



Månadsrapport 2024

Maj

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

Maj månad har passerat och det har inneburit att vår trafikproduktion har varit väldigt utmanande. Utmaningarna har lett till att vår leveransförmåga legat mycket under det vi har haft tidigare månader. I maj månad låg vår leveransförmåga på 89,5 procent. Den främsta orsaken till den låga leveransen är ett rälsbrott i Brunnsparken som medförde att Norra Hamngatan österut inte gick att trafikera. Vår punktlighet ligger på 68,5 procent vilket är lägre än vårt mål och detta beror på det stora antalet störningar i samband med framkomligheten. En annan stor orsak är alla externa faktorer så som, olyckor, trafikstockningar, broöppningar med mera. Vi har även kvar en hel del hastighetsbegränsningar som påverkar punktligheten. Resandet i maj månad uppgick till 1,3 miljoner resor vilket är något lägre jämfört med förra året. En bidragande orsak till detta är den trafikreduktion som bolaget, tidigare i år, beslutade om med anledning av förarbristen. Antalet vägtrafikolyckor har däremot gått ner och detta tack vare vårt proaktiva arbete med våra samarbetspartners.

Göteborgs Spårvägar visar för maj ett rörelseresultat på 3,2 mkr. Trafikavtalet (TA) visar ett resultat på -2,9 mkr och Utförandeentreprenad-avtalet (UEA) -1 mkr. Prognosen pekar mot ett plusresultat inom TA 4,5 mkr och ett underskott inom UEA med ca -6,3 mkr. Arbete 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% (*)

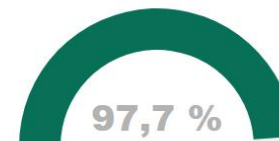
3. ÖVERGRIPANDE MÅL OCH STATUS

STATUS MAJ 2024

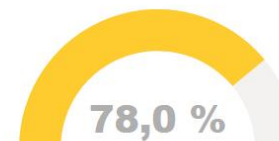
STATUS

PROGNOS

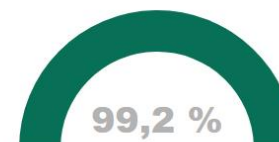
Ökat resande



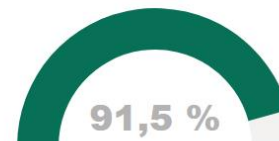
Säker och hållbar resa



Säkrad kompetensförsörjning



Nöjda kunder



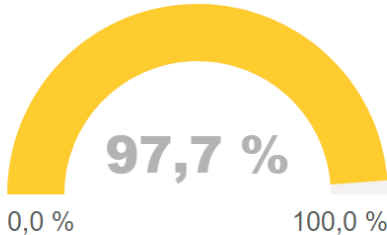
Ständigt förbättrad effektivitet

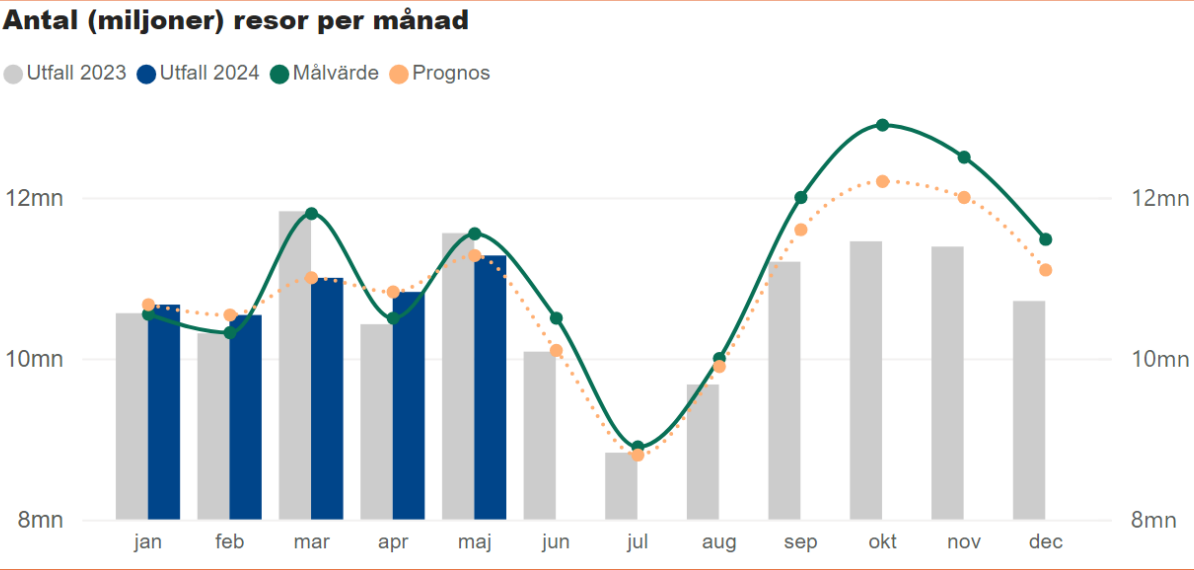


Ökat resande

"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.

Mål 2024	Ack. utfall 2024	Prognos	Status
133mn	54mn		



Målvärde maj

11,6mn

Utfall maj

11,3mn

Analys

I maj är antal resor 11,3 miljoner vilket är en minskning med 2,41 procent i jämförelse med samma månad föregående år. Ackumulerat antal resor januari-maj är 54,3 miljoner, vilket är 0,68 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 reducering. I vintertabellen som drar igång i mitten av augusti är endast linje 13 dag mellan Weisलगrensplatsen 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

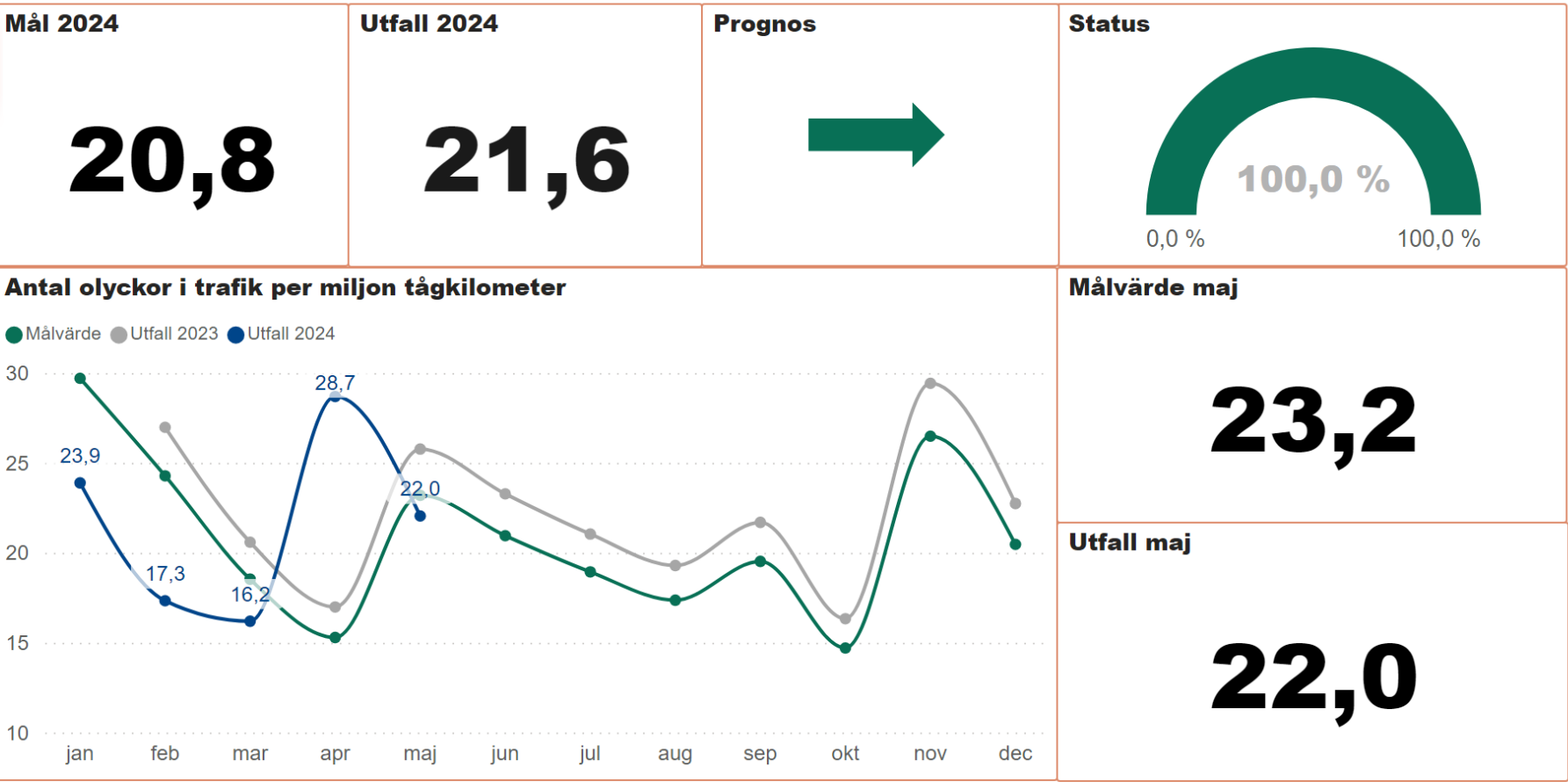
"Vi arbetar proaktivt och systematiskt med trafiksäkerhets- och arbetsmiljöfrågor i syfte att leverera säkra resor för medarbetare, resenärer och medtrafikanter. Vi strävar mot noll olyckor kopplat till våra fordon, spårvägsanläggningen och arbetsplatser. För att leverera hållbara resor arbetar vi aktivt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



Analys

Den senaste olycksstatistiken visar en blandning av positiva och negativa trender. Vågtrafikolyckorna har minskat marginellt med 0,5 procent, vilket tyder på behov att fortsätta med säkerhetsåtgärder som t.ex.hastighetskontroller, säkerhetsuppföljningar och öppen dialog.

