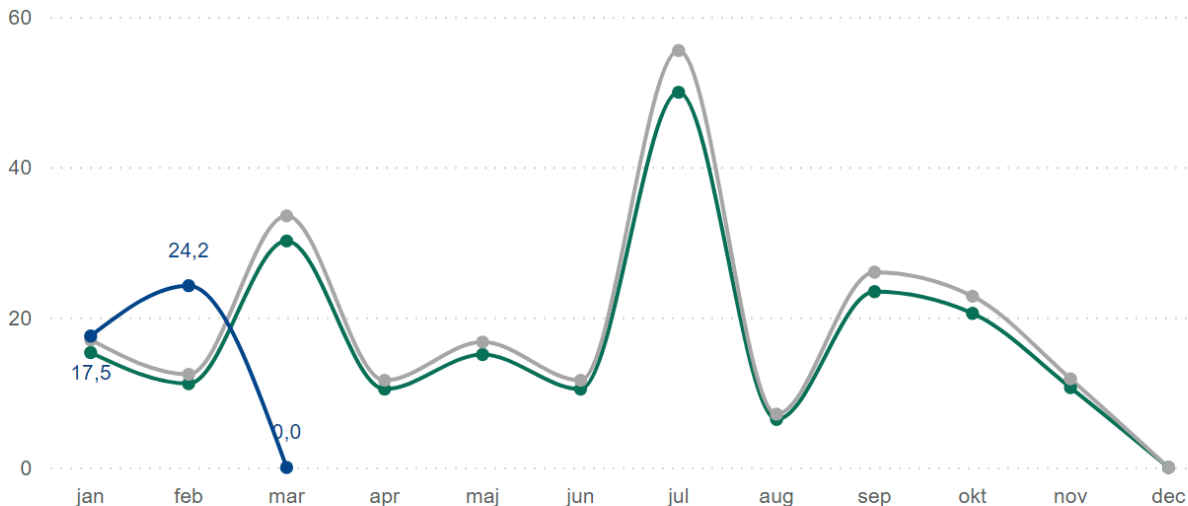


Status



Antal olyckor på arbetsplats (med frånvaro) per miljon arbetade timmar

Målvärde Utfall 2023 Utfall 2024



Målvärde mars

30,2

Utfall mars

0,0

Analys

Antalet olyckor med frånvaro per miljon arbetade timmar under mars månad har minskat jämfört med föregående månad. Under mars har inga olyckor med frånvaro inträffat. Målet för år 2024 är 16,9 olyckor med frånvaro per miljon arbetade timmar. Ackumulerat för året ligger värdet på 13,9 vilket är positivt.

Åtgärd

Baserat på föregående månads inträffade olyckor med frånvaro bör verksamheten fortsatt arbeta med att skapa bättre 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: Restavfall ska minska

Antal ton restavfall per miljon resor ska minska med 5% jämfört med föregående år. Restavfallet följs upp från:

- verksamheten
- spårvagn
- matsalar

Data hämtas från Renova och Kretslopp och vatten gällande mängd avfall samt huvudindikator 1.1 gällande antalet resor.

Mål 2024

1,5

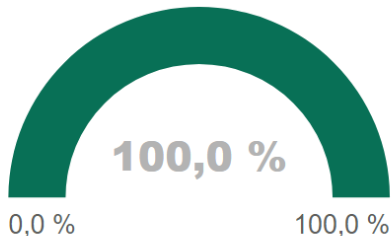
Utfall 2024

2,1

Prognos

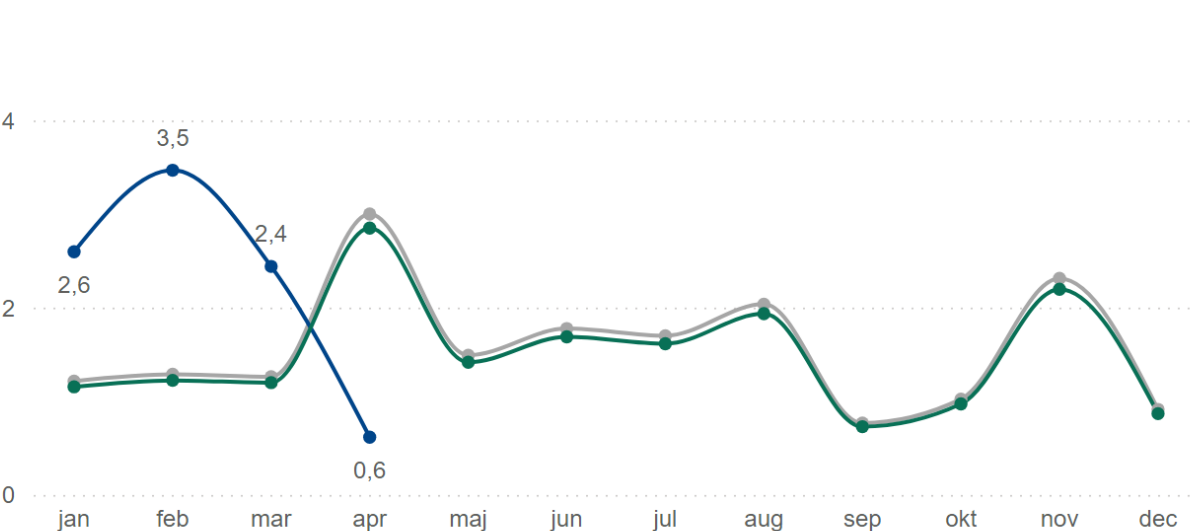


Status



Antal ton restavfall per miljon resor

● Utfall 2023 ● Utfall 2024 ● Målvärde



Målvärde april

2,9

Utfall april

0,6

Analys

Restavfallet ser ut att minska avsevärt för april jämfört med mars och februari 2024 och jämfört med samma månad föregående år. Minskningen är med stor sannolikhet inte faktisk, utan beror på frekvensen av tömning, då kärl och containers inte töms månadsvis och även påverkas av vilken typ av arbete som utförs. För restavfallet bör vi kunna göra en mer djupgående och korrekt analys på årsbasis eller eventuellt halvårsvis.

Åtgärd

För att minska bolagets restavfall behöver en större andel av avfallet sorteras och sorteras korrekt. SKIP tar nu fram en process för att stötta våra medarbetare i att göra rätt. En avfallsguide tas fram för att förtydliga processen och en kartläggning genomförs för att säkerställa så att de kärl och containers som verksamheten har behov av finns tillgängliga och på rätt plats.

