



Månadsrapport September 2024

Dnr. 0008/24

Innehåll

1. Vår 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. Vår vd sammanfattar

September månad har passerat och vi kan konstatera att vi fortsatt har utmaningar när det gäller trafikleveransen. Vi ligger på en leveransförmåga på 93,4 procent (94,9 fg månad), vilket är 2,6 procentenheter under vårt mål. Detta beror främst på övergång till A-tabell efter sommaren, vilket innebär tätare trafik och fler turer. Den tätare trafiken tillsammans med olika typer av framkomlighetsproblem och planerade underhållsprojekt har lett till fler störningar och förseningar. De större underhållsprojekten tillsammans med andra orsaker så som, olyckor, trafikstockningar, hastighetsbegränsningar och broöppningar har bidragit till en minskad punktlighet. Punktligheten ligger för månaden på 68,9 procent (69,6 fg månad), vilket är drygt 7 procentenheter under vårt mål. Då vi idag har utmaningar gällande att rätt punktlighet från Västtrafik så visar ovan siffror ca 2 procent lägre punktlighet än verkligheten, vi håller på och reder ut detta för korrekta siffror till nästa rapport.

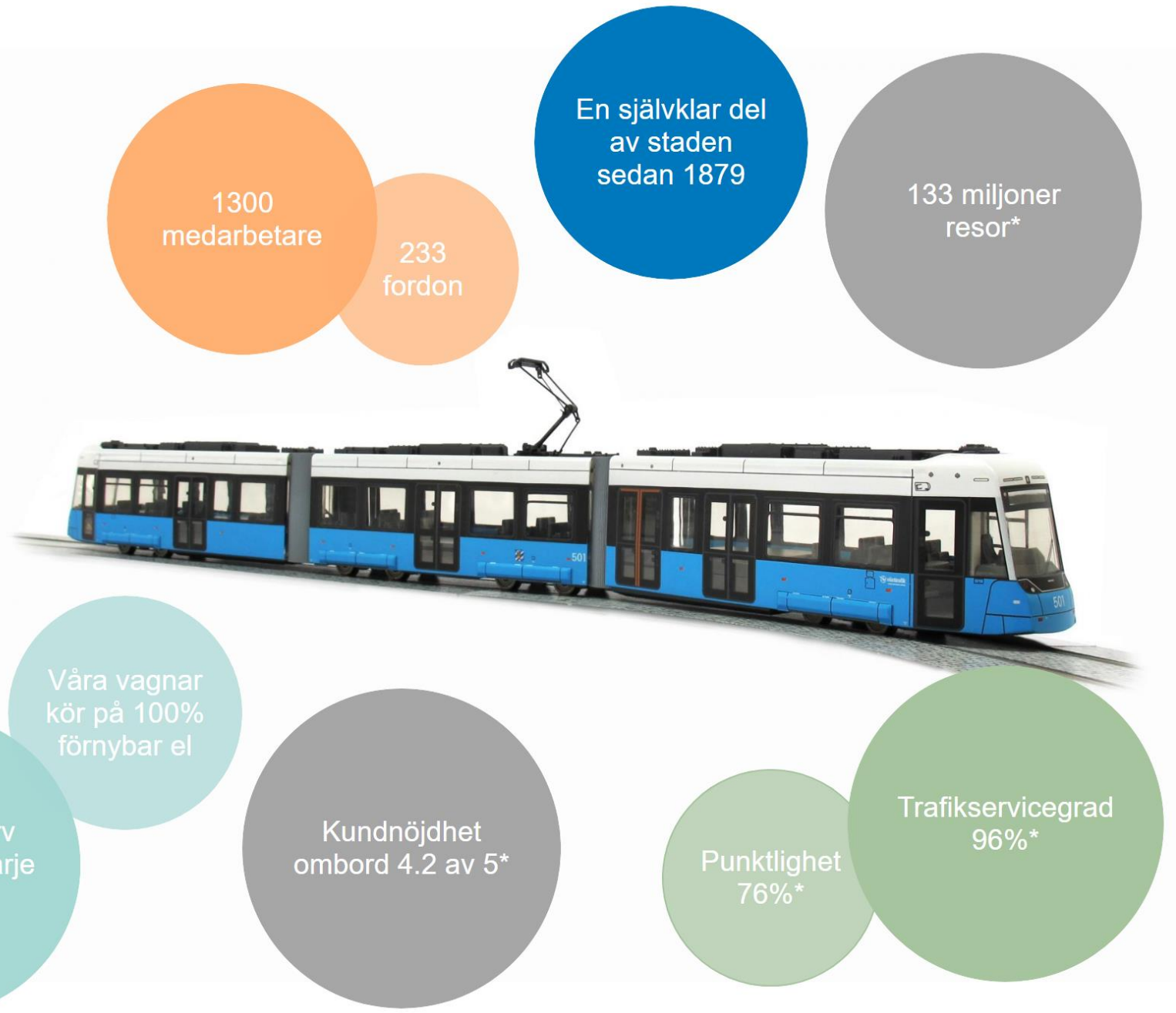
Antal resande under september månad var 10,9 miljoner, vilket är 2,6 procentenheter lägre än samma period förra året. Totalt minskade resorna under årets första nio månader med 2,4 procent jämfört med samma period förra året. Minskningen är kopplat till minskad trafik på grund av förarbrist under våren, införseln av civila biljettkontroller, minskat antal arrangemang under sommartid, etc.

Generellt är standarden på banan en stor utmaning och vi arbetar intensivt med Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen för att hitta lösningar. Vi ser att antalet olyckor går upp i september men vi kan dock se att vi ligger lägre än föregående år i de flesta olyckskategorierna, förutom urspårningarna som sticker ut negativt. Säkerhetsfrågorna kommer att hanteras vidare i trepartssamverkan med Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen.

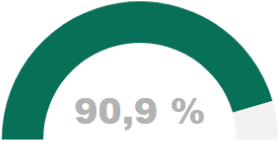
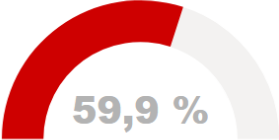
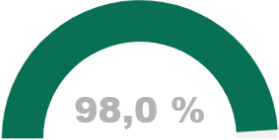
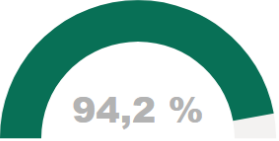
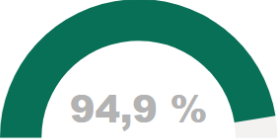
Det ackumulerade rörelseresultatet för perioden januari till september visar på ett överskott om 41,5 mkr. Trafikavtalet (TA) visar ett rörelseresultat på 36,1 mkr och Utförandeentreprenadavtalet (UEA) ett resultat på -3,1 mkr. Bolagets konsoliderade resultat är 6,5 mkr högre än de enskilda avtalen, vilket beror på en återbetalning av historiska pensionsbetalningar som inte kan härledas till dagens självkostnadsavtal.