Urspårningar i trafik har ökat med 36,7 procent, vilket visar möjliga indikatorer på underhåll samt utbildning/förståelse -problem men även behov av förbättrad säkerhetskultur. På den positiva sidan har fotgängarolyckor minskat med 41,4 procent, tack vare ökad medvetenhet bland förare.

Även fall vid på/avstigning samt fall i vagn i vagn har minskat kraftigt med 42,5 procent respektive 32,9 procent, vilket visar på effektiva säkerhetsåtgärder i form av ökad medvetenhet samt kontroller.

Antalet kollisioner har minskat betydligt med 20,3 procent, sannolikt på grund av ett öppnare samtalsklimat kring problemen samt god trafikledning. Däremot har rödljuskörningar ökat med 2,5 procent, vilket påvisar behovet av bättre övervakning samt ökad fokusering på området.

Åtgärd

För att minska våra vågtrafikolyckor ytterligare bör hastighetskontroller och säkerhetsuppföljningar utökas, kompletterat med informationskampanjer. Ökningen av urspårningar kräver regelbundna inspektioner och intensifierade utbildningsprogram för personalen samt en starkare säkerhetskultur.

Minskningen av fotgängarolyckor med 41,4 procent visar på framgång, som kan byggas vidare på genom fortsatt informationsspridning samt säkerhetskampanjer. De kraftiga minskningarna av fall vid på/avstigning och fall i vagn visar att medvetenhets- och säkerhetsåtgärder fungerar.

Minskningen av kollisioner med 20,3 procent kan tillskrivas effektiv trafikledning och öppen kommunikation, vilket bör fortsätta att uppmuntras. Den ökande rödljuskörningen med 2,5 procent påvisar dock behovet av fler kontroller, strängare uppföljningar och utbildningsinsatser. Genom dessa åtgärder kan säkerheten inom spårvagnstrafiken förbättras ytterligare.

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.

Analys

Antalet olyckor med frånvaro per miljon arbetade timmar under april månad ligger på 28 och därmed ökat markant jämfört med mars månad då antalet olyckor med frånvaro var noll. Under februari månad låg antalet olyckor med frånvaro på 24,2, vilket vittnar om att det kan pendla mycket upp och ned.

Målet för år 2024 är 16,9 olyckor med frånvaro per miljon arbetade timmar. Ackumulerat för året ligger värdet på 17,4 vilket är något över målet.

Mål 2024

16,9

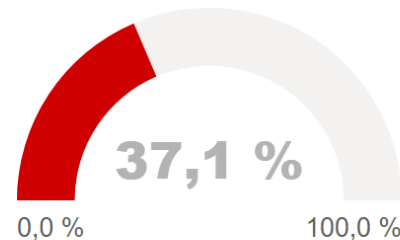
Utfall 2024

17,4

Prognos

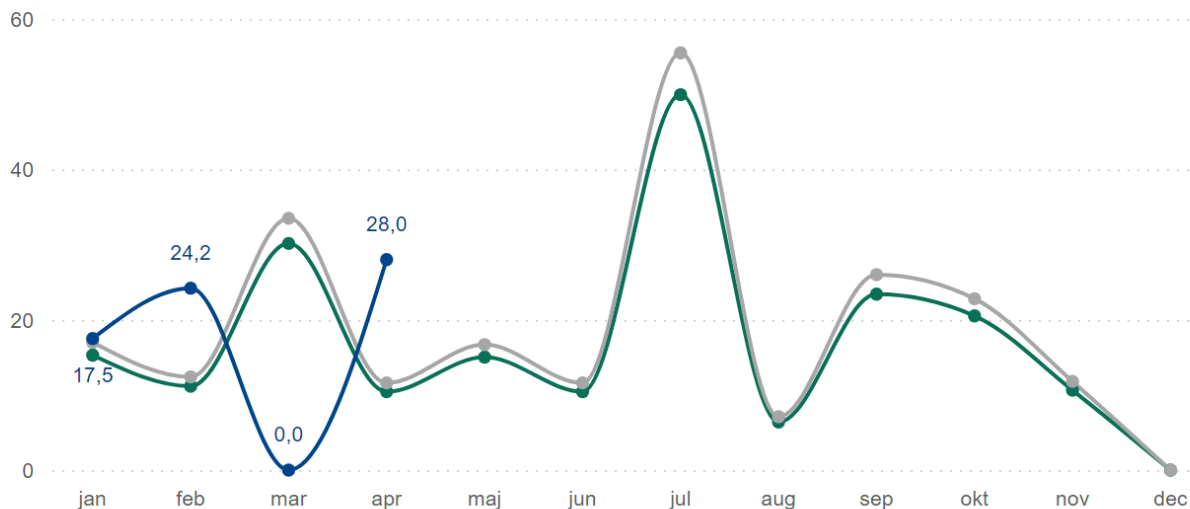


Status



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

Målvärde Utfall 2023 Utfall 2024



Målvärde april

10,4

Utfall april

28,0

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 procent 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

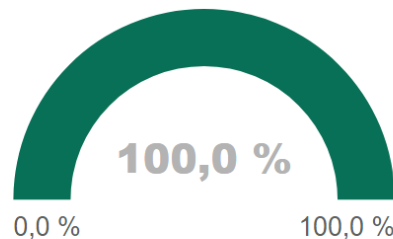
Utfall 2024

1,9

Prognos

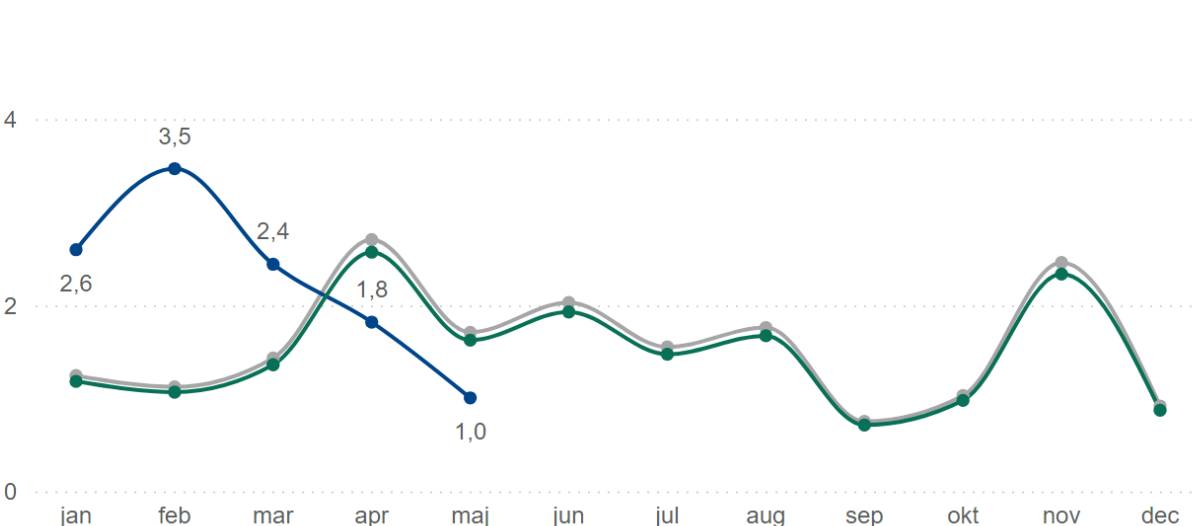


Status



Antal ton restavfall per miljon resor

● Utfall 2023 ● Utfall 2024 ● Målvärde



Målvärde maj

1,6

Utfall maj

1,0

Analys

Restavfallet ser ut att fortsätta minska från april till maj månad. Projekt av olika slag kan tillfälligt generera större mängder restavfall. Containers töms inte alltid regelbundet, utan på bud, vilket ytterligare påverkar variationerna mellan månaderna.

Ringön etapp 2 har öppnat och iordningsställandet har medfört ökade mängder avfall, vilket inte syns på datan i statistiken.

Stora variationer kunde också ses under föregående år. Statistik gällande avfallet blir mer representativt att utläsa årsvis.

Åtgärd

Avfallsguiden är under bearbetning och när processen är fastställd behöver en utbildningsinsats göras för att rutinerna ska bli väletablerad och avfallshanteringen lika vid alla depåer.

Vad som är orsaken till att restavfallet tycks minska trots vår nyöppnade depå på Ringön behöver analyseras vidare för att kunna bedöma datans korrekthet.