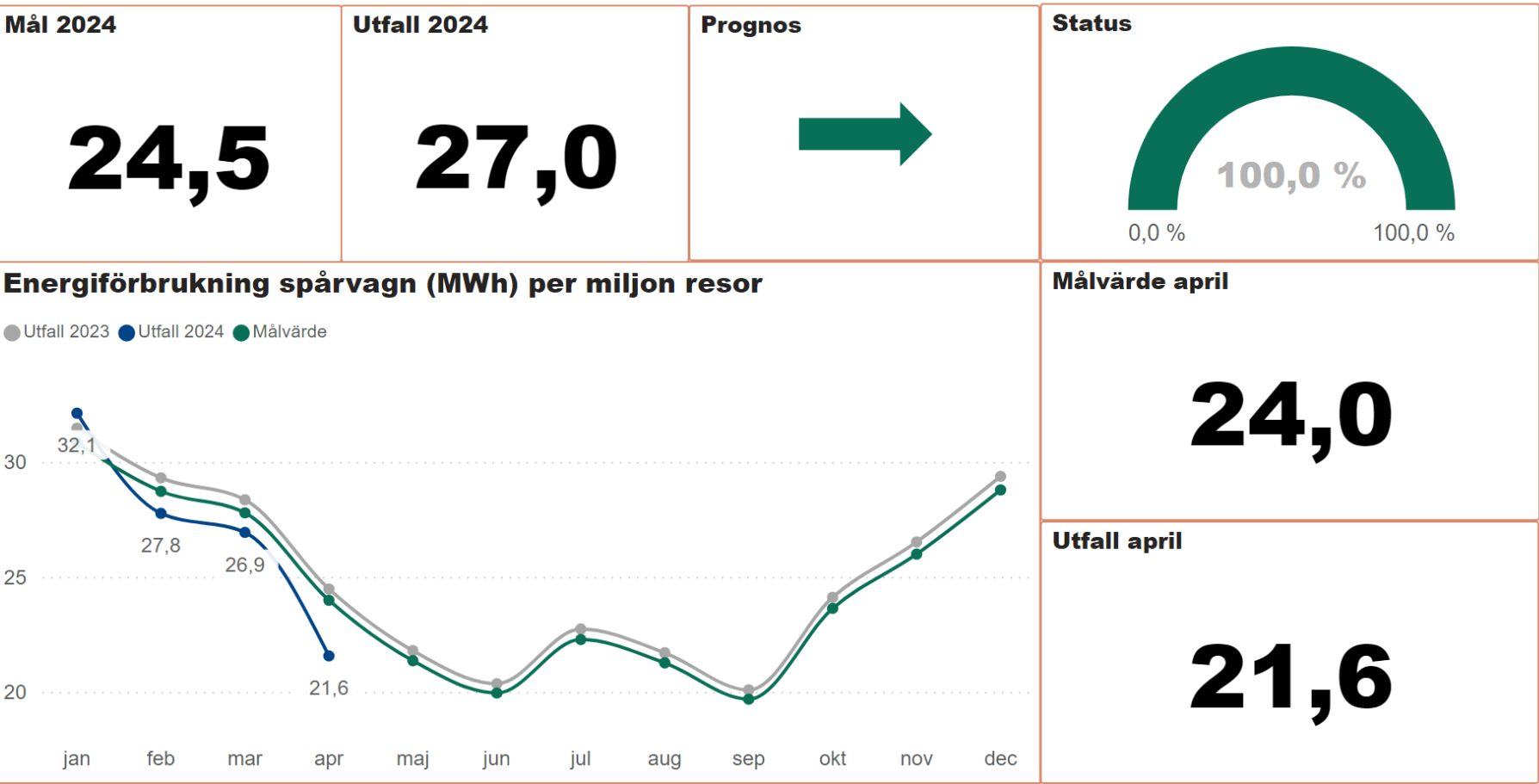
En stor del av arbetet med att genomföra åtgärder för att minska bolagets restavfall behöver genomföras i verksamheten som genererar avfallet. Att påminna varandra och informera om vikten av att sortera. Bolagets städpersonal larmar ofta om att våra medarbetare misslyckas med att slänga sitt avfall i rätt kärl, vilket innebär att det behöver slängas som restavfall.

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 2.4: Energiförbrukning spårvagn ska minska

Energiförbrukning spårvagn ska minska med 2% mot föregående år och anges i antal MWh per resa. Data hämtas ifrån kundportalen hos elleverantör Svensk Energiförsäljning Sverige.



Analys

Energiförbrukning som används till våra spårvagnar har under april 2024 sjunkit en del jämfört med april 2023 samtidigt som antal resor är högre jämfört med 2023. Energiförbrukningen beror på en rad olika faktorer varav väder är en, hur många som åker spårvagn, hur mycket vi kör på en månad och hur rutterna påverkas av arbeten på stan.

Åtgärd

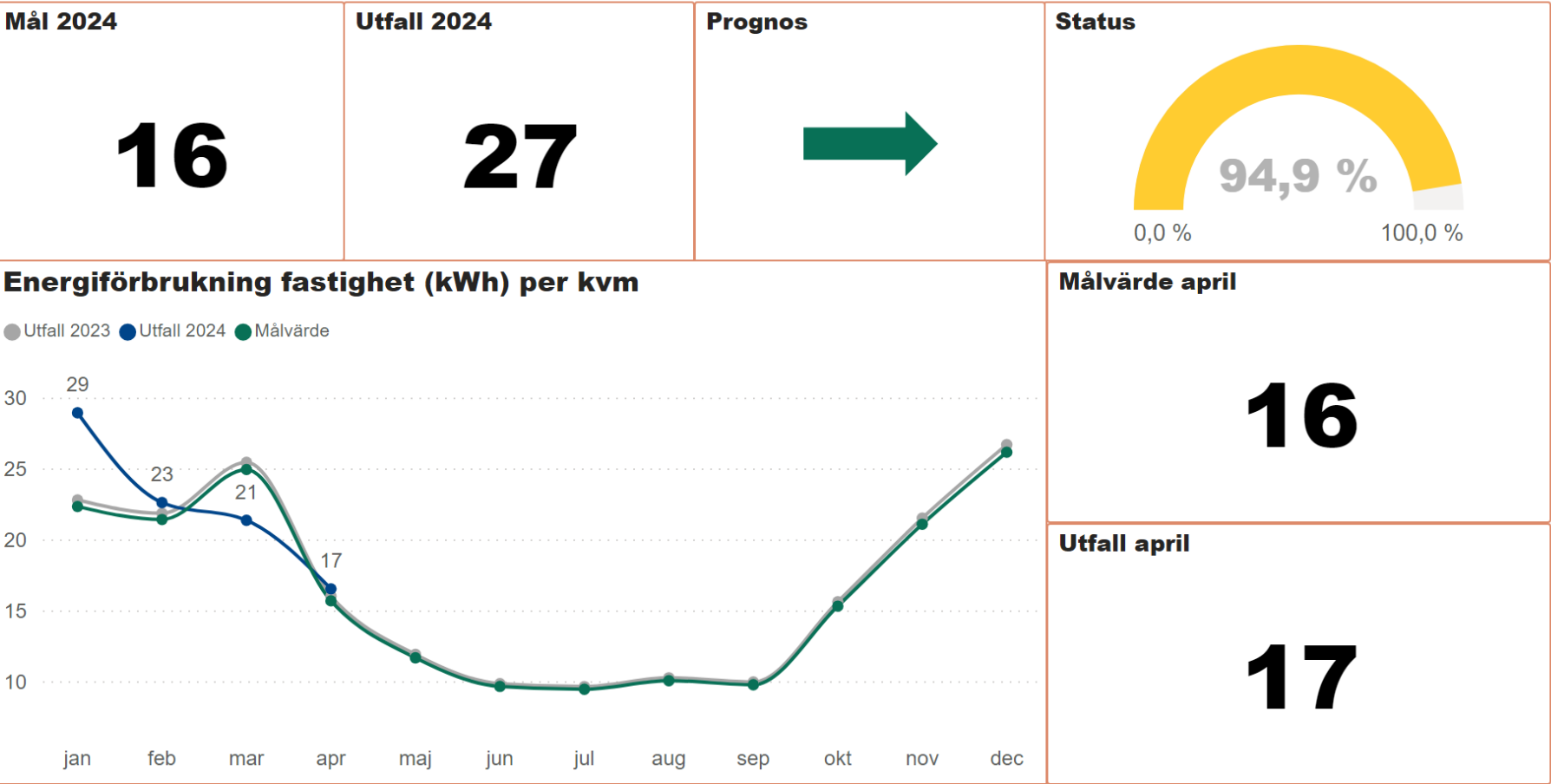
Fortsätta att köra enligt ecodriving principerna som det framgår i spårvagsförarnas utbildning och att påminna förarna om detta regelbundet. Vi behöver jämföra utfall över tid för att kunna se vilka insaser vi måste sätta in.

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 2.5: Energiförbrukning fastighet ska minska

Energiförbrukning fastighet ska minska med 2% mot föregående år och anges i kWh per kvadratmeter (kvm) fastighetsyta. Data hämtas ifrån Göteborg Energi och fastighetsägare.



Analys

Energiförbrukning fastighet för april 2024 ökar något jämfört med april 2023 men ligger på ungefär samma nivå. Energiförbrukningen beror på en rad olika faktorer varav väder är en. Detta innebär att vi behöver jämföra över tid för att kunna se eventuella resultat av våra insatser. Mätt mot antal kvadratmeteryta kan man ändå redan nu skönja en positiv utveckling. Vår nya depå Ringön är ännu inte i full drift och är inte medräknad yta i aprils resultat, men det har ändå pågått en viss verksamhet vilket borde ha gett mer utslag i energiförbrukningen om vi inte samtidigt gjort effektiviseringar inom våra övriga fastigheter.

På Rantoget har man exempelvis bytt ut en stor del av belysning till mer energieffektiva (led) produkter. Tittar vi enbart på Rantorget energiförbrukning kan vi se att detta gjort stor skillnad vilket då ger ett positivt genomslag i vår totala energiförbrukning.

Åtgärd

Fortsätta byta ut belysning till mer energieffektiva produkter.

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.