Prognosen för helåret pekar mot ett överskott inom TA på 3,4 mkr och ett underskott inom UEA på -6,1 mkr. Arbetet med att minska underskottet inom UEA fortsätter och stäms löpande av med Statsmiljöförvaltningen för att säkerställa kunduppdraget och på så sätt finansiera verksamheten i enlighet med självkostnadsprincipen.

2. Göteborgs spårvägar i siffror



3. Övergripande mål och status

Status sep 2024	Status	Prognos
Ökat resande	 90,9 %	
Säker och hållbar resa	 59,9 %	
Säkrad kompetensförsörjning	 98,0 %	
Nöjda kunder	 94,2 %	
Ständigt förbättrad effektivitet	 94,9 %	

Ökat resande

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

Huvudindikator 1.1: Antal resor ska öka

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

Mål 2024

133mn

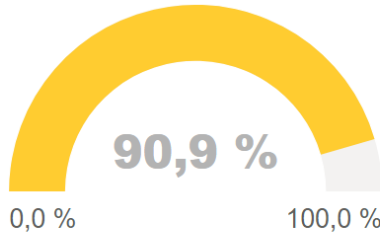
Ack. utfall 2024

92mn

Prognos

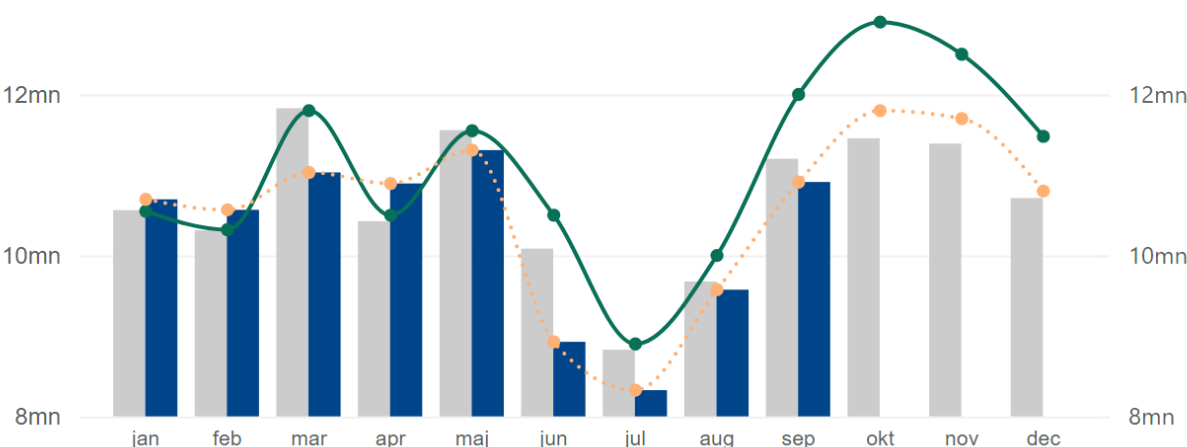


Status



Antal miljoner resor per månad

Utfall 2023 Utfall 2024 Målvärde Prognos



Målvärde september

12,0mn

Utfall september

10,9mn

Analys

I september är antal resor cirka 10,9 miljoner vilket är en minskning med 2,6 procent i jämförelse med samma månad föregående år. Ackumulerat antal resor januari-september är cirka 92,2 miljoner, vilket är 2,37 procent mindre än samma period föregående år.

Vårens reducering gentemot grundtabell, motsvarande cirka 4,5 procent i distans respektive cirka 5,2 procent i tid, är sannolikt en bidragande orsak som påverkat resandeutvecklingen under våren negativt. Denna sommaren är evenemangen i ett så kallat "mellanår" vilket sannolikt medför minskad turism vilket påverkar resultatet.

Även införandet av civil biljettkontroll har sannolikt påverkat resultatet.

Åtgärd

På grund av vårens förarbrist var produktionen reducerad gentemot grundtabell med cirka 4,5 procent i distans respektive cirka 5,2 procent i tid fram till sommaren vilket har haft en negativ inverkan på resandet med spårvagn. I sommartabellen finns ingen beslutad reducering. I vintertabellen som drog igång i mitten av augusti är endast linje 13 dag mellan Weiseltgrensplatsen 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 minska 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."

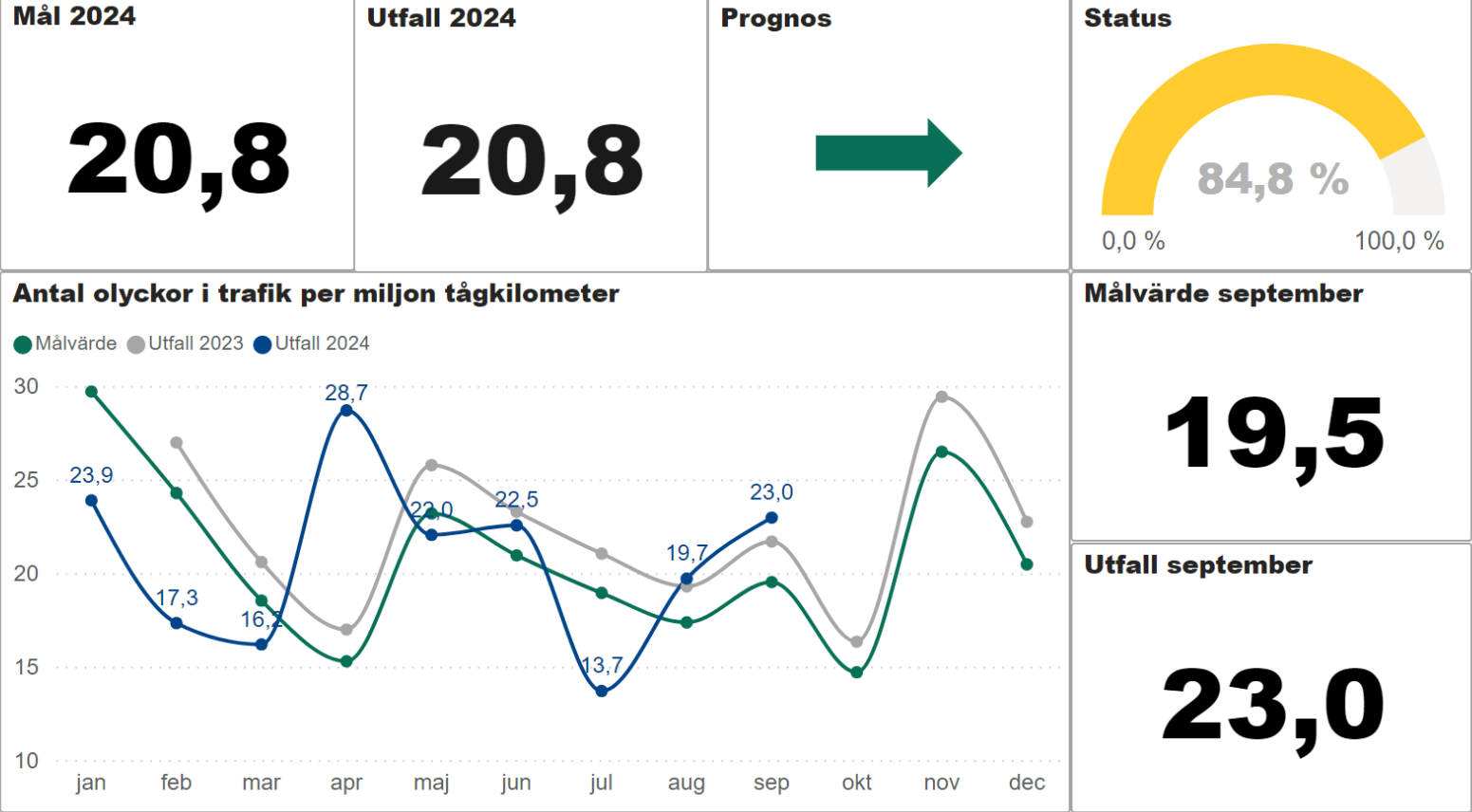
Huvudindikator 2.1: Antal olyckor i trafik ska minska