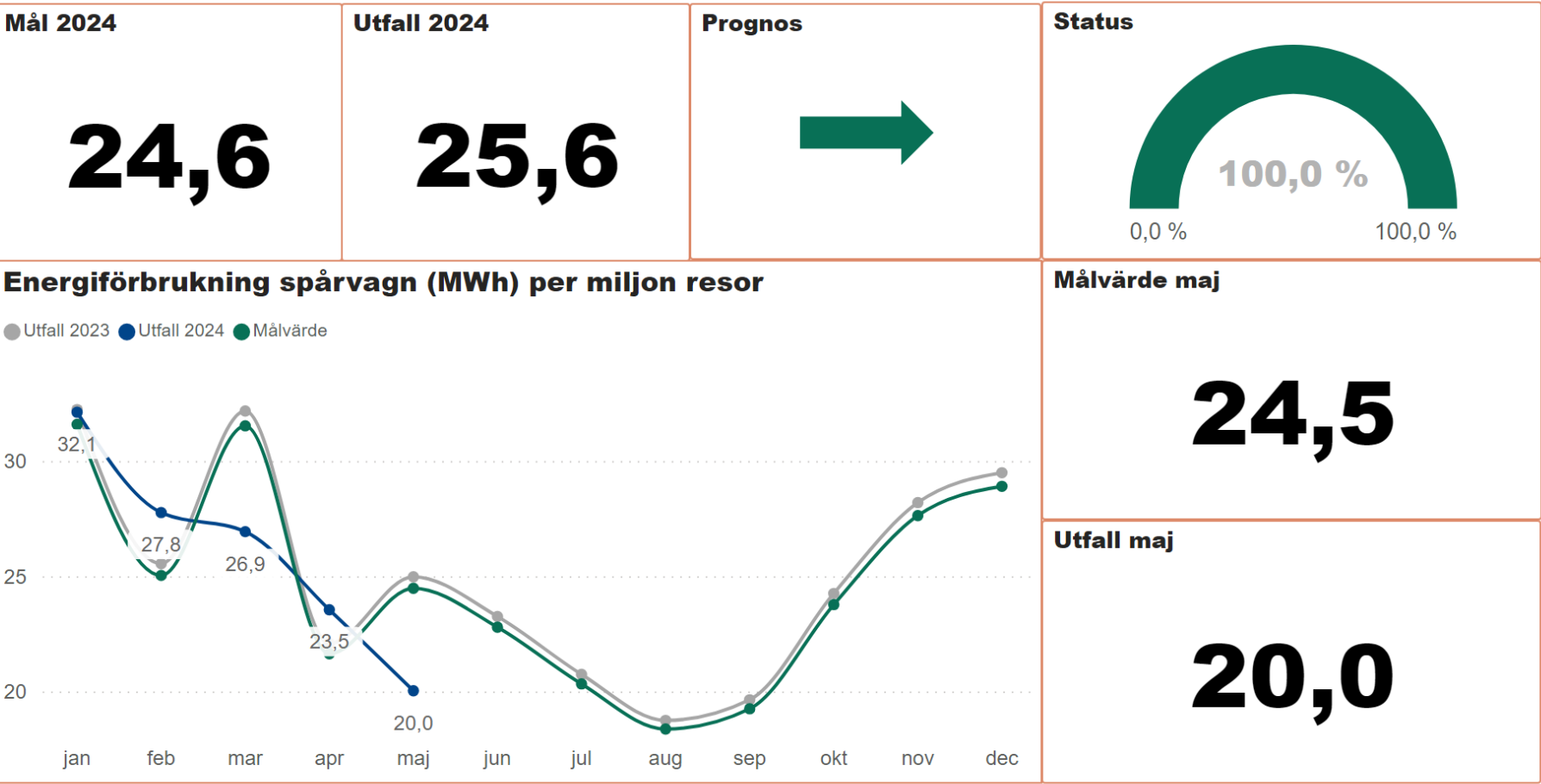
Kommunikation planerar fortsätta kampanj för att uppmuntra till användning av flergångsmuggar.

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 procent mot föregående år och anges i antal MWh per resa. Data hämtas ifrån kundportalen hos elleverantör Svensk Energiförsäljning Sverige.



Analys

Energiförbrukningen för spårvagn fortsätter minska för maj månad. Vädret som slog om kraftigt till det varmare tros vara orsaken.

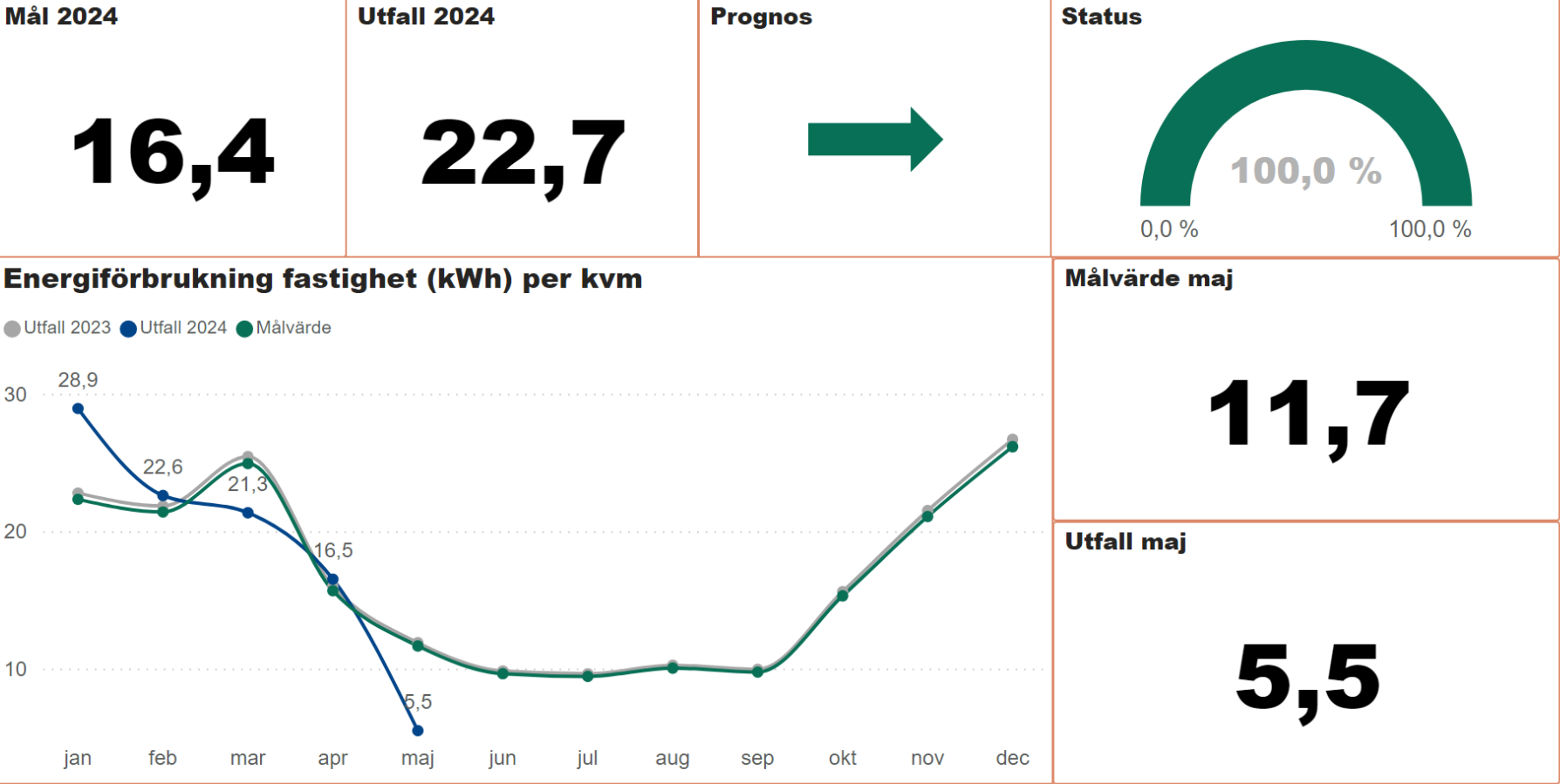
Åtgärd

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 insatser 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 procent mot föregående år och anges i kWh per kvadratmeter (kvm) fastighetsyta. Data hämtas ifrån Göteborg Energi och fastighetsägare.



Analys

Temperaturökningen från april till maj var markant, vilket är en trolig orsak till kraftigt minskad energiförbrukning. Däremot är nu inomhusytan för Ringön etapp 2 inlagd i beräkningarna och vår totalyta har ökat med 31 000 kvm. Eftersom Ringöns inomhusytor inte funnits med i statistiken under föregående månader kommer skillnaden i förbrukning per kvm visa en ännu större skillnad mot april.

Åtgärd

Siffrorna behöver tolkas och diskuteras närmre för att utreda varför förbrukningen minskar så markant trots att verksamheten utvidgats med en ny depå.

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.