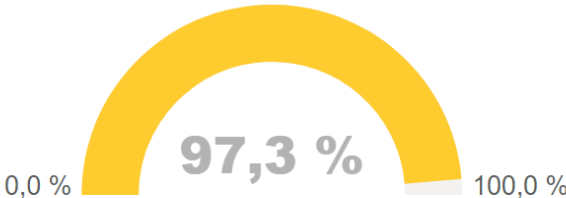
Mål 2024

75

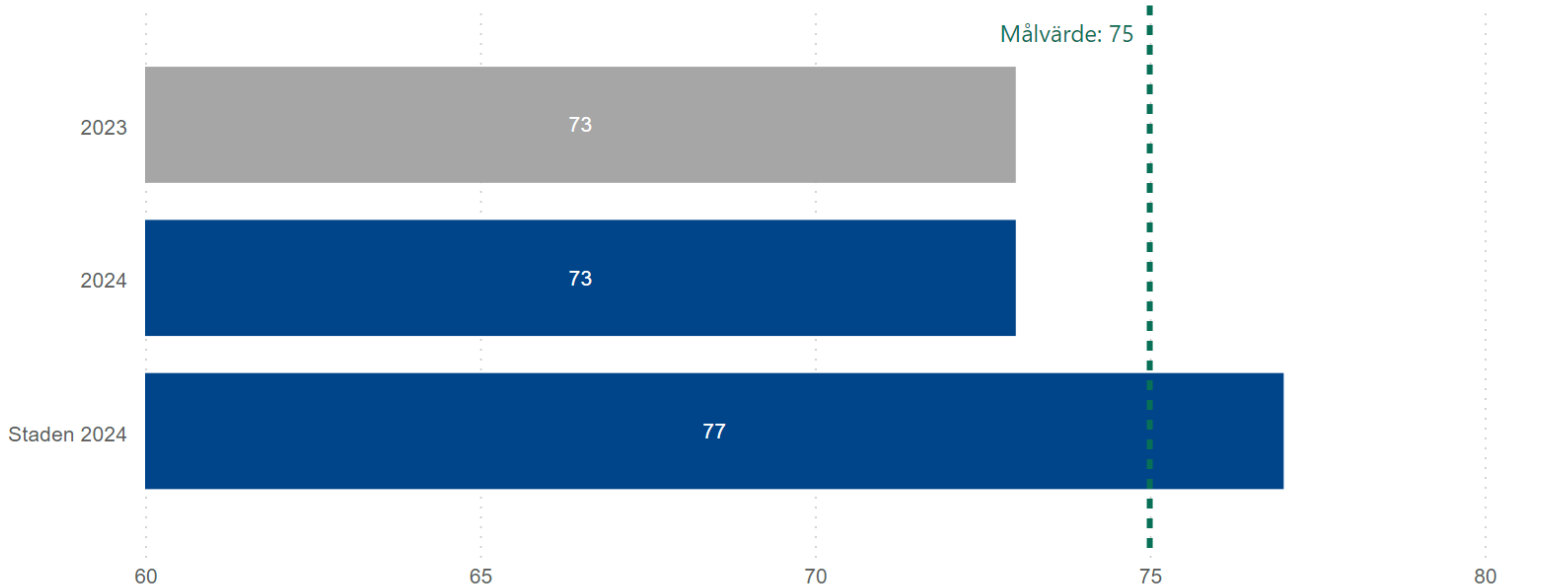
Utfall 2024

73

Status



Göteborgs Spårvägar HME per år



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:

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

Mål 2024

70

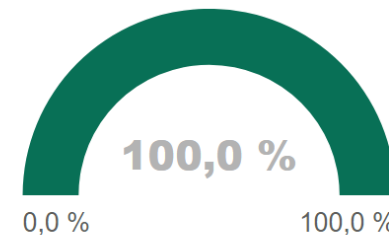
Utfall 2024

81

Prognos

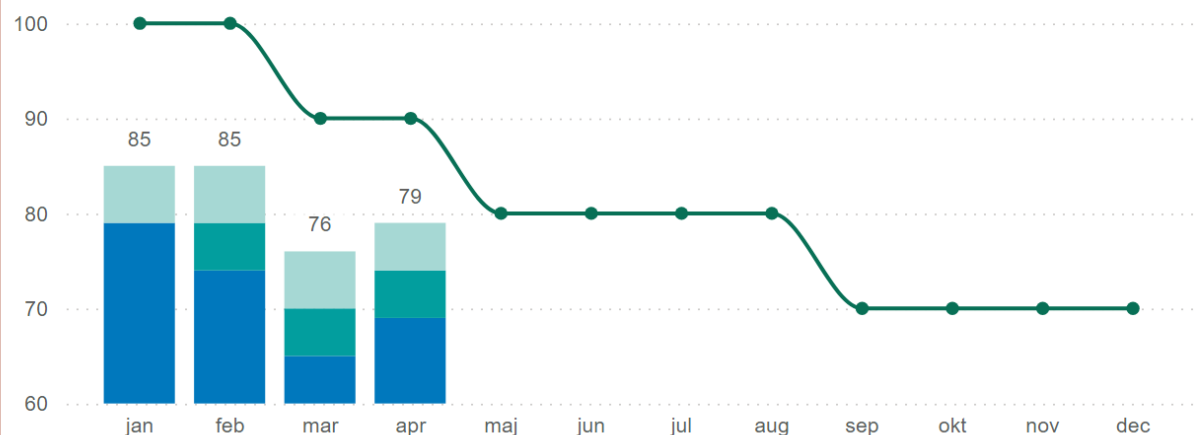


Status



Antal vakanta tjänster per kategori

1. 2. 3. Målvärde



Målvärde april

90

Utfall april

79

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 för ackumulerat värde totalt för GS. 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.

Mål 2024

6,8 %

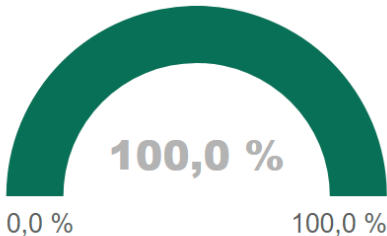
Utfall 2024

6,0 %

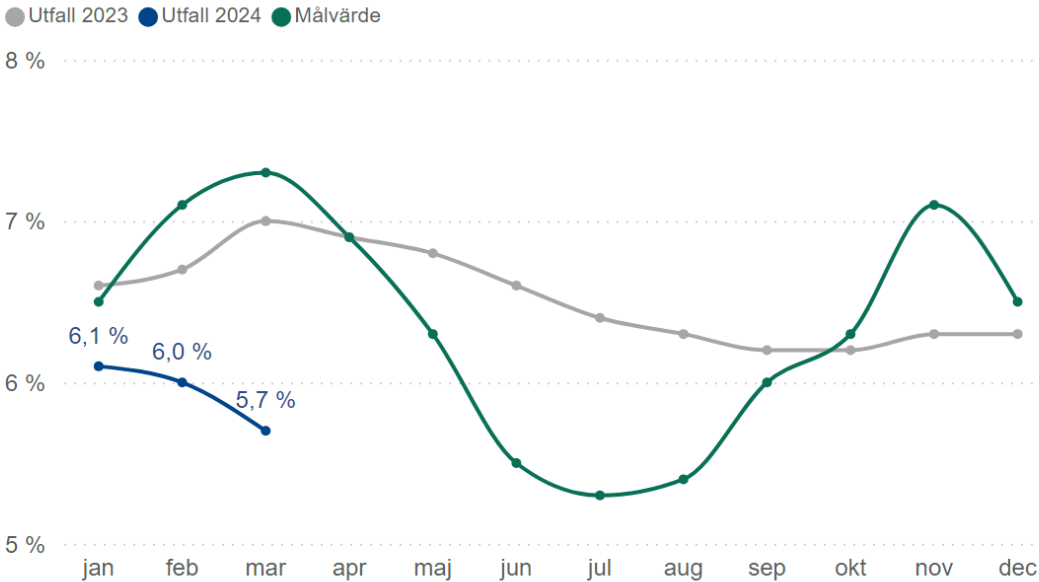
Prognos



Status



Andel sjukfrånvaro GS totalt



Målvärde mars

6,3 %

Utfall mars

5,7 %

Analys

5,7 procent. Förebyggande och främjande arbete samt aktivt arbete med rehabilitering fungerar bra. Ökad flexibilitet i arbetet för framförallt tjänstepersoner tros vara en bakomliggande orsak till att sjukfrånvaron på den typen av tjänster minskat.