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

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

Olyckskategorierna kommer från HOA.

Antal tågkilometer kommer från planerat utfall från Hastus.



Analys

Vägtrafikolyckorna fortsätter att minska jämfört med 2023 men är något fler (21) jämfört både med sепember 2023 (19) och föregående månad (18) och juli 2024 (11) vilket innebär att den minskning vi sett i antalet vägtrafikolyckor planar ut.

Allvarlighetsgraden för 90 procent av Vägtrafikolyckorna för september 2024 är klassade som Mindre allvarlig händelse (kat. 4 av 7). Dessa utgör ett underlag för att kartlägga olycksdrabbade platser. Två olyckor är klassade som Olycka (kat. 5).

Även fotgängarolyckorna fortsätter att minska. Vi har haft 1 fotgängarolycka klassad som allvarlighetsgrad Olycka (kat. 5 av 7). Orsak och eventuella förslag till åtgärder i utredningsrapport.

Ökningen av antalet urspårningar i trafik som vi sett under 2024 har stagnerat. För olyckor i trafik kan vi se en nedåtgående trend jämfört med början på 2024.

Fall i vagn fortsätter att minska. Minskningen är inte kopplad till någon identifierad specifik insats, utan sannolikt till resenärsbeteende.

Åtgärd

Åtgärder enligt augusti kvarstår, då dessa är åtgärder över tid och på längre sikt.

Avseende Vägtrafikolyckorna finns inga behov av omedelbara åtgärder. Samverkan sker löpande med Stadsmiljöförvaltningen för att identifiera olycksdrabbade platser och eventuella åtgärder.

När en person skadas genomförs en utredning av händelsen. I utredningen föreslår utredaren ett antal åtgärder.

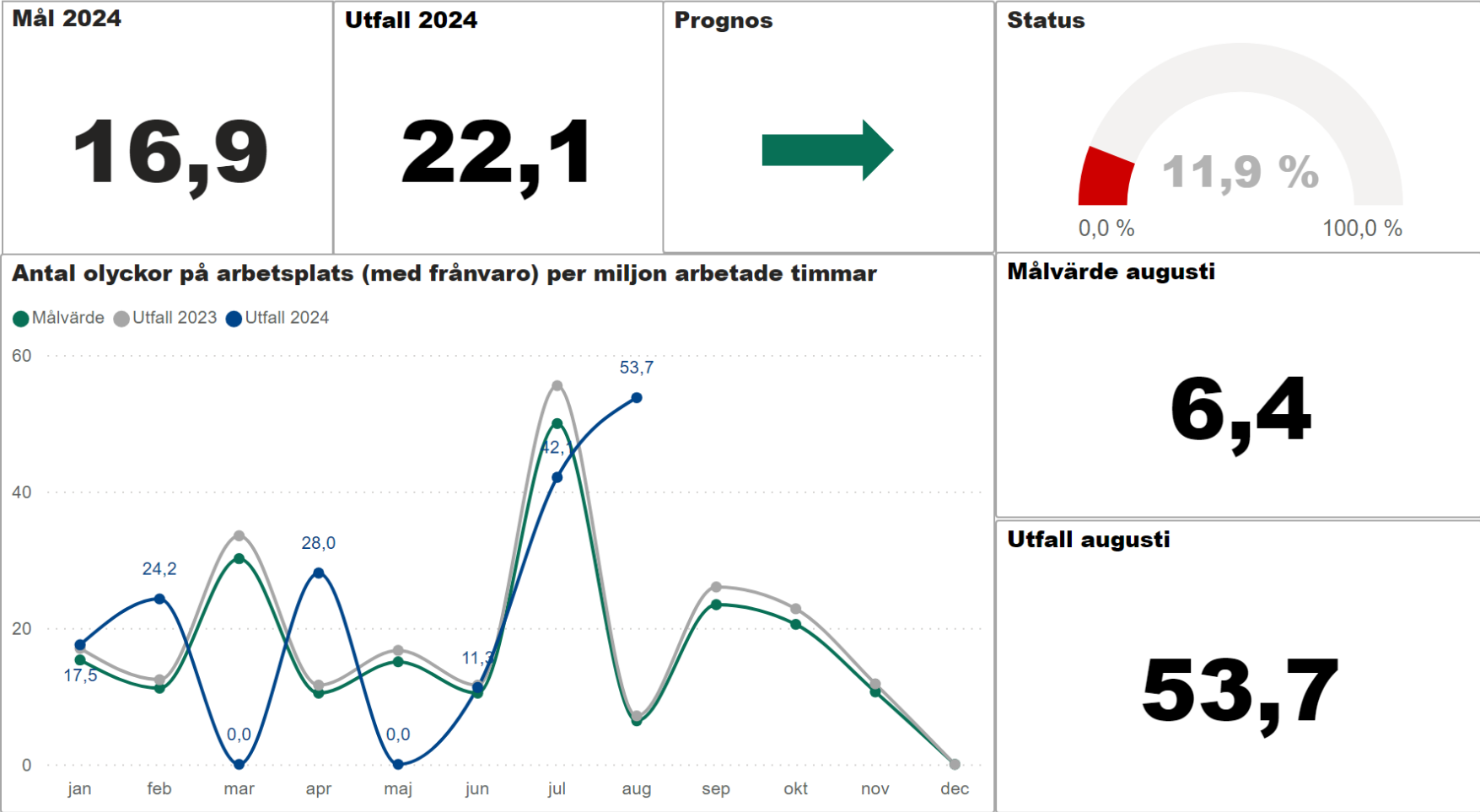
Kampanj kring vikten av att vara uppmärksam i trafiken likt kampanjen för reflexer i mörka perioder. Trafiksäkerhetsansvarig lyfter frågan.