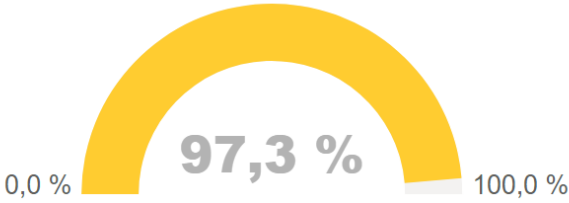
Mål 2024

75

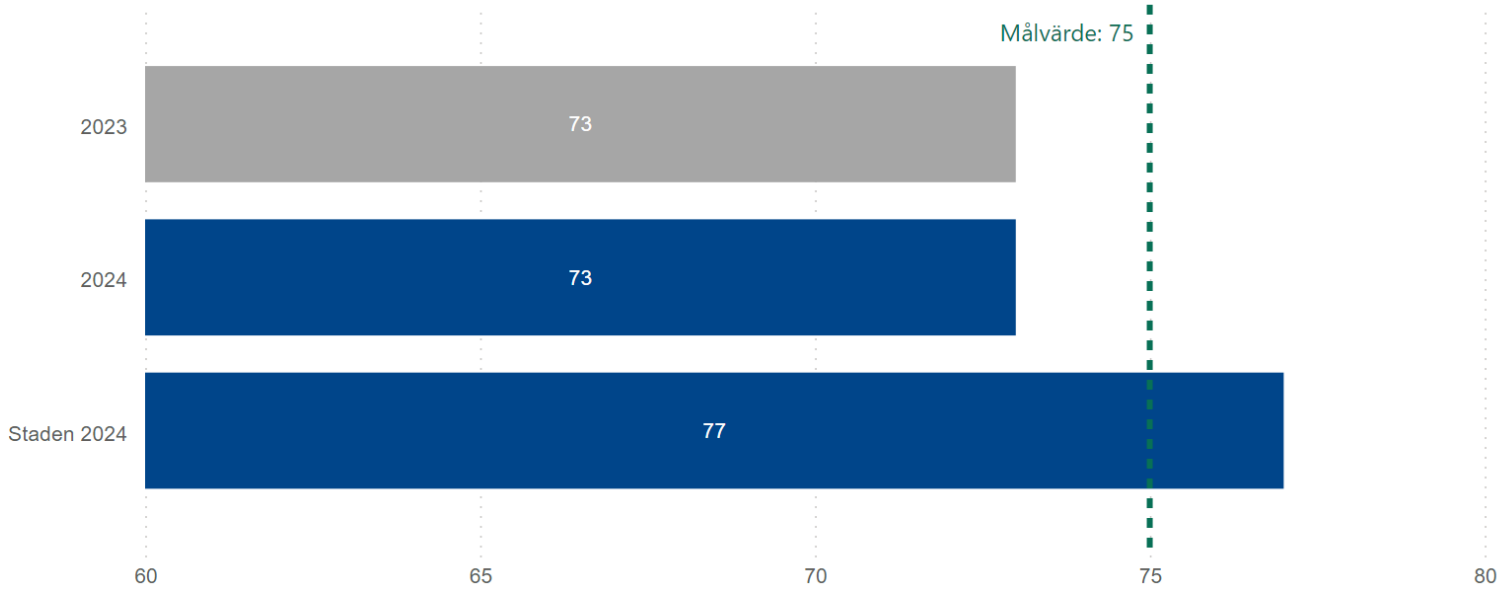
Utfall 2024

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

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.

Mål 2024

70

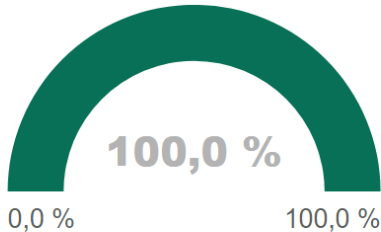
Utfall 2024

79

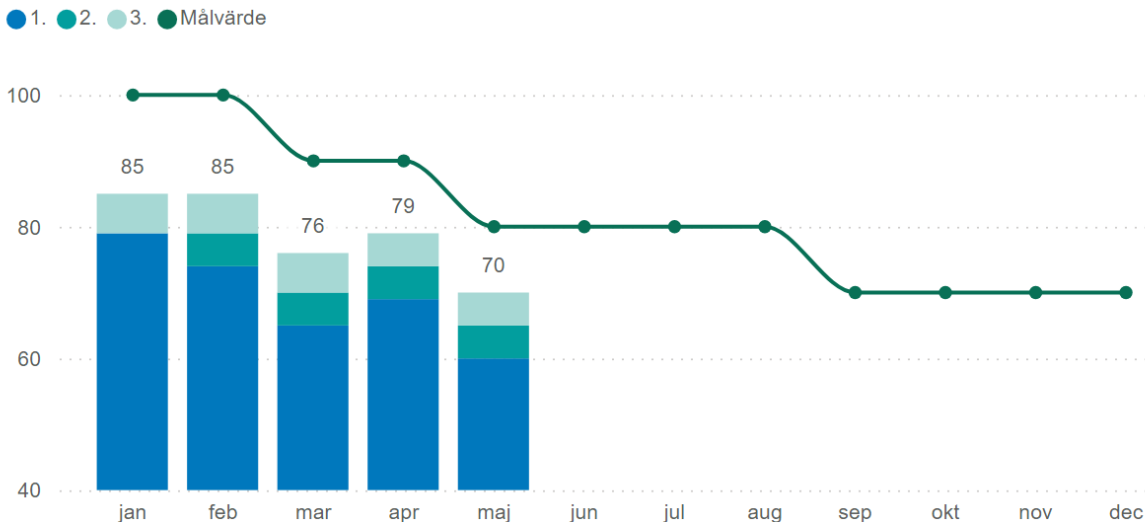
Prognos



Status



Antal vakanta tjänster per kategori



Målvärde maj

80

Utfall maj

70

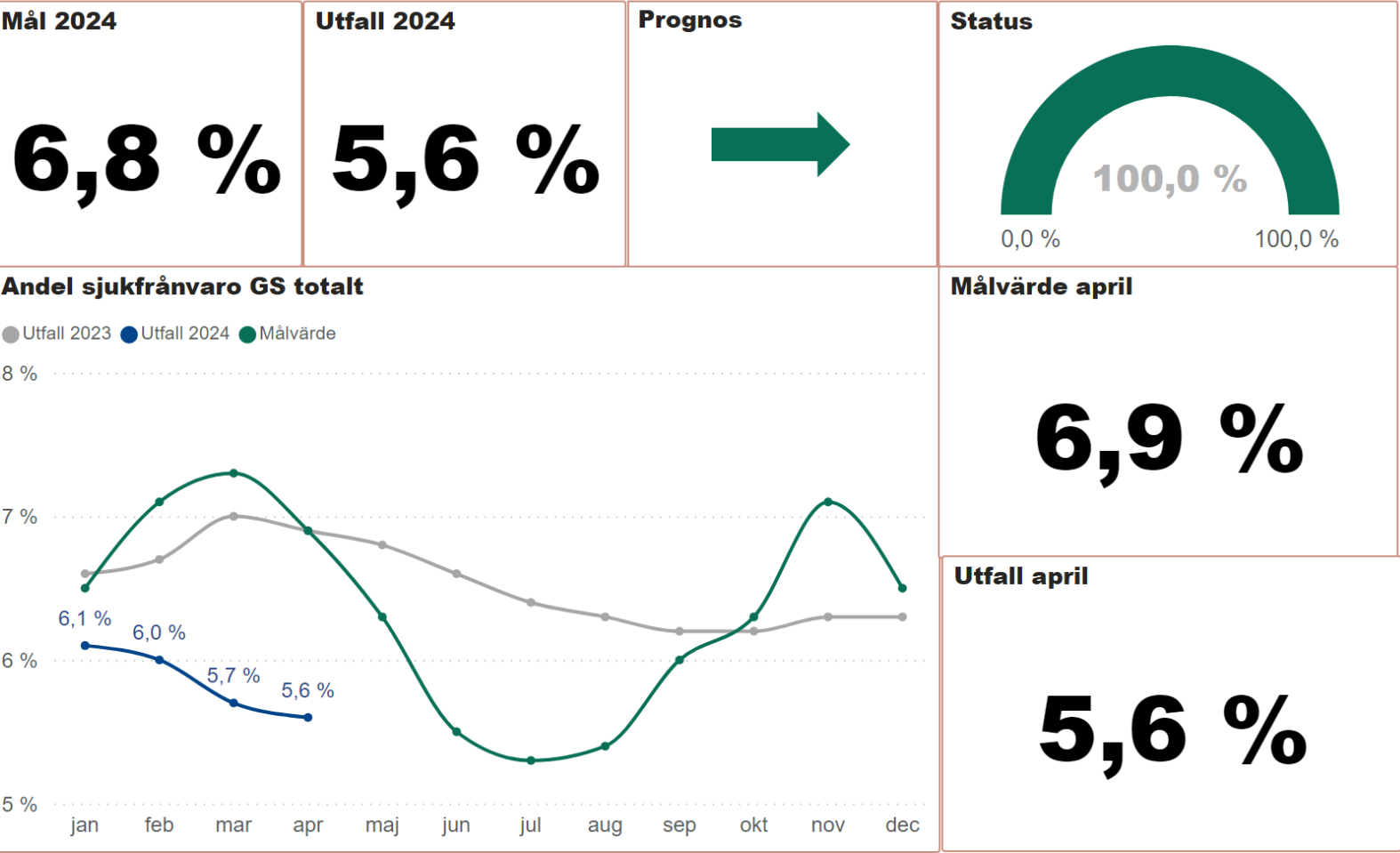
Säkrad kompetensförsörjning

"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.