Åtgärd

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

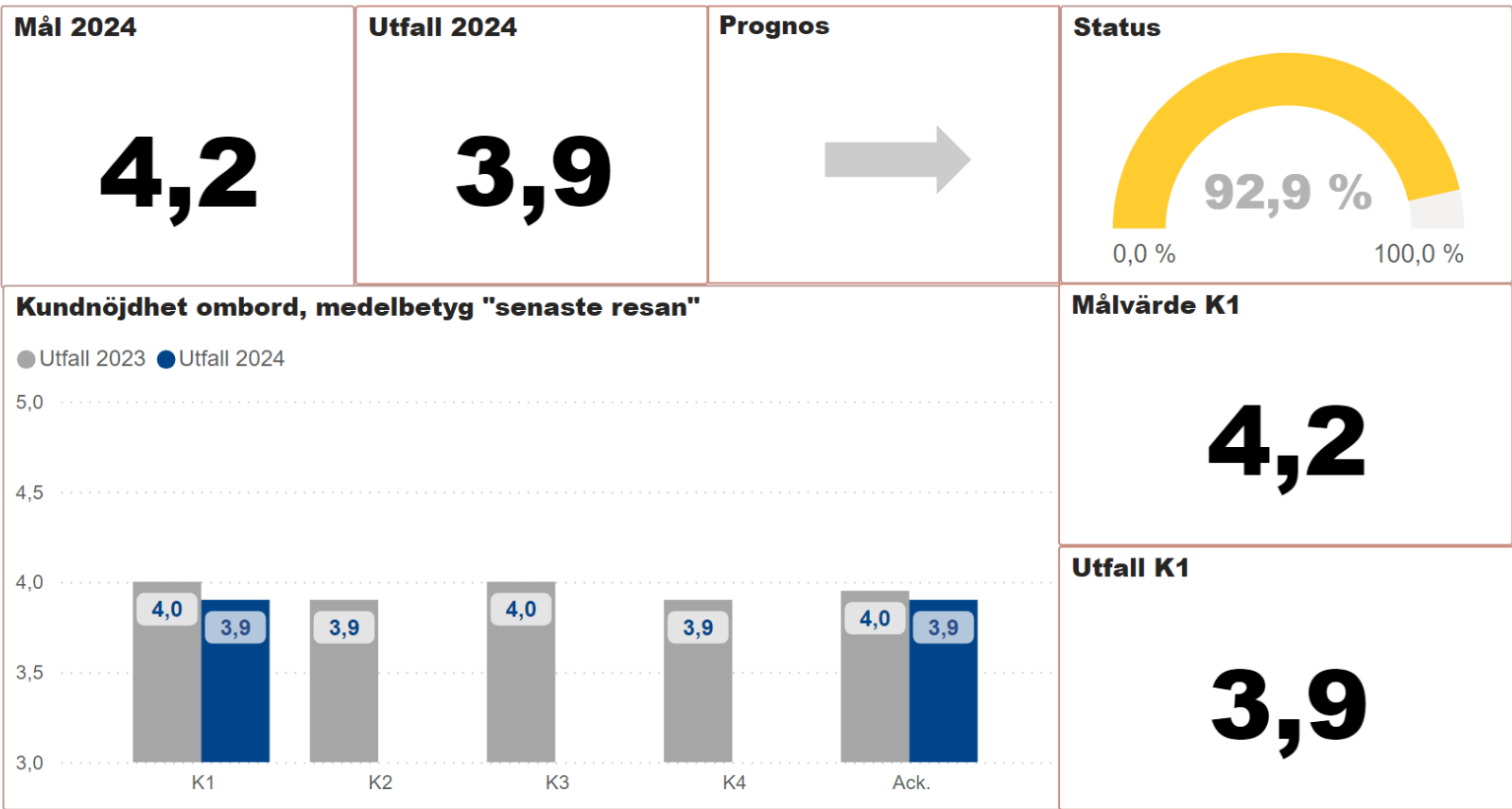
Nöjda kunder

"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

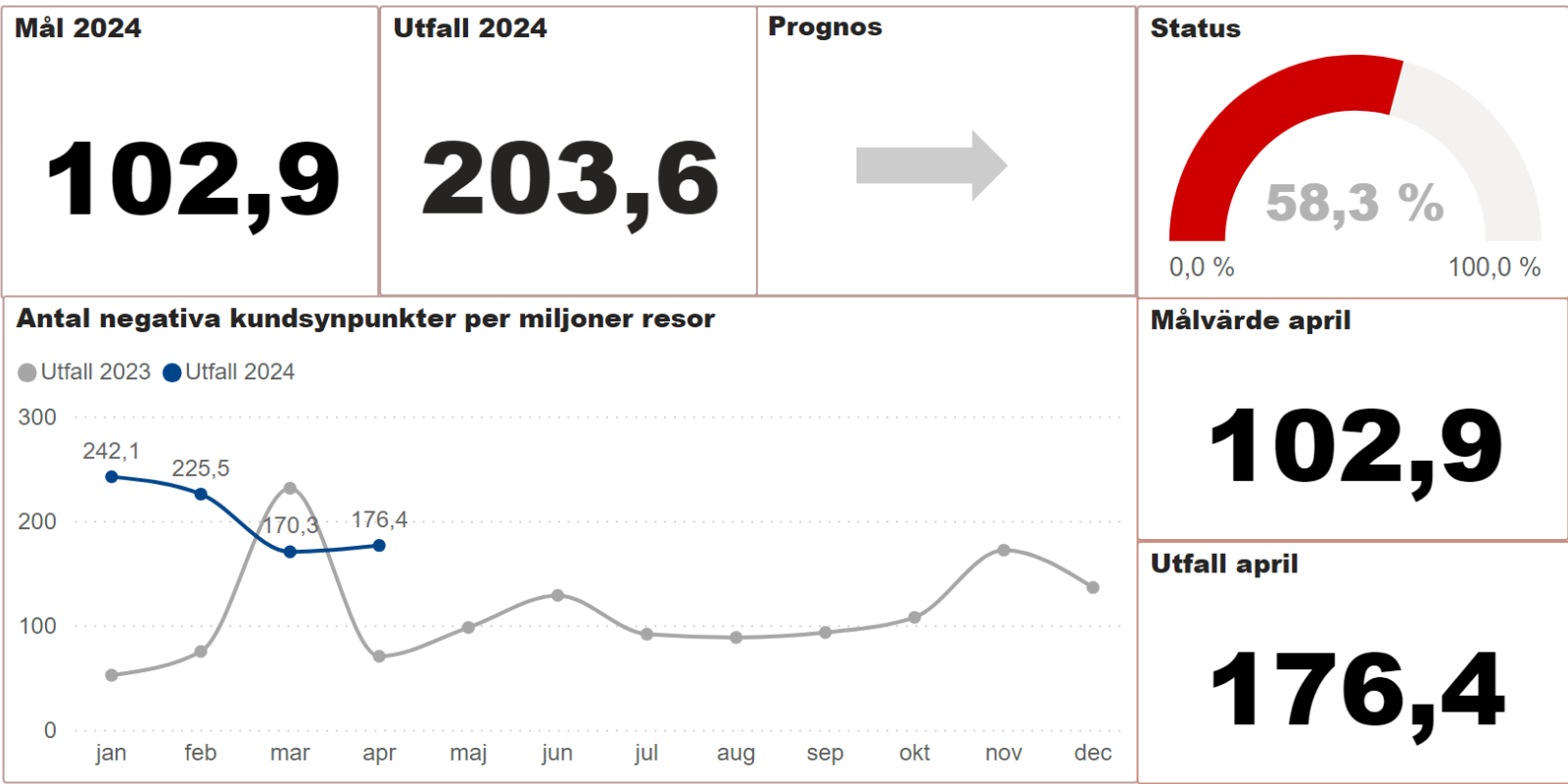
Samtliga frågor behöver få högre betyg genom aktiviteter med fokus på frågorna Plats ombord och Litar på tidhållning. Förarbristen som nu råder som resulterar i neddragningar i trafiken kommer att negativt påverka betygen en lång tid framöver. Årets prisjustering som beslutades av politikerna i Infrastruktur- 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 pendling, 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 negativa kundsynpunkter som visas i diagrammet är de som våra resenärer lämnat till Västtrafiks kundservice relaterat till Göteborgs Spårvägar delat till antal miljoner resor.



Analys

Totalt antal negativa resenärssynpunkter i april var 1910 vilket är en oerhörd ökning i jämförelse med samma månad föregående år. Trenden med rekordmånga resenärssynpunkter varje månad fortsätter. Bortsett från kategorin Gick inte i utlovad tid som står för majoriteten av antalet resenärssynpunkter har kategorin Fordon, Trafikutveckling och Körde förbi hållplats ökat mest, medans bland annat antal resenärssynpunkter om Förare har minskat.