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. Antal arbetade timmar från lönesystem.



Analys

Antalet olyckor med frånvaro per miljon arbetade timmar under augusti månad ligger på 53,7 vilket är mycket över 2024 års målvärde om 16,9. Ackumulerat för året ligger utfallet nu på 22,1 vilket är sämre än målet.

Resultaten för föregående månader vittnar om att utfallen kan pendla mycket och att en enstaka olycka får ett stort genomslag på utfallet.

Totalt har det rapporterats 8st olyckor med frånvaro under augusti. Av dessa saknas frånvarouppgifter i 3 av fallen. Olyckor utan frånvarouppgifter i IA räknas som olyckor med frånvaro i månadssammanställningen, eftersom det är oklart i vilken kategori de hamnar i innan ärendet är komplett inrapporterat i IA. Dessa 3 fall kan alltså antingen vara olyckor utan frånvaro eller olyckor med frånvaro.

Åtgärd

Baserat på föregående månads inträffade olyckor med frånvaro bör verksamheten fortsatt arbeta med att skapa bättre ordning och reda på arbetsplatsen.

Verksamheten behöver fortsätta att fokusera på att alltid komplettera olyckor med uppgifter om sjukfrånvaro så att datakvaliteten förbättras

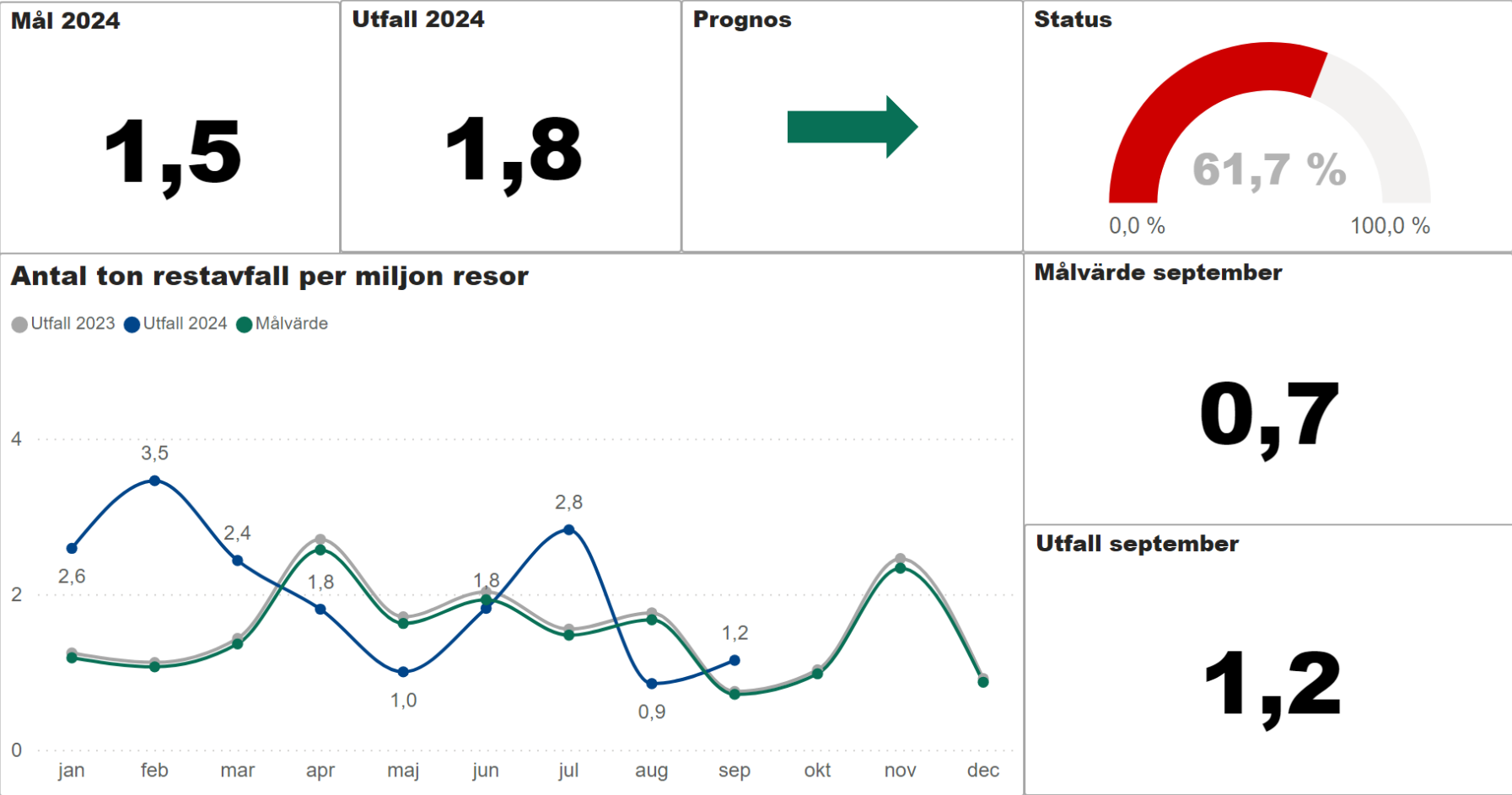
Säker och hållbar resa

"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.



Analys

Mängden restavfall har minskat jämfört med september föregående år. Orsaken är oklar, då resandet samtidigt ökat. Containern för restavfall på Karl Johansgatan tömdes inte under september, vilket har en viss påverkan. Detta är dock endast en del av förklaringen.

Åtgärd

Vi behöver starta en tydlig kampanj för hur vi ska minska vårt restavfall inom bolaget. Skapa ett cirkulärt tänkande där vi inte skapar avfall i onödan tex pappersmuggar och annat. Allt som går att recirkuleras ska recirkuleras.

För att minska bolagets restavfall behöver en större andel av avfallet sorteras och sorteras korrekt. Styrning och Utveckling 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.