Analys

5,6 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.

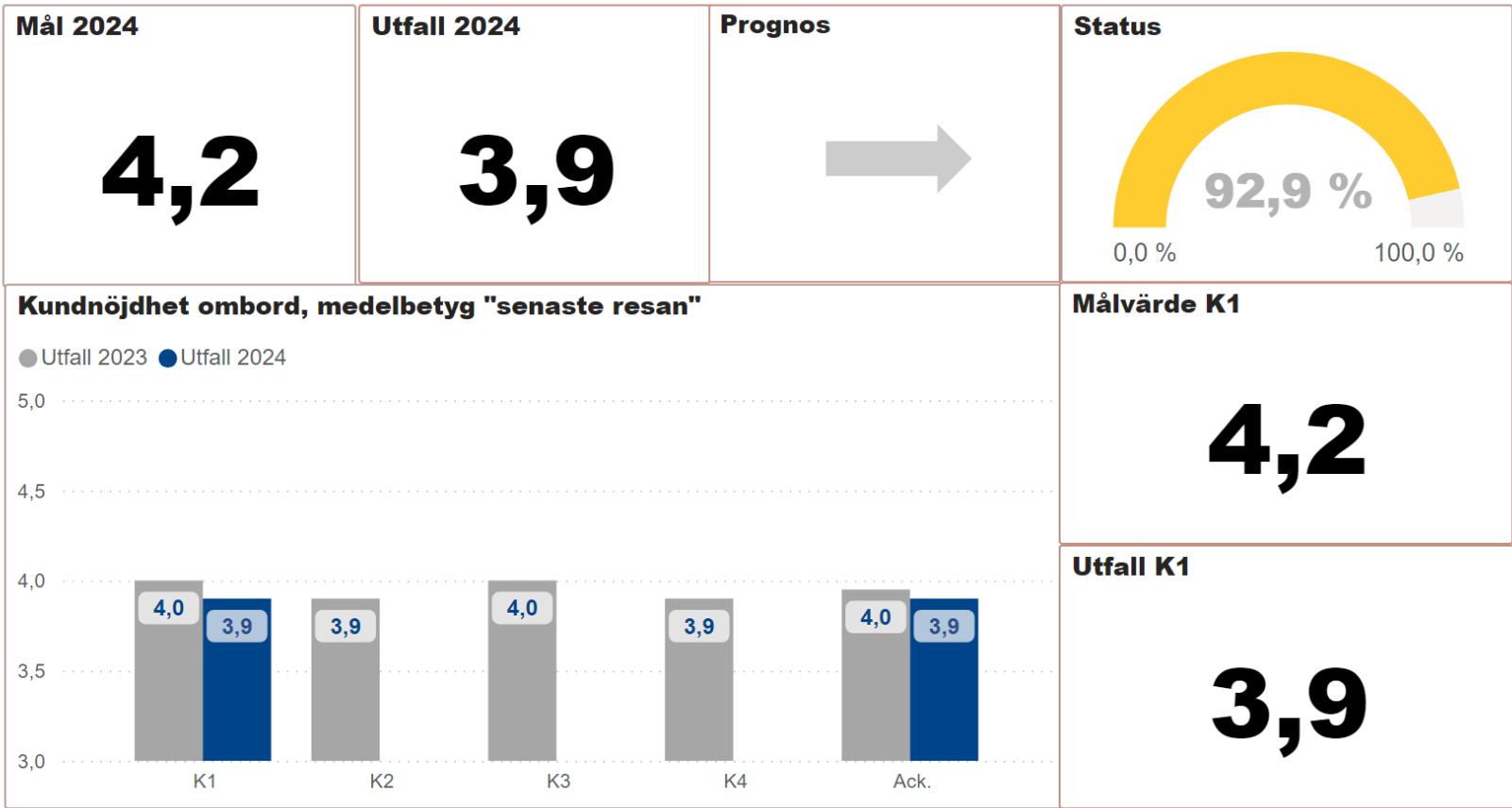
Nöjda kunder

"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

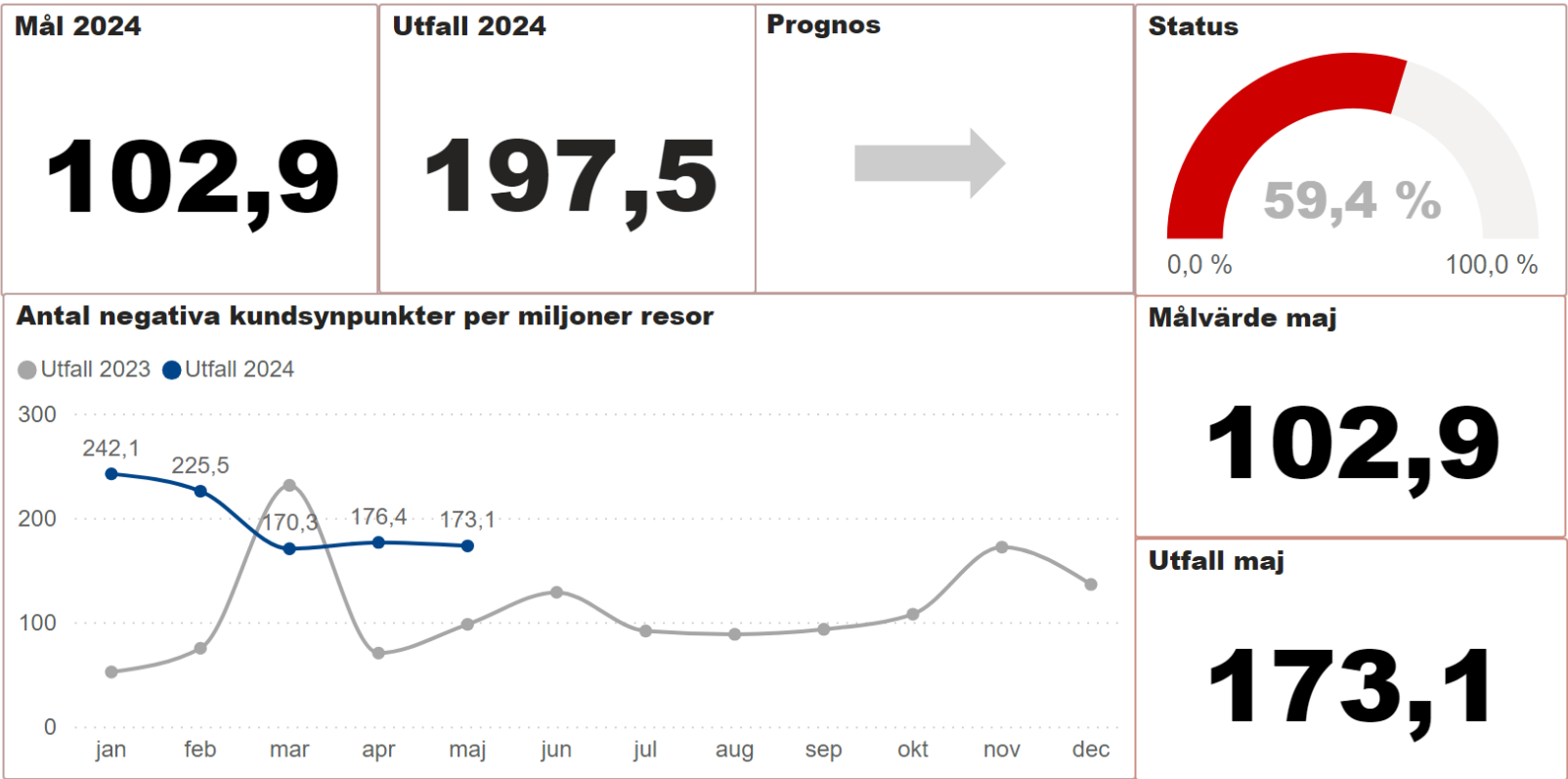
Samtliga frågor behöver få högre betyg genom aktiviteter med fokus på frågorna Plats ombord och Litar på tidhållning. Förarbristen som nu råder som resulterar i neddragningar i trafiken kommer att negativt påverka betygen en lång tid framöver. Årets prisjustering som beslutades av politikerna i Infrastruktur- 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 maj var 1952 vilket är en oerhörd ökning i jämförelse med samma månad föregående år. Trenden med rekordmånga resenärssynpunkter varje månad fortsätter.

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.