Åtgärd

Rapporter med resenärssynpunkter har nu nya bestämda tidsintervaller för när de ska skickas ut till respektive avdelning. 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 fordonsförvaltning 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 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 diskussion om nya rutiner för underhåll av spårvagnar utifrån resenärssynpunkter som föreslagits av Kommunikationsteknik gällande displayer med mera och Fordonsförvaltning gällande M33.

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).

Mål 2024	Utfall 2024	Status 2023								
4,0	2024 resultat är ej tillgänglig	0,0 %97,5 %100,0 %								
Kundnöjdhet 2023	<table><tr><th>Frågor med högst medelvärde 2023</th><th>Betyg (1-5)</th></tr><tr><td>Hur blir du vanligtvis bemött i kontakten med Göteborgs Spårvägar?</td><td>4,56</td></tr><tr><td>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>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	<table><tr><th>Frågor med lägst medelvärde 2023</th><th>Betyg (1-5)</th></tr><tr><td>I vilken utsträckning upplever du att Göteborgs Spårvägar arbetar med ekonomisk hållbarhet?</td><td>2,67</td></tr><tr><td>I vilken utsträckning upplever du att Göteborgs Spårvägar arbetar med social hållbarhet?</td><td>3,20</td></tr><tr><td>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									

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.



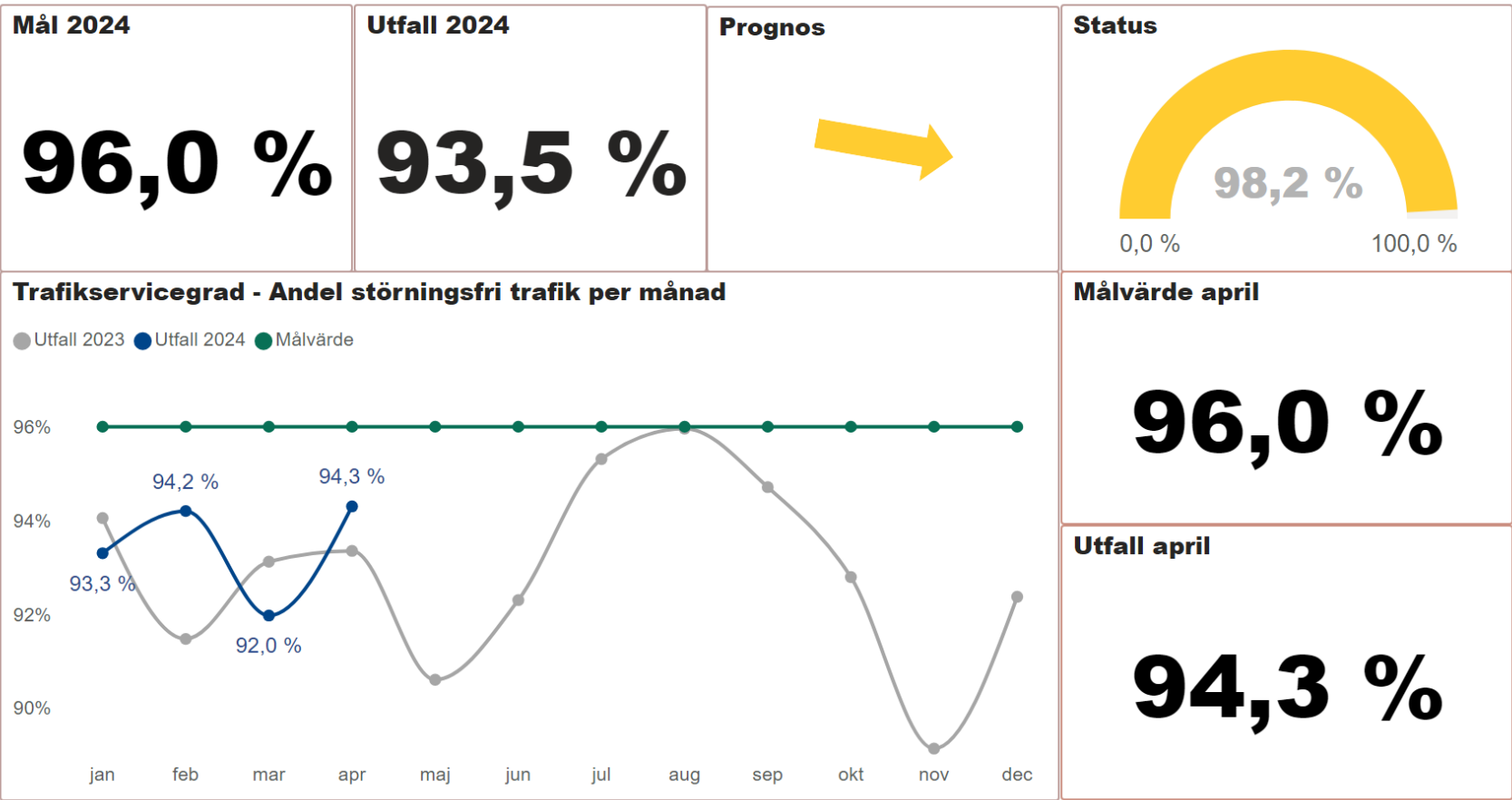
Nöjda kunder

"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.



Analys

Vårt målvärde är en trafikservicegrad på 96 procent. I april når vi en trafikservicegrad på 94,3 procent. Under motsvarande period 2023 låg trafikservicegraden på 93,4 procent. Framkomlighetsproblem så som köbildning, broöppning och evenemang som hindrar trafiken ligger ungefär på samma nivå som motsvarande period 2023. Under april fortsätter den positiva trenden när det gäller framkomligheten i Brunnsparken, med undantag för ett långvarigt rälsbrott som tog flera dagar att åtgärda Den största orsaken till en högre trafikservicegrad i april 2024 jämfört 2023 är ett mer stabilt personalläge som endast påverkar några få turer.

Åtgärd

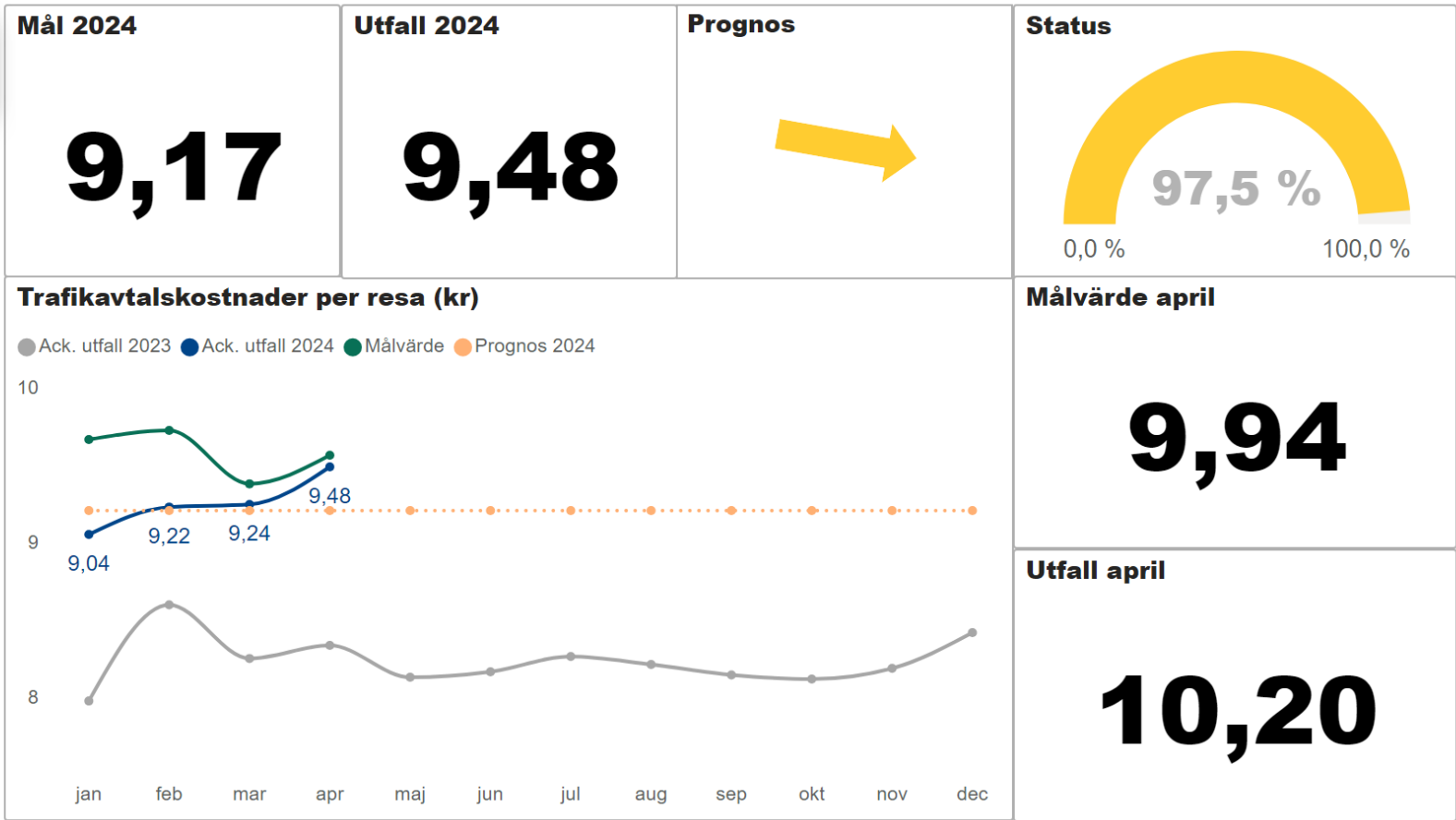
Stadsmiljöförvaltningen arbetar, tillsammans med infrastruktur och driftsäkring, med att ta fram långsiktiga underhållsplaner för spåranläggningen. Detta kommer på sikt ge resultat i en mer tillförlitlig spåranläggning.