Säker och hållbar resa

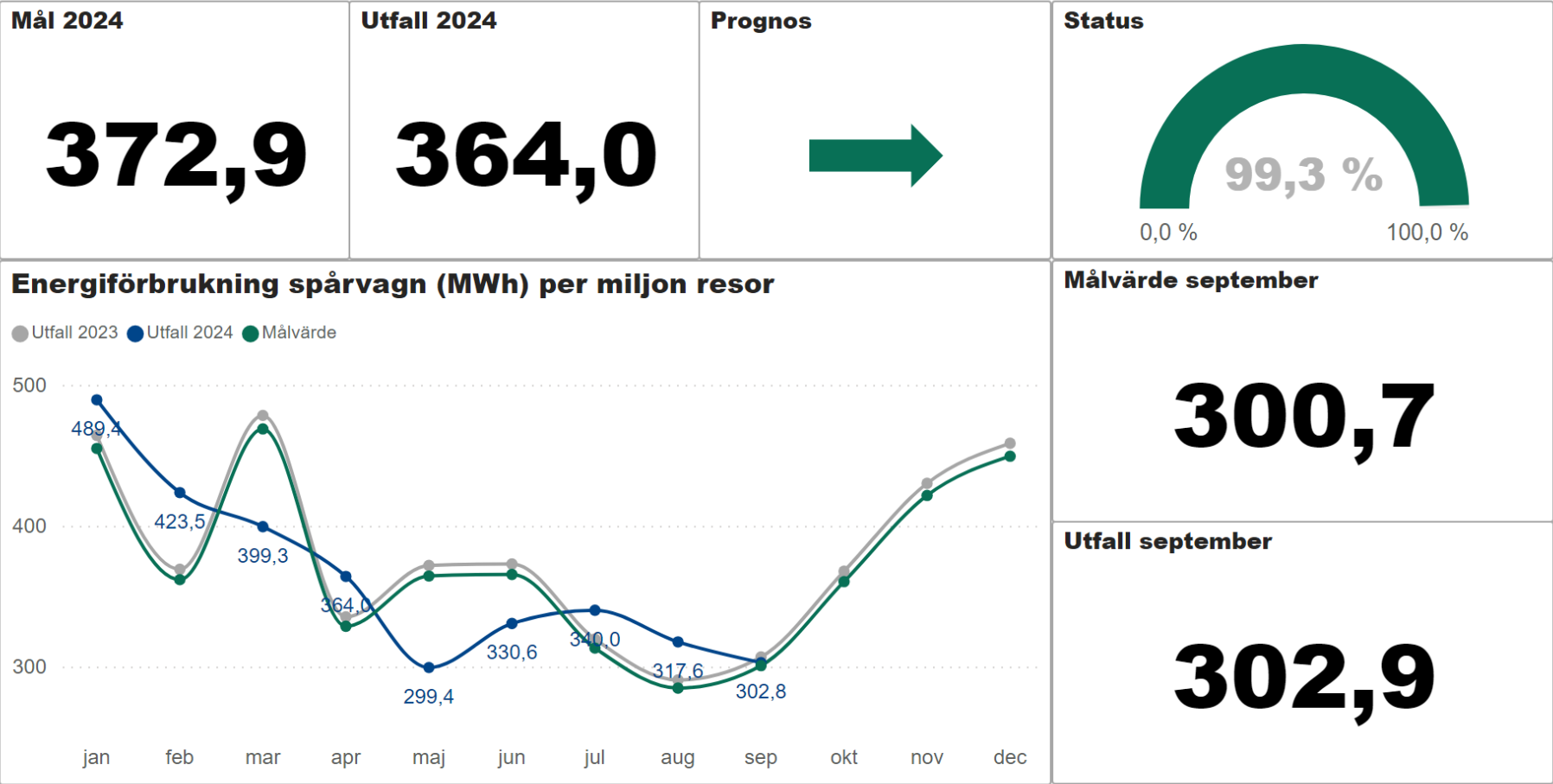
"Vi arbetar proaktivt och systematiskt med trafiksäkerhets- och arbetsmiljöfrågor i syfte att leverera säkra resor för medarbetare, resenärer och medtrafikanter. Vi strävar mot noll olyckor kopplat till våra fordon, spårvägsanläggningen och arbetsplatser. För att leverera hållbara resor arbetar vi aktivt 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 i spårvagnar minskade för september månad jämfört med samma period föregående år. De mer energisnåla M33:orna kan förklara minskningen.



Åtgärd

Forsätta att köra och påminna förarna om att köra eco driving.
Utreda och sätt in insatser för att identifiera åtgärder för att spara energi på spårvagnen.

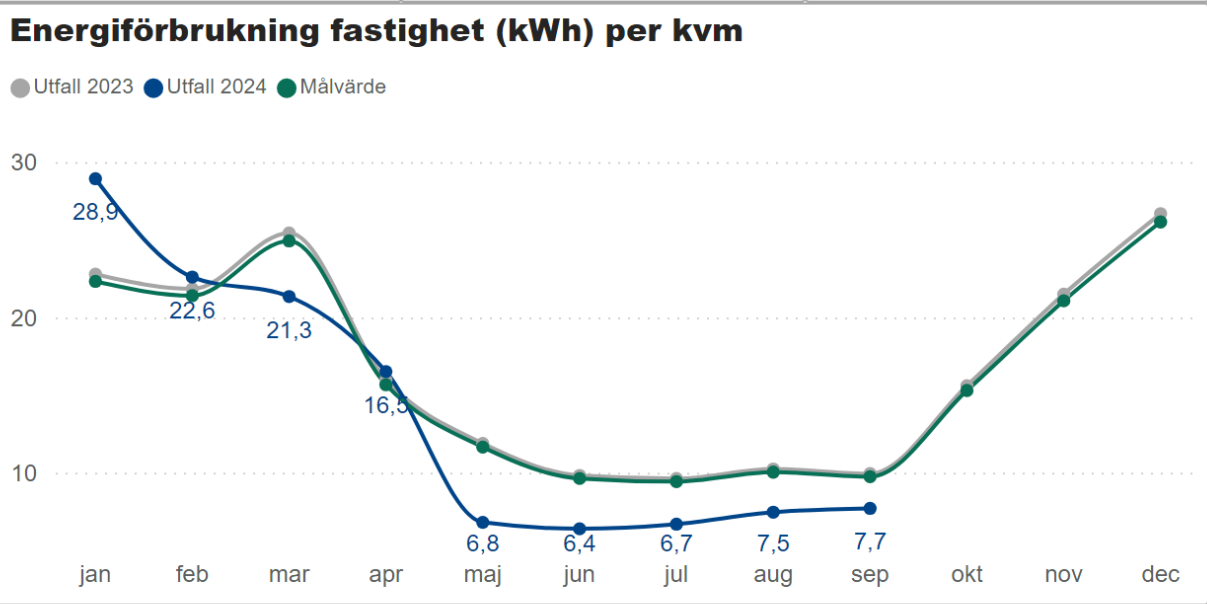
Säker och hållbar resa

"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.