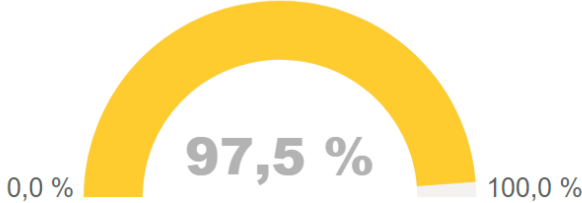
Nöjda kunder

"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	 97,5 %
Kundnöjdhet 2023	Frågor med högst medelvärde 2023Betyg (1-5)	
3,9	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	Frågor med lägst medelvärde 2023Betyg (1-5)	
2024 resultat är ej tillgänglig	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

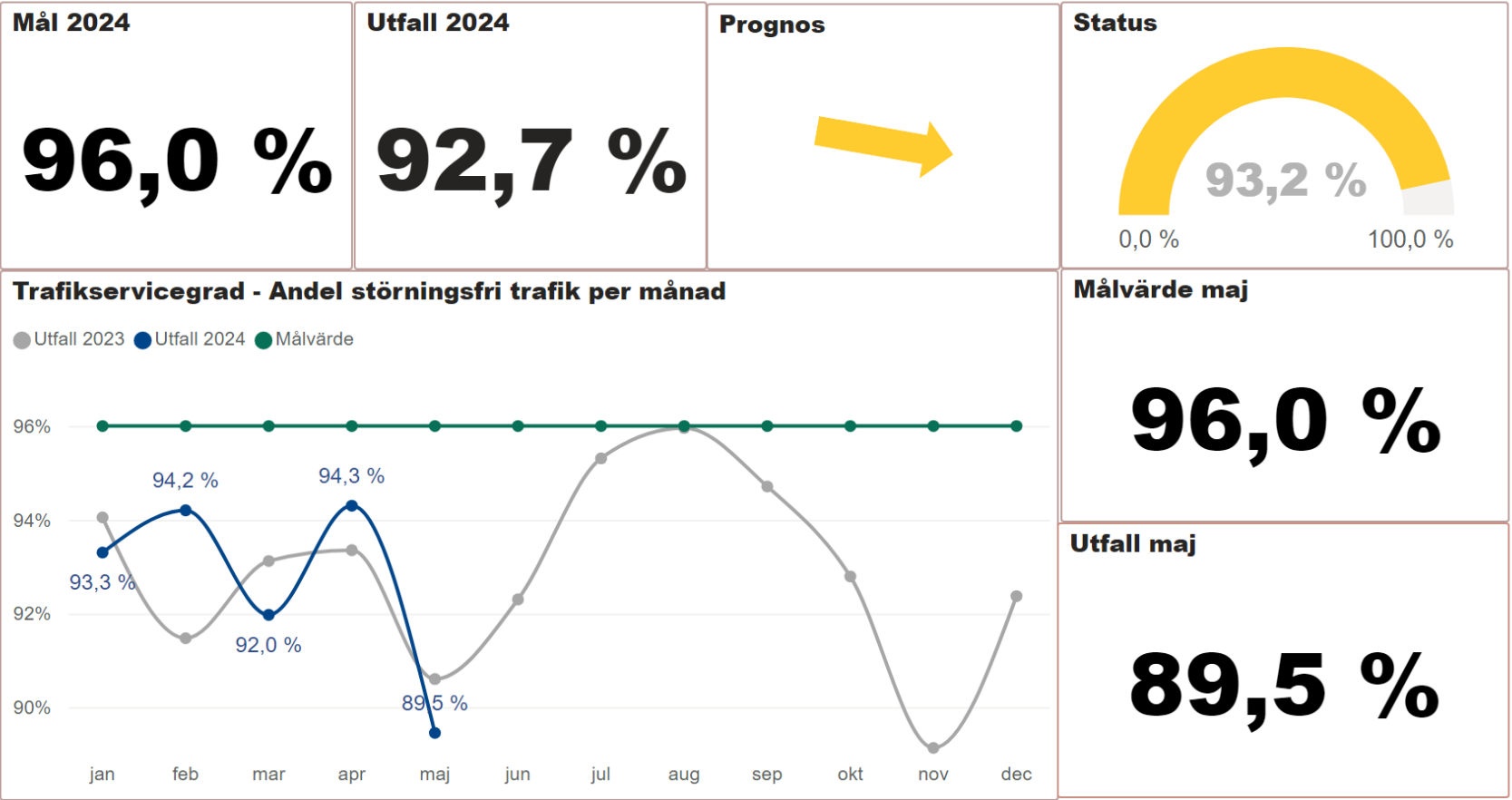
"Kundernas behov, krav och önskemål är viktiga för oss och vi strävar alltid efter att uppfylla kundernas förväntningar. Genom att mäta kundernas synpunkter och upplevelse, analysera utfall och förbättra oss får vi nöjdare kunder."

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

I maj når vi en Trafikservicegrad på 89,5 procent. Motsvarande period 2023 låg Trafikservicegraden på 90,6 procent. Den främsta orsaken till den låga leveransen är ett rälsbrott i Brunnsparken som innebär att Norra Hamngatan österut inte kan trafikera. Detta orsakar i sin tur flera omlagda linjer samt stora förseningar i hela linjenätet. En annan stor faktor är flera demonstrationer som orsakat trafikstörningar.



Åtgärd

Brunnsparken åtgärdas i mitten av juni. Fortsatt arbete med långsiktiga underhållsplaner tillsammans med SMF och VT. Demonstrationer är svårt att påverka då demonstrationsrätten är stark.

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.

Mål 2024

9,17

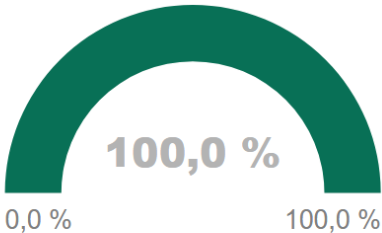
Utfall 2024

9,35

Prognos

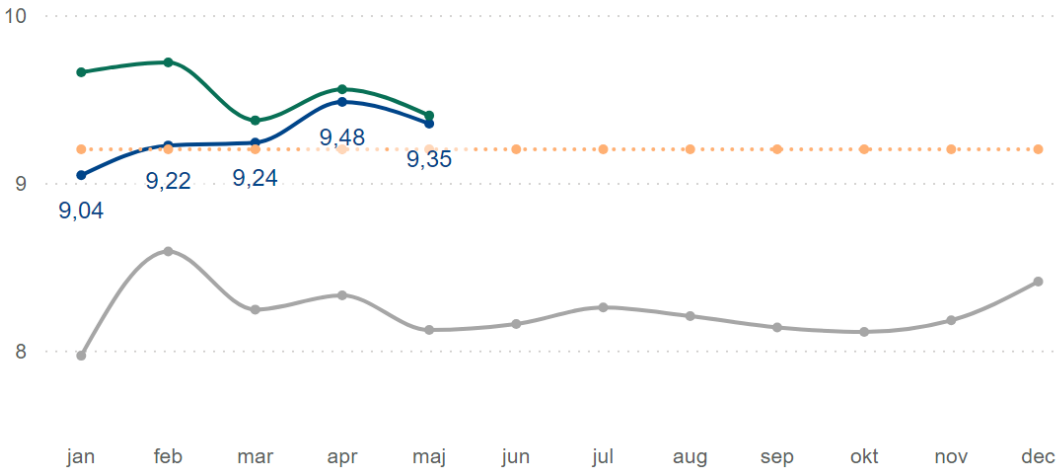


Status



Trafikavtalskostnader per resa (kr)

● Ack. utfall 2023 ● Ack. utfall 2024 ● Målvärde ● Prognos 2024



Målvärde maj

8,98

Utfall maj

8,86

Analys

Priset per resa ackumulerat för perioden 9,35 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 maj månad är 3,9 mkr under budget, ackumulerat för perioden 6,5 mkr och prognosen för helåret på 9,3 mkr 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 korrigerande effekt 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.