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 ackumulerat för perioden 9,48 kr och prognosen för det året är 9,20 kr. Prisdifferensen mot målet mot budget beror på att resandet för april månad ligger tre procent över budget ackumulerat för perioden är i linje med budget och för helåret två procent under målvärdet. Rörelsens kostnader för april månad är 6 mnkr över budget, ackumulerat för perioden 2,5 mnkr och prognosen för helåret på 9,3 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

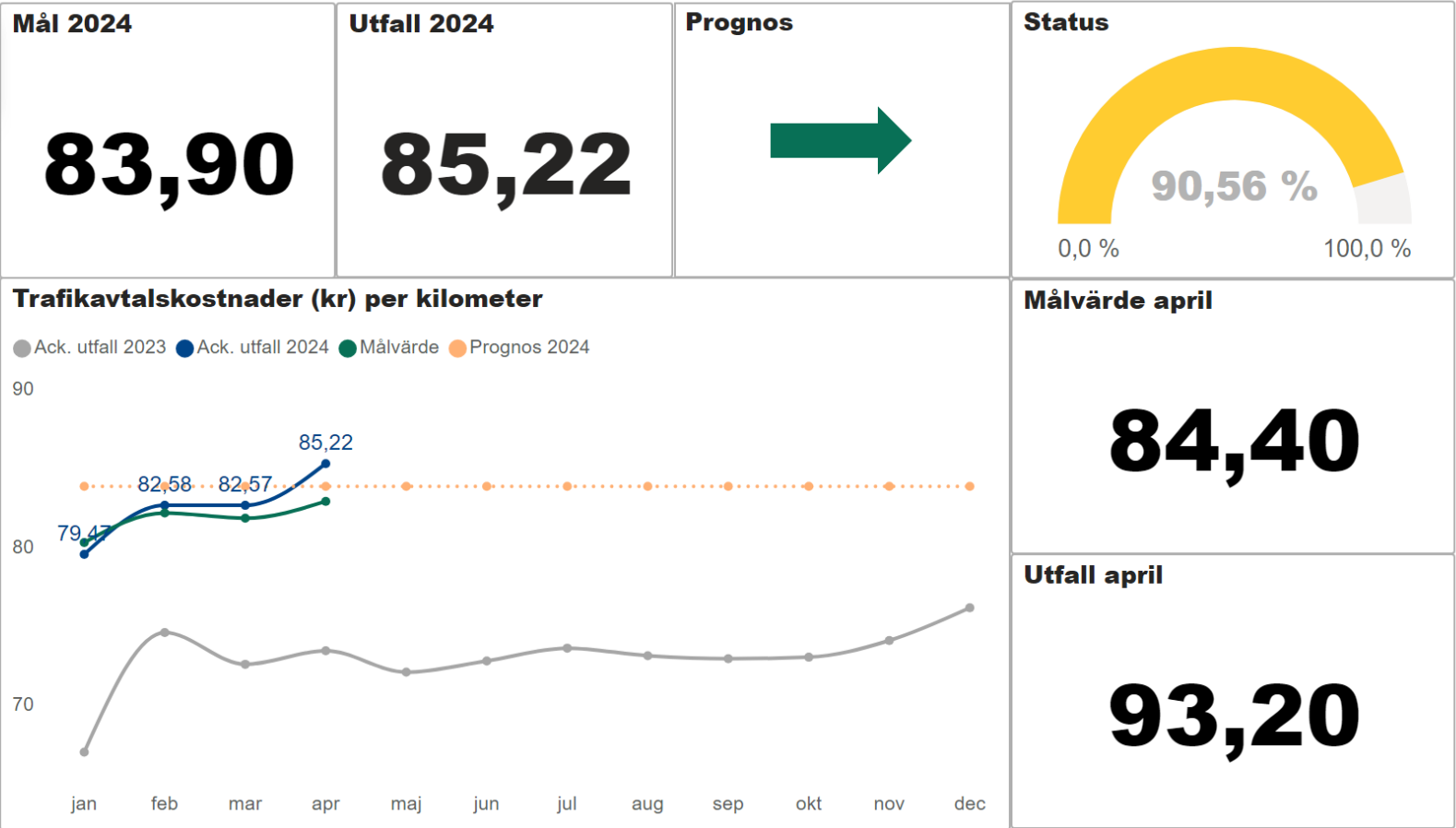
Trafikreduceringen och förarbrist förväntas ha en effekt på både resandet och kostnaderna. Ökat resandet har inte en direkt korrigerig till kostnadsbilden

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 process-orienterat 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.



Analys

Priset per km ackumulerat för perioden 85,22 kr och prognosen för det året är 83,77 kr. Prisdifferensen mot målet mot budget beror på att kilometerna för april ligger fyra procent under budget ackumulerat för perioden fyra procent under och för helåret en procent under målvärdet. Rörelsens kostnader för april månad är 6 mnkr över budget, ackumulerat för perioden 2,5 mnkr och prognosen för helåret på 9,3 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 korrigering 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.