Mål 2024	Utfall 2024	Prognos	Status
16,4	15,7	➡	100,0 % 0,0 %100,0 %



Målvärde september
9,8
Utfall september
7,7

Analys

Energianvändningen för fastighet har ökat jämfört med september månad 2023. Den nyöppnade depån på Ringön är en trolig förklaring.

Åtgärd

Utredning kring hur vi kan minska vår energiförbrukning för fastighet är nödvändig, då vi strävar efter att energieffektivisera.

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.

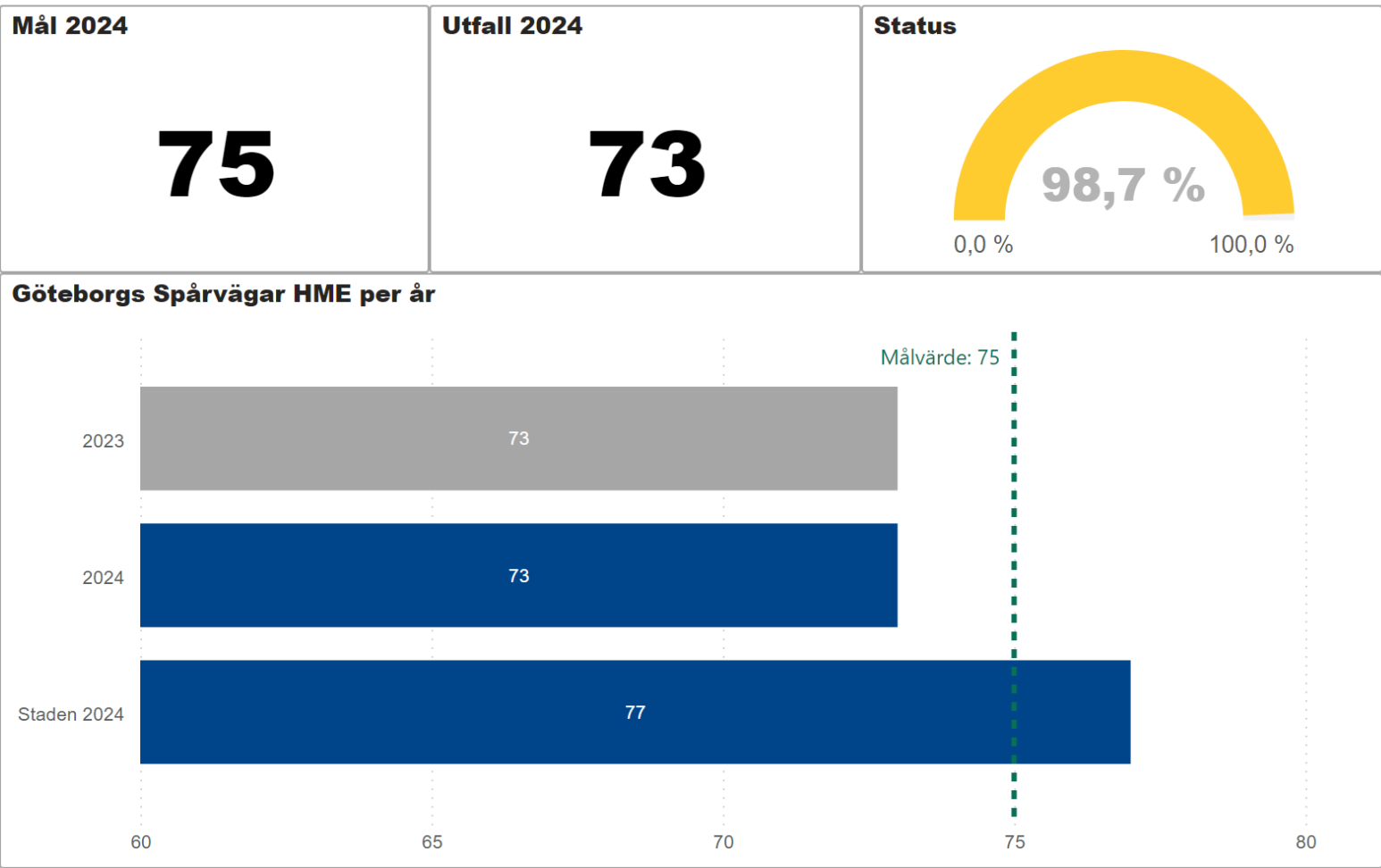
Styrning mäter organisationens förmåga att ta tillvara engagemanget och att skapa förutsättningar för ett ökat engagemang.

Indexet mäts i medarbetarundersökning utifrån nio specificerade frågor och genomförs årligen i februari-mars månad.

Analys

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

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



Åtgärd

Bolagsledning och respektive avdelning har tagit fram handlingsplaner utifrån resultat. På bolagsnivå har arbete med att förebygga trakasserier och kränkningar samt för att stärka den psykologiska tryggheten i bolaget. Material har tagits fram för att användas i arbetsplatsträffar. Ytterligare en bolagsövergripande åtgärd har varit att beskriva förväntningar på ledarskap och medarbetarskap i den så kallade blomman. Även detta material har implementerats via arbetsplatsträff. Under november genomförs en pulsmätning som innehåller frågorna som genererar HME vilket kommer ge oss en extra mätpunkt. Även fokusområdet kränkningar och trakasserier följs upp.

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 tillsvidare tjänst

Analys

Ökning av förarvakanser från föregående månad har nu justerats ned då de 11 extra raderna genererade för RÖX ej har behövt användas.