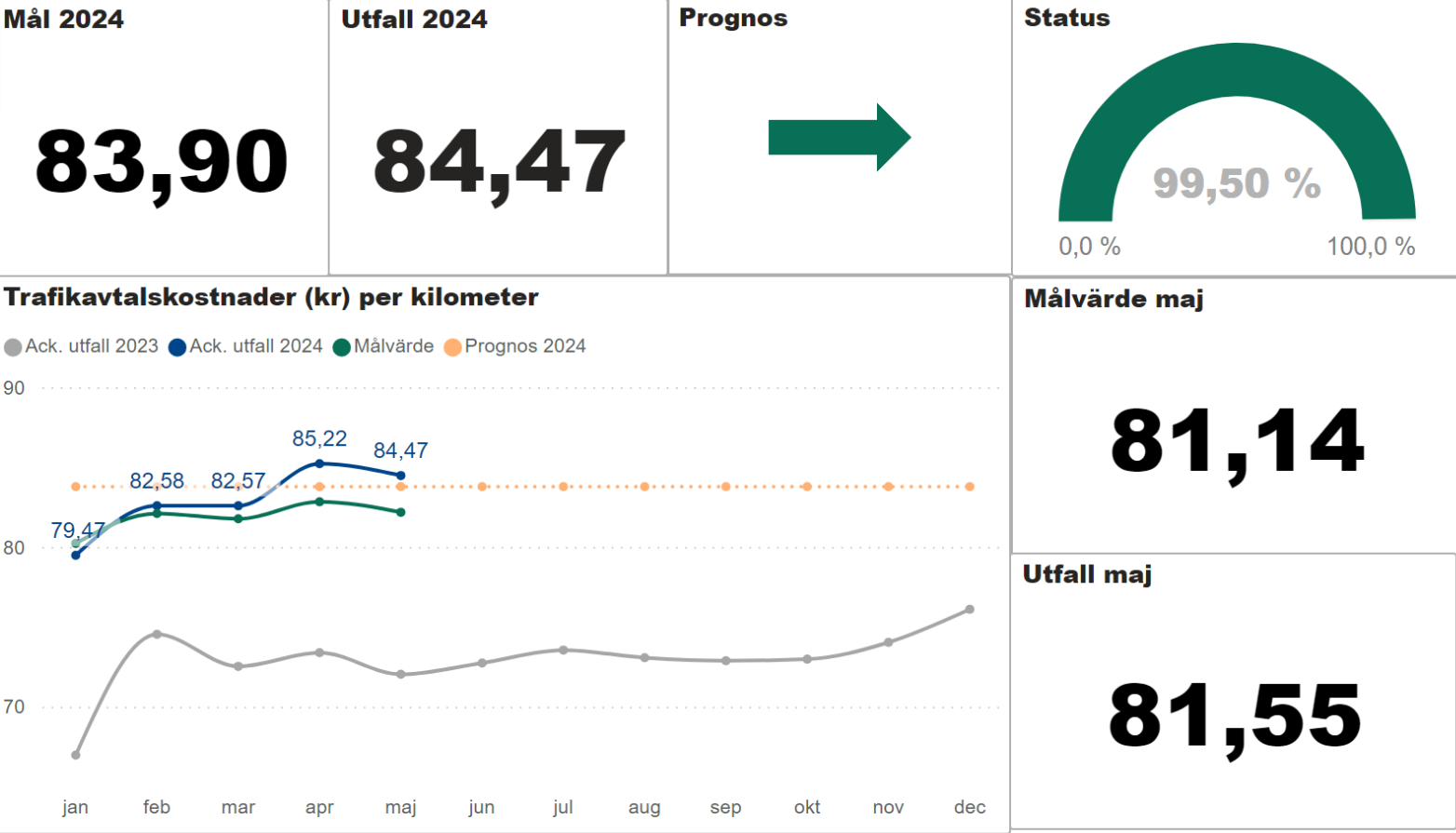
Analys

Priset per km ackumulerat för perioden 82,17 kr och prognosen för det året är 83,77 kr. Prisdifferensen mot målet mot budget beror på att kilometerna för maj ligger fyra procent under budget ackumulerat för perioden fyra procent under och för helåret en procent under målvärdet.

Rörelsens kostnader för maj månad är 3,9 mkr under budget, ackumulerat för perioden 6,5 mkr och prognosen för helåret på 9,3 mkr 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 korrigerig 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.

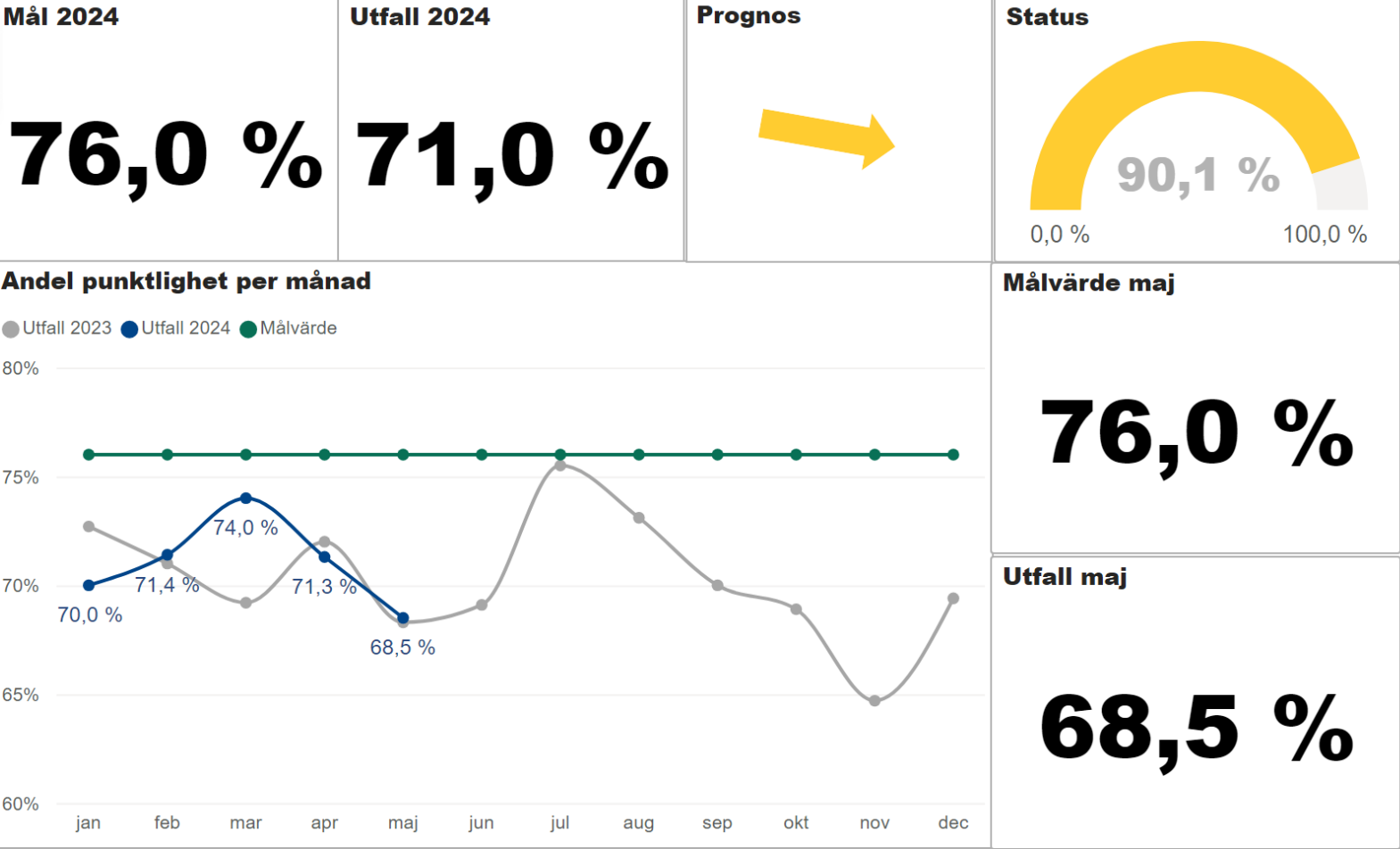


Ständigt förbättrad effektivitet

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



Analys

I maj 2024 når vi en punktlighet på 68,5 procent. Motsvarande period 2023 låg punktligheten på ungefär samma nivå, 68,3 procent. Rällsbrottet i Brunnsparken påverkar punktligheten stort eftersom Brunnsparke är en så central knutpunkt för spårvagnstrafiken (och övrig kollektivtrafik). Demonstrationer, broöppning och olika hinder har också stor påverkan

Åtgärd

Punktlighetsprojektet som drivits tillsammans med GS, VT och SMF påvisade vissa effekter just i Brunnsparken. Vi följer trafikflöet i Brunnsparken när Banan och norra Hamngatan åter är trafikerbar.

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

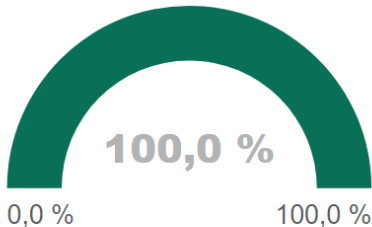
Utfall 2024

10,08

Prognos

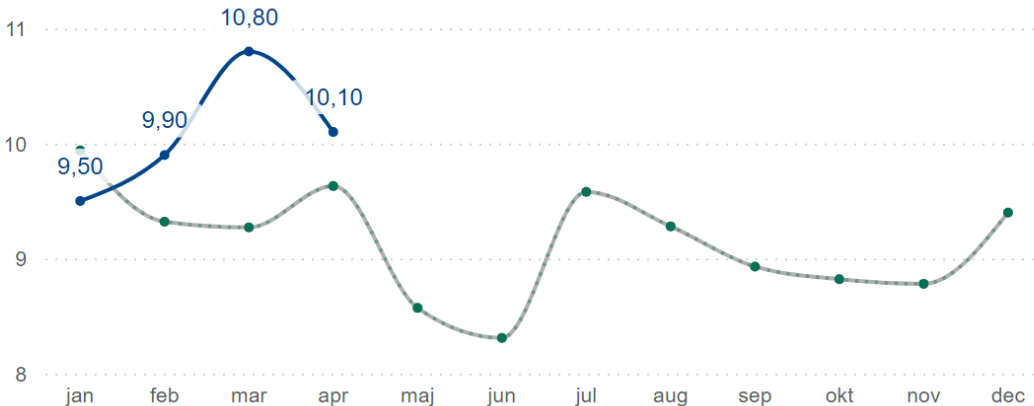


Status



Medelhastighet (km/h)

● Utfall 2023 ● Utfall 2024 ● Målvärde



Målvärde april

9,63

Utfall april

10,10

Analys

Genomsnittlig hastighet av fordon i högtrafik, inom vallgraven, går inte att mäta i maj då VT tagit bort BI-rapporten. Frågan är ställd om varför rapporten togs bort samt om den kommer ersättas.