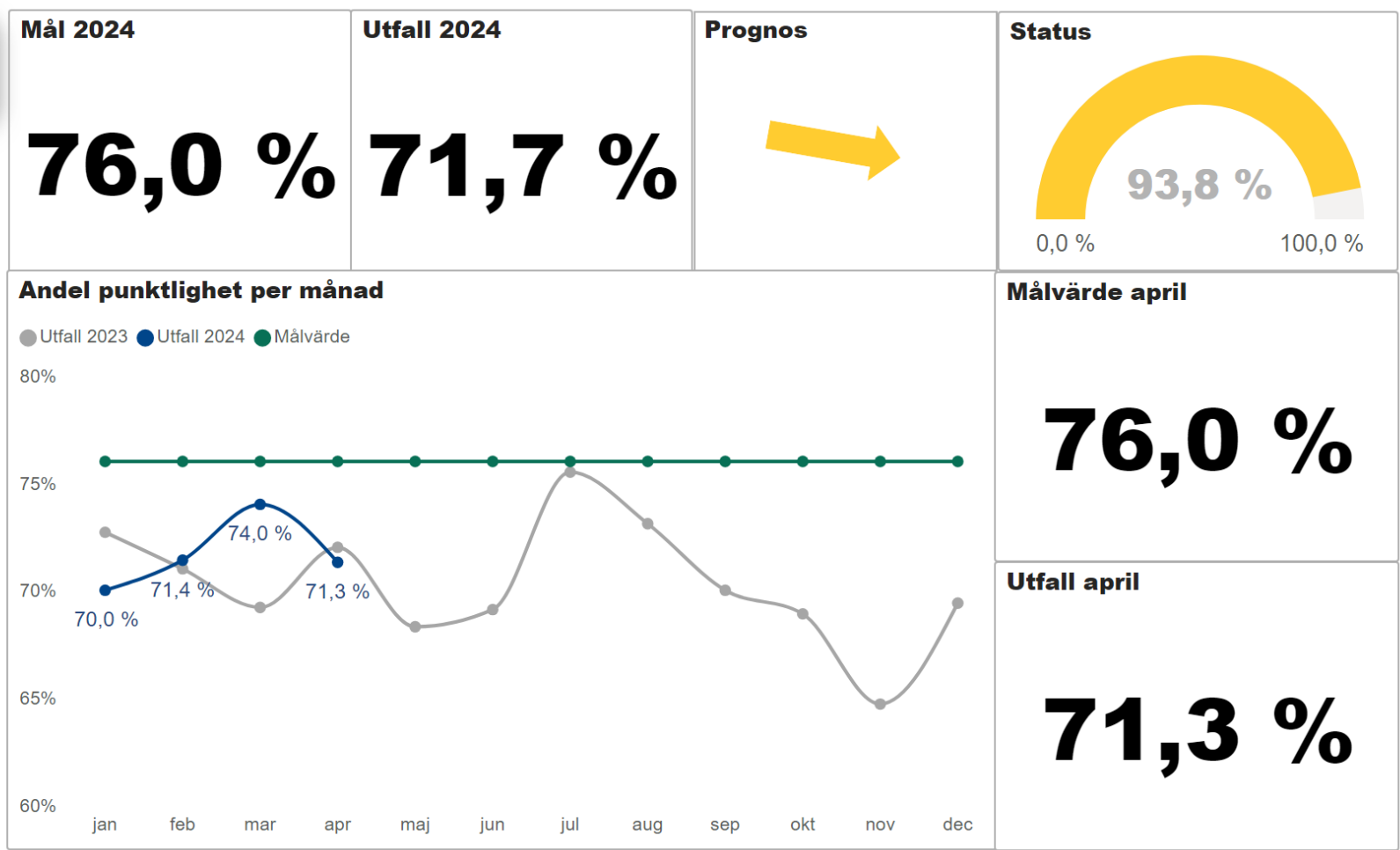


Ständigt förbättrad effektivitet

"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 5.4: 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 avvikelserna mellan planerad och verklig avgångstid är mindre än 0,5 minut är avgången tidig, om avvikelserna är lika eller längre än 3 minuter då är den sen, om avvikelserna 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.



Analys I april 2024 har vi en punktlighet på 71,3 procent och når således inte målet på 76 procent I april 2023 låg vår punktlighet på 72 procent. Punktligheten i början av april fortsatte, likt Q1, i en positiv trend. Under senare delen av april har vi två isolerade händelser som påverkar punktligheten negativt. Dels inträffar ett rälsbrott i Brunnsparken vilket medför framkomlighetsproblem och förseningar, och dels en fel inläst trafik den 27/4 som ger felaktig data och visar en punktlighet på endast 27 procent, men den faktiska punktligheten den dagen borde uppskattningsvis legat på ca: 71 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. Händelsen den 27/4 beror på den mänskliga faktorn som är svår att helt eliminera
--	---

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 5.5: Reshastigheten ska öka

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

Mål 2024

9,15

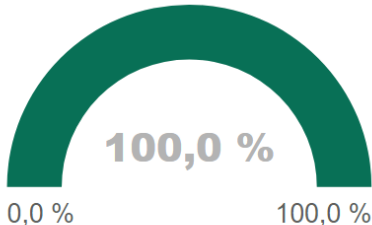
Utfall 2024

10,08

Prognos

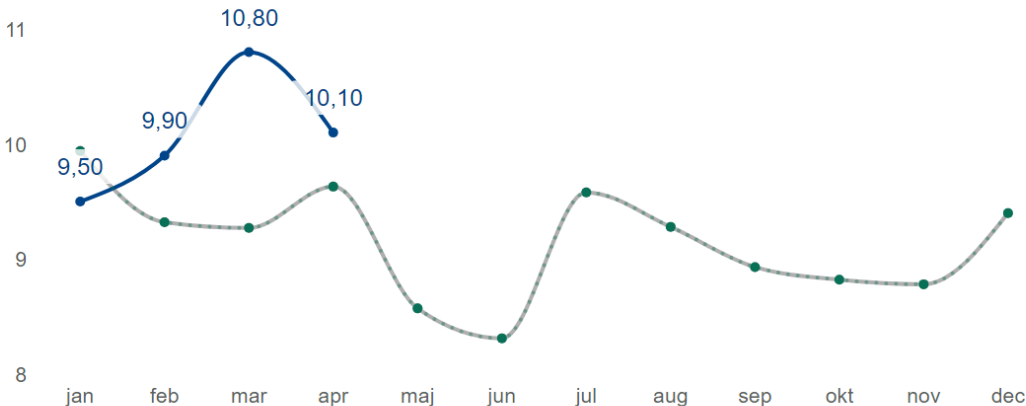


Status



Medelhastighet (km/h)

● Utfall 2023 ● Utfall 2024 ● Målvärde



Målvärde april

9,63

Utfall april

10,10

Analys

Genomsnittlig hastighet av fordon i högttrafik, inom vallgraven, var i april 10,1km/h.

Spårarbeten och evenemang är en faktor som påverkar och i april månad var det främst: Jaegerdorffsplatsen, Marklandsgatan, Ullevi Södra, Hjalmar Brantingsplatsen, Korsvägen, Sahlgrenska och Cortégen 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 2024, 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	500,9	487,7	13,2	1 472,5	1 465,4	7,0
Övriga rörelseintäkter	0,9	1,7	-0,8	12,7	5,2	7,5
- Rörelsens intäkter	501,8	489,4	12,4	1 485,1	1 470,6	14,5
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-142,5	-101,0	-41,5	-328,5	-302,9	-25,6
Övriga externa kostnader	-81,5	-92,3	10,8	-273,5	-277,0	3,4
Personalkostnader	-276,4	-291,3	14,9	-841,9	-850,8	8,9
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-8,3	-13,3	5,0	-40,1	-40,0	-0,1
Övriga rörelsekostnader	-0,2	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0
- Rörelsens kostnader	-508,9	-497,9	-11,0	-1 484,0	-1 470,6	-13,3
- Rörelseresultat	-7,0	-8,5	1,5	1,1	0,0	1,1
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	0,4	0,0	0,3	0,4	0,1	0,3
Räntekostnader och liknande resultatposter	-0,2	0,0	-0,2	-0,3	-0,1	-0,2
- Finansiella intäkter och kostnader	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1
- Resultat efter finansiella poster	-6,9	-8,5	1,6	1,3	0,0	1,3
- Årets resultat	-6,9	-8,5	1,6	1,3	0,0	1,3

Analys

Göteborgs Spårvägar visar för april ett negativt resultat före finansiellt netto på -7,0 mkr, vilket är 1,5 mkr högre än budget.

Rörelseintäkterna avviker totalt sett positivt mot budget med 12,4 mkr.

Kostnadssidan visar en negativ avvikelse med -11,0 mkr. Inom Trafikavtalet är de huvudsakliga positiva avvikelserna avskrivningar, personalkostnader och hyra för RÖX. De negativa avvikelserna är elkostnader, legoarbete samt materialkostnad. För utförandeentreprenadavtalet är det huvudsakligen högre kostnader för material och tjänster samt kostnader för övertidsersättning och OB-ersättning för dec 2023.

Prognosen för helåret skiljer sig mellan avtalen, Trafikavtalet visar en positiv prognos med 4,5 mkr medan Utförandeentreprenadavtalet visar en negativ prognos med -5,3 mkr. Se förklaringar under respektive särredovisning. Bolagets konsoliderade resultat påverkas dessutom av rörelseintäkter om 6,5 mkr, 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	68,59	64,39	4,19	200,64	193,18	7,47
Övriga rörelseintäkter	0,68	0,00	0,68	0,67	0,00	0,67
- Rörelsens intäkter	69,27	64,39	4,87	201,31	193,18	8,13
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-28,59	-21,65	-6,94	-80,21	-64,95	-15,26
Övriga externa kostnader	-12,90	-14,14	1,25	-39,31	-43,47	4,16
Personalkostnader	-28,19	-25,83	-2,36	-78,68	-76,46	-2,21
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-2,55	-2,77	0,22	-8,40	-8,30	-0,10
Övriga rörelsekostnader	-0,01	0,00	-0,01	0,00	0,00	0,00
- Rörelsens kostnader	-72,24	-64,39	-7,85	-206,59	-193,18	-13,41
- Rörelseresultat	-2,98	0,00	-2,98	-5,28	0,00	-5,28
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	-2,98	0,00	-2,98	-5,28	0,00	-5,28
- Årets resultat	-2,98	0,00	-2,98	-5,28	0,00	-5,28

Analys

Utförandeentreprenadavtalet redovisar för april månad ett negativt rörelseresultat före finansiellt netto om 3,0 mkr. Anledningen är att 1) upparbetad kostnad mot betalplan är 2,5 mkr mer än vad som debiteras kund, 2) kostnader om 0,5 mkr som inte finansieras till följd av lägre produktionstimmar än budget. Det finansiella resultatet i ackumulerat till och med april är mycket bättre än mars, vilket beror på att debiterade timmar till kund är bättre än budget samt att kostnader relaterat till 2023 finansieras av SMF.