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

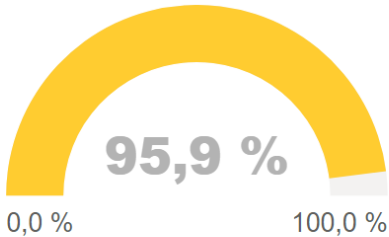
Utfall 2024

77

Prognos

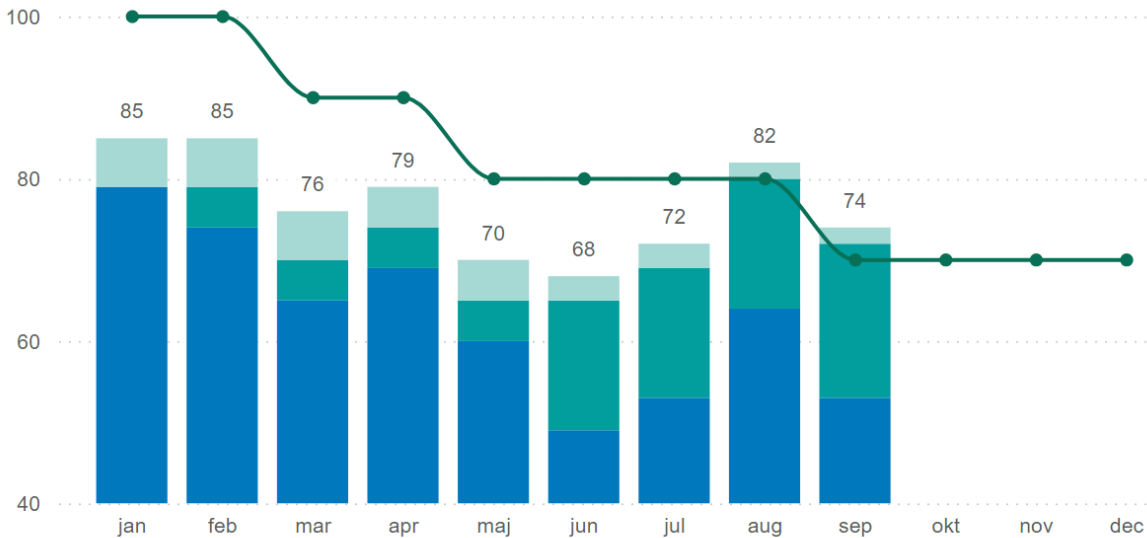


Status



Antal vakanta tjänster per kategori

1. 2. 3. Målvärde



Målvärde september

70

Utfall september

74

Säkrad kompetensförsörjning

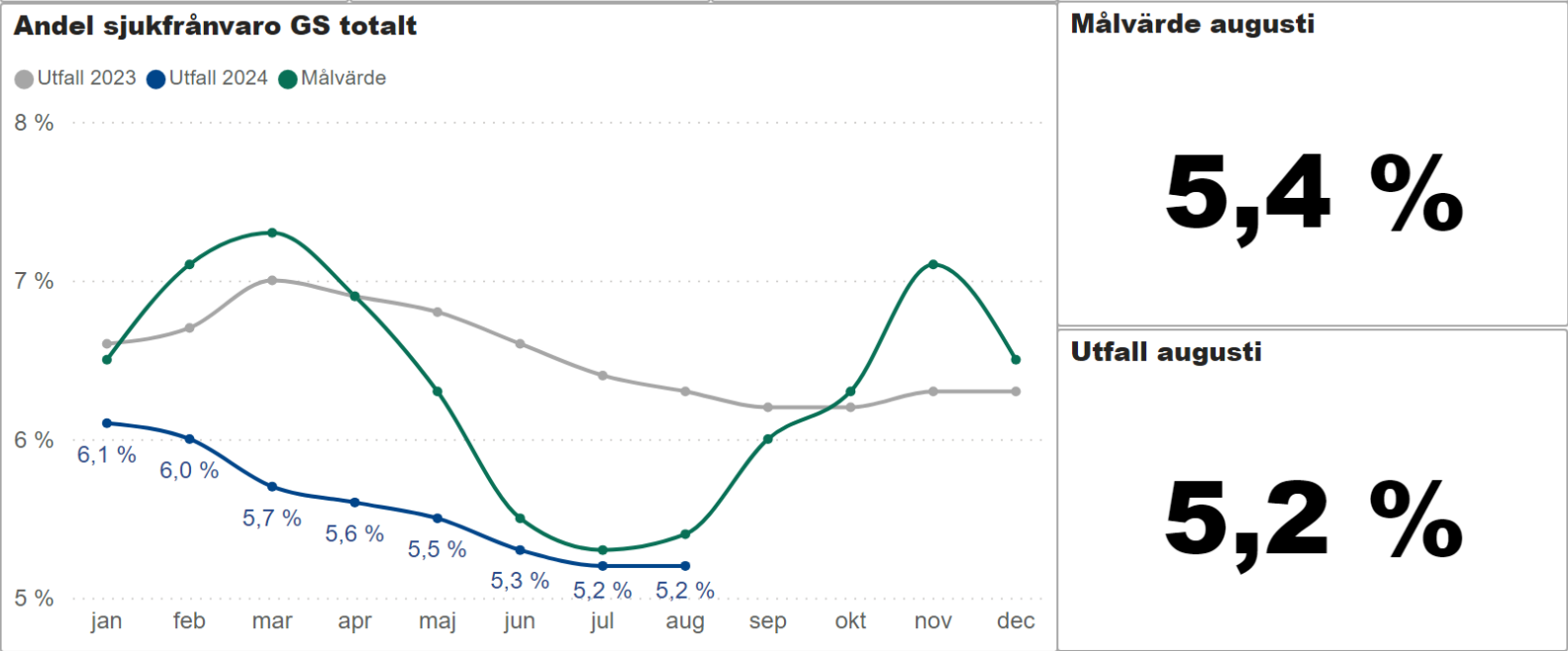
"Göteborg Spårvägar ska ledas med ett ledarskap där alla medarbetare involveras och uppmuntras att vara delaktiga i bolagets utveckling och arbete med ständiga förbättringar. Tillit, engagemang och delaktighet ska gå hand i hand med tydligt ställda förväntningar på ledarskap, medarbetarskap och prestation."

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	Utfall 2024	Prognos	Status
6,8 %	5,2 %	➔	100,0 % 0,0 %100,0 %



Analys

Utfall ackumulerat till och med augusti är 5,2 procent. Både lång- och korttidsfrånvaro ligger ca 0,5 procent lägre än samma tid föregående år. Förebyggande och främjande hälsoarbete samt aktivt arbete med rehabilitering ger effekt. Ökad flexibilitet i arbetet för framförallt tjänstepersoner tros vara en bakomliggande orsak till att sjukfrånvaron på den typen av tjänster minskat.

Inom trafikpersonal och service är sjukfrånvaron 7,2 procent ackumulerat till och med augusti. Det är den högsta sjukfrånvaron i bolaget. Även här går utvecklingen i positiv riktning och utfallet är ca 1 procent lägre än föregående år. Korttidsfrånvaron minskar mer än långtidsfrånvaron.

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.

Mål 2024

4,2

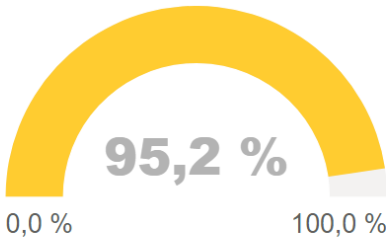
Utfall 2024

3,9

Prognos

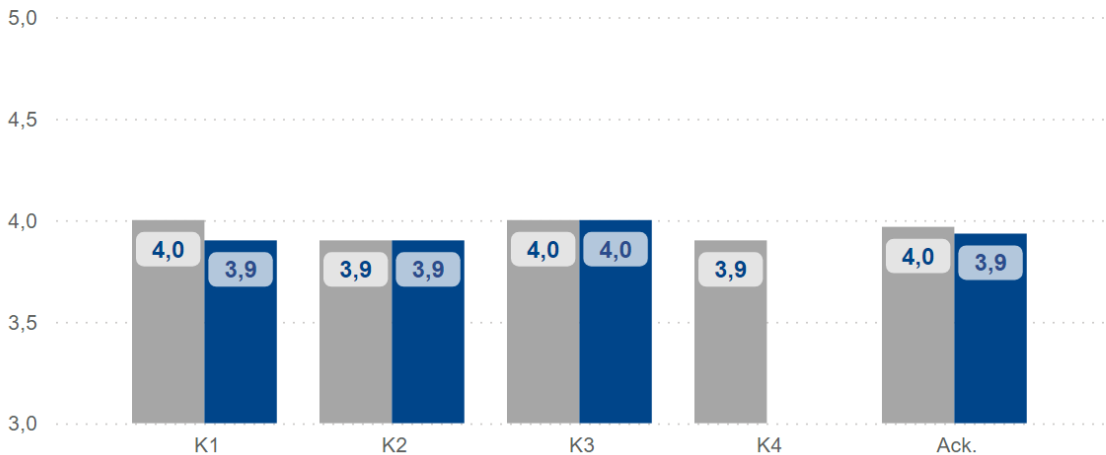


Status



Kundnöjdhet ombord, medelbetyg "senaste resan"

● Utfall 2023 ● Utfall 2024



Målvärde K3

4,2

Utfall K3

4,0

Analys

Under tredje kvartalet 2024 har senaste resan, helt rent och städad, trevligt bemötande, personalen uppmärksam, körstil, litar på tidhållning och störningsinformation alla fått bättre resultat än föregående kvartal. De kundsynpunkter som har ökat är "gick ej i utsatt tid" och "mobilanvändande".

Åtgärd

Samtliga frågor behöver få högre betyg genom aktiviteter och engagemang men det kräver också att vi har tillräckligt med förare och tillgång till fordon för att även minska trängsel. Dessa frågor arbetas med aktivt i bolagsledningen genom samverkan med VT och SMF.

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 utifrån händelsdatum som visas i diagrammet är de som våra resenärer lämnat till Västtrafiks kundservice relaterat till Göteborgs Spårvägar delat till antal miljoner resor.

Analys

Det var 1660 klagomål och reklamationer i september vilket är 59 procent fler än i september 2023. Majoriteten, 1433 ärenden, gäller att spårvagnen inte gick i utlovad tid. Större, respektive längre, planerade arbeten som skett under september är nio dagar avstängning vid Marklandsgatan samt åtta dagar avstängning vid Saltholmen.

Antalet positiva kundsynpunkter har dubblerats jämfört med september föregående år medan neutrala kundsynpunkter ligger på jämförbar nivå. Positiva kundreaktioner rör ofta att körningen varit jämn och behaglig eller att föraren varit extra trevlig och informativ.

Mål 2024

102,9

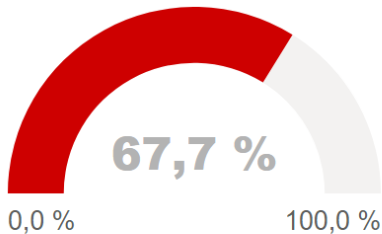
Utfall 2024

172,8

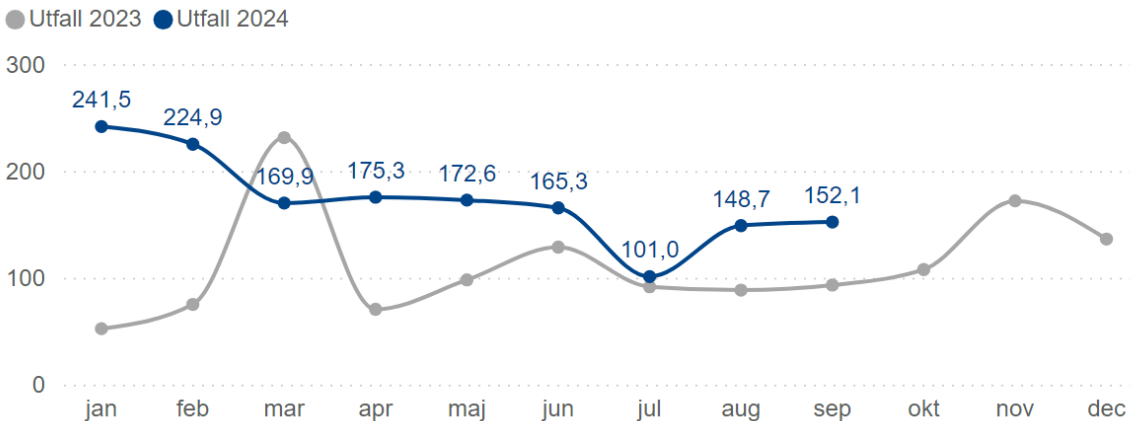
Prognos



Status



Antal negativa kundsynpunkter per miljoner resor



Målvärde september

102,9

Utfall september

152,1

Åtgärd

För att kunna förbättra punktligheten för spårvagn, och därmed minska antalet kundärenden om att spårvagnen inte gick i utlovad tid, så behöver framkomligheten bli bättre. Trenden över de senaste två åren är positiv och detta behöver fortsätta genom många olika sorters insatser. Arbetet behöver ske kring lång- och kortsiktiga lösningar, exempelvis prioritering mellan olika trafikslag samt åtgärder för att få ner hållplatstiden genom exempelvis dörrstyrning, hållplatsers utformning samt resenärernas på- och avstigningsteknik.

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 % 0,0 %100,0 %
Kundnöjdhet 2023	Frågor med högst medelvärde 2023Betyg (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 tid4,24	
Kundnöjdhet 2024	Frågor med lägst medelvärde 2023Betyg (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 Effektiva3,71	

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

Trafikservicegraden uppgår till 93,4 procent i september. Motsvarande period 2023 var Trafikservicegraden 94,7 procent. Totalt har vi 5705 störda turer under september. Avdessa står externa faktorer, såsom hinder, köer, evenemag mm, för 2235 störda turer. Avvikelser i spårvägsanläggningen står för 1090 störda turer och fordonsrelaterade problem står för 1633 störda turer. Resterande beror på olyckor, förarbrist och felkörningar.

Åtgärd

Fortsatt fokus på en långsiktig underhållsplan av spåranläggningen. Längre fordon med ökad kapacitet. Fler linjesträckningar som minskar trycket runt Brunnsparken och