Spårarbeten och evenemang är en faktor som påverkar och i maj månad var det främst: 1a maj demonstration, Aschebergsgatan, Vasa Viktoriagatan, Hisingsbron, Chapmans Torg, Hagakyrkan och Göteborgsvarvet 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 omhändertags 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	632,3	609,6	22,7	1 475,0	1 465,4	9,6
Övriga rörelseintäkter	9,0	2,2	6,8	12,7	5,2	7,5
- Rörelsens intäkter	641,3	611,8	29,5	1 487,7	1 470,6	17,1
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-174,9	-126,2	-48,7	-329,4	-302,9	-26,5
Övriga externa kostnader	-104,1	-117,1	13,0	-274,3	-277,0	2,7
Personalkostnader	-348,4	-361,0	12,6	-840,5	-850,8	10,3
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-10,4	-16,7	6,3	-40,1	-40,0	-0,1
Övriga rörelsekostnader	-0,3	0,0	-0,3	0,0	0,0	0,0
- Rörelsens kostnader	-638,1	-621,0	-17,1	-1 484,3	-1 470,6	-13,7
- Rörelseresultat	3,2	-9,2	12,4	3,4	0,0	3,4
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	0,4	0,0	0,4	0,5	0,1	0,4
Räntekostnader och liknande resultatposter	-0,3	0,0	-0,3	-0,3	-0,1	-0,2
- Finansiella intäkter och kostnader	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	0,2
- Resultat efter finansiella poster	3,3	-9,2	12,5	3,6	0,0	3,6
- Årets resultat	3,3	-9,2	12,5	3,6	0,0	3,6

Analys

Göteborgs Spårvägar visar för maj ett positivt resultat före finansiellt netto på 3,2 mkr, vilket är 12,5 mkr högre än budget. Rörelseintäkterna avviker totalt sett positivt mot budget med 29,4 mkr.

Kostnadssidan visar en negativ avvikelse med -17,0 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 -6,3 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	93,90	80,50	13,40	203,20	193,18	10,02
Övriga rörelseintäkter	0,80	0,00	0,80	0,70	0,00	0,70
- Rörelsens intäkter	94,70	80,50	14,20	203,90	193,18	10,72
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-40,60	-27,10	-13,50	-83,20	-64,95	-18,26
Övriga externa kostnader	-16,10	-17,70	1,60	-38,40	-43,47	5,07
Personalkostnader	-35,80	-32,30	-3,50	-80,20	-76,46	-3,74
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-3,20	-3,50	0,30	-8,40	-8,30	-0,10
Övriga rörelsekostnader	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- Rörelsens kostnader	-95,70	-80,60	-15,10	-210,20	-193,18	-17,02
- Rörelseresultat	-1,00	-0,10	-0,90	-6,30	0,00	-6,30
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	-1,00	-0,10	-0,90	-6,30	0,00	-6,30
- Årets resultat	-1,00	-0,10	-0,90	-6,30	0,00	-6,30

Analys

Utförandeentreprenadavtalet redovisar för maj månad ett negativt rörelseresultat före finansiellt netto om 1,0 mkr. Den huvudsakliga anledningen är att overheadkostnader om 1,0 mkr inte finansieras till följd av lägre produktionstimmar än budget. Det finansiella resultatet har förbättrats i maj månad på grund av att underskottet för betalplanen nu är finansierad genom överenskommelse med SMF. Debiterade timmar till kund fortsätter dock vara under budget vilket resulterar i obalanser i break-even för verksamheten.

Rörelsen intäkter har en avvikelse mot budget om 14,2 mkr, vilket beror på att verksamheten budgeterat intäkterna efter historiskt utfall samt ett antal ytterligare debiteringar på grund av släpande kostnader från 2023.

Rörelsens kostnader redovisar en negativ avvikelse mot budget om 15,2 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 13,5 mkr. Kostnaderna är starkt förknippade med intäkterna och skattas i budget efter historiska utfall. Anledningen att verksamheten behöver hyra in konsulter bottnar i bristen på egen personal.
- 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 som relaterar till Jul och Nyår 2023 som släpar med en månad respektive.
- Avskrivningskostnaderna redovisar ett positivt överskott mot budget om cirka 0,3 mkr.

Prognos 2024

Prognosen redovisar ett negativt rörelseresultat om 6,3 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. 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 203,8 mkr vilket är högre jämfört med prognos gjord i april om cirka 2,5 mkr på grund av ökade kostnader kopplat till framför allt ÄTA-uppdrag.
 - o Betalplan genererar 88,0 mkr
 - o ÄTA genererar 49,2 mkr
 - o Planerat underhåll genererar 55,0 mkr
 - o Top of Rail genererar 10,0 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 (5,1 mkr).

Negativa kostnadsförändringar:

- Kostnad för varor, material och vissa köpta tjänster ökar jämfört mot budget (18,2 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 (3,7 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

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	501,40	503,90	-2,50	1 204,30	1 209,35	-5,05
Övriga rörelseintäkter	3,60	1,90	1,70	4,80	4,60	0,20
- Rörelsens intäkter	505,00	505,80	-0,80	1 209,10	1 213,95	-4,85
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-123,90	-95,40	-28,50	-233,10	-228,87	-4,23
Övriga externa kostnader	-99,20	-114,10	14,90	-268,60	-273,85	5,25
Personalkostnader	-277,40	-291,70	14,30	-671,20	-679,53	8,33
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-7,20	-13,20	6,00	-31,70	-31,70	0,00
Övriga rörelsekostnader	-0,30	0,00	-0,30	0,00	0,00	0,00
- Rörelsens kostnader	-508,00	-514,40	6,40	-1 204,60	-1 213,95	9,35
- Rörelseresultat	-3,00	-8,60	5,60	4,50	0,00	4,50
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	0,40	0,00	0,40	0,50	0,10	0,40
Räntekostnader och liknande resultatposter	-0,30	0,00	-0,30	-0,30	-0,10	-0,20
- Finansiella intäkter och kostnader	0,10	0,00	0,10	0,20	0,00	0,20
- Resultat efter finansiella poster	-2,90	-8,60	5,70	4,70	0,00	4,70
- Årets resultat	-2,90	-8,60	5,70	4,70	0,00	4,70

Analys

Trafikavtalet redovisar för maj månad ett rörelseresultat före finansiellt netto om -2,9 mkr, vilket är 5,6 mkr högre än budget för maj.

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

Rörelsens kostnader avviker totalt med 6,4 mkr i lägre kostnader, vilket i huvudsak förklaras av periodiseringar och följande poster:

- Högre materialkostnader på 10,3 då det skett högre materialuttag på fordonsdelar om 7,6 mkr
- Legoarbete om 15,5 mkr
- El 2,4 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.
- Lägre personalkostnader om 14,3 mkr, vilket beror på vakanta tjänster
- Lägre avskrivningar om 6 mkr pga senarelagda investeringar
- Lägre OH kostnader om 3,9 mkr

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	37,00	25,20	11,80	67,50	62,91	4,59
Övriga rörelseintäkter	-2,30	0,10	-2,40	0,30	0,33	-0,03
- Rörelsens intäkter	34,70	25,30	9,40	67,80	63,24	4,56
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-8,60	-2,30	-6,30	-9,50	-5,60	-3,90
Övriga externa kostnader	-18,80	-18,20	-0,60	-43,50	-42,69	-0,81
Personalkostnader	-6,70	-5,60	-1,10	-16,10	-14,95	-1,15
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- Rörelsens kostnader	-34,10	-26,10	-8,00	-69,10	-63,24	-5,86
- Rörelseresultat	0,60	-0,80	1,40	-1,30	0,00	-1,30
- Resultat efter finansiella poster	0,60	-0,80	1,40	-1,30	0,00	-1,30
- Årets resultat	0,60	-0,80	1,40	-1,30	0,00	-1,30

Analys

Inom Övriga avtal finns följande ansvar, projekt och uppdrag:

Ringlinjen finansieras 50/50 mellan Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen. Resultatet för maj visar ett negativt resultat med 0,6 mkr som beror på högre kostnader för köpt tjänst och entreprenad.

Spårvägs-sällskapet Ringlinjen har ett positivt resultat i maj på 1,1 mkr och det är intäkter för abonnemangskörningar från år 2023 som Spårvägs-sällskapet får behålla för fortsatt investering i verksamheten.

Övriga avtal inom Infrastruktur och Driftsäkring som avser projekt mot externa kunder har i maj ett ackumulerat positivt rörelseresultat på 0,8 mkr. Rörelseresultatet beror främst på projekt med fastprisavtal där intäkterna överstigit kostnaderna, 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 maj ett ackumulerat negativt rörelseresultat på 0,6 mkr. Det negativa rörelseresultatet beror dels på en fortsatt vakans som förväntas bestå året ut, dels förändringar i personalens tjänstgöringsgrad samt en relativt hög sjukfrånvaro under våren, vilket resulterat i färre debiterbara timmar än budgeterat. Verksamheten har dessutom högre kostnader för overhead och material för internt bruk 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