Rörelsen intäkter har en avvikelse mot budget om 4,9 mkr, vilket beror på att verksamheten budgeterat intäkterna efter historiskt utfall.

Rörelsens kostnader redovisar en negativ avvikelse mot budget om 7,9 mkr, vilket huvudsakligen beror på att verksamheten redovisar större kostnader för material och köpta tjänster, men också kostnader för övertidsersättning och OB-ersättning från Jul och nyår 2023, men som bokförs med en månads eftersläpning.

- Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster ökar mot budget om 6,9 mkr. Kostnaderna är starkt förknippade med intäkterna och skattas i budget efter historiska utfall.
- 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 tilläggslönn, främst relaterat till Jul och Nyår 2023 som släpar med en månad respektive.
- Avskrivningskostnaderna redovisar ett positivt överskott mot budget om cirka 0,2 mkr.

Prognos 2024

Prognosen redovisar ett negativt rörelseresultat om 5,3 mkr på grund av ofinansierade kostnader 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. I prognosen för april månad har hänsyn tagits till att Betalplanen finansieras 100 procent, vilket väsentligen förbättrar prognos mot mars. 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 201,3 mkr vilket är högre jämfört med prognos gjord i mars där 190,8 mkr avser intäkter från uppdrag mot SMF. Resterande avser intäkter för försäljning av skrot samt försäljning av ett fordon.
- o Betalplan genererar 89,9 mkr
- o ÄTA genererar 45,9 mkr
- o Planerat underhåll genererar 55,0 mkr
- o Top of Rail genererar 8,8 mkr
- o Försäljning av skrot 1,0 mkr
- o Försäljning av fordon 0,7 mkr

Positiva kostnadsförändringar:

- Lägre kostnader mot budget avseende övriga externa kostnader (4,2 mkr)

Negativa kostnadsförändringar:

- Kostnad för varor, material och vissa köpta tjänster ökar jämfört mot budget (19,1 mkr) vilket i huvudsak beror på svårigheten att rekrytera egen teknisk personal, men också att kunna förutspå mängden arbete som går åt till årets uppdrag mot kund.
- Personalkostnaderna ökar jämfört mot budget (3,8 mkr) 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	401,15	403,12	-1,97	1 204,35	1 209,35	-5,00
Övriga rörelseintäkter	2,26	1,53	0,73	4,78	4,60	0,18
- Rörelsens intäkter	403,41	404,65	-1,24	1 209,13	1 213,95	-4,82
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-104,48	-76,29	-28,19	-235,21	-228,87	-6,34
Övriga externa kostnader	-77,72	-89,81	12,09	-263,92	-273,85	9,93
Personalkostnader	-219,93	-235,89	15,96	-670,65	-679,53	8,88
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-5,75	-10,57	4,82	-31,70	-31,70	0,00
Övriga rörelsekostnader	-0,20	0,00	-0,20	0,00	0,00	0,00
- Rörelsens kostnader	-408,07	-412,56	4,48	-1 201,48	-1 213,95	12,47
- Rörelseresultat	-4,67	-7,91	3,24	7,65	0,00	7,65
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	0,36	0,03	0,32	0,40	0,10	0,30
Räntekostnader och liknande resultatposter	-0,21	-0,03	-0,18	-0,28	-0,10	-0,18
- Finansiella intäkter och kostnader	0,14	0,00	0,14	0,13	0,00	0,13
- Resultat efter finansiella poster	-4,52	-7,91	3,38	7,77	0,00	7,77
- Årets resultat	-4,52	-7,91	3,38	7,77	0,00	7,77

Analys

Trafikavtalet redovisar för april månad ett rörelseresultat före finansiellt netto om -4,7 mkr, vilket är 3,2 mkr högre än budget för april.

Rörelsen intäkter har en avvikelse mot budget -1,2 mkr pga periodisering.

Rörelsens kostnader avviker totalt med 4,5 mkr i lägre kostnader, vilket i huvudsak förklaras av periodiseringar och följande poster:

- Högre materialkostnader på 14,9 då det skett högre materialuttag på fordonsdelar om 8 mkr inventarier differens/pris inläggnings fel 4,5 mkr.
- Legoarbete om 11,8 mkr
- El 4,5 mkr mer än budgeterat
- Lägre externa kostnader utgörs främst av lägre hyra för Ringön etapp 2 om 15,6 mkr samt att hyran var budgeterad i 12:e delar Ringön etapp 2 startar i mars. Övriga fastighetskostnader 1 mkr
- Lägre personalkostnader om 12,5 mkr, viket beror på vakanta tjänster
- Lägre avskrivningar om 4,8 mkr pga senarelagda investeringar
- Lägre OH kostnader om 2,7 mkr pga periodiseringar

Prognos 2024

Intäkter:

- Inlösning av pensionsfond minskat med 5 mkr 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 5,7mkr. pga olyckor och avställda fordon ser vi inte att det ger någon effekt på helårsprognosen.
- El 8,5 mkr, Årets utfall i relation till utfall 2023 ligger till grund för ny estimering av kostnader. Elen kommer att omvärderas efter Q2- vi ser en osäkerhet i prognosen.
- Lokalkostnaderna 16 mkr hyreskostnader för etapp 2 Ringön.
- Personalkostnader 11mkr

Negativa kostnadsförändringar:

- Legoarbeten 1,5 mkr för att täcka vakanser och städtjänster.
- Förbrukningsmaterial 3 mkr
- Intraservice 2,7 mkr
- Uniformer 2,1 mkr
- Försäkringar 2,2 mkr
- Materialkostnader 20 mkr baserat på utfall

Åtgärd

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

Djupdykning i materialkostnadsprognosen behöver utföras under Q2

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	31,19	20,18	11,01	67,47	62,91	4,56
Övriga rörelseintäkter	-2,27	0,11	-2,38	0,33	0,33	0,00
- Rörelsens intäkter	28,92	20,29	8,63	67,80	63,24	4,56
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-7,83	-1,87	-5,96	-9,48	-5,60	-3,88
Övriga externa kostnader	-14,88	-14,53	-0,36	-43,53	-42,69	-0,84
Personalkostnader	-5,60	-4,48	-1,12	-16,02	-14,95	-1,07
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- Rörelsens kostnader	-28,32	-20,88	-7,44	-69,03	-63,24	-5,79
- Rörelseresultat	0,60	-0,59	1,19	-1,23	0,00	-1,23
- Resultat efter finansiella poster	0,60	-0,59	1,19	-1,23	0,00	-1,23
- Årets resultat	0,60	-0,59	1,19	-1,23	0,00	-1,23

Analys

Inom Övriga avtal finns följande ansvar, projekt och uppdrag:

Ringlinjen finansieras 50/50 mellan Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen. Resultatet för april visar ett negativt resultat med 0,5 mkr som beror på högre kostnader för köpt tjänst och entreprenad.

Spårvägssällskapet Ringlinjen har ett positivt resultat i april på 1,0 mkr 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 april ett ackumulerat positivt rörelseresultat på 0,4 mkr. Det positiva ackumulerade rörelseresultatet förklaras dels av periodiseringseffekter samt intäkter i 2024 för tidigare ej fakturerade arbeten som utförts under 2023.

Övriga avtal inom Infrastruktur och driftsäkring som avser Fastighet har i april ett ackumulerat negativt rörelseresultat på 0,4 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 mkr. Kostnaderna för verksamheten ligger i linje med budget.

Projekt M33 och M34 finansieras av Regionen. Budget är 14,2 mkr. Kostnaderna i projektet ligger i linje med budget.

Åtgärd

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!

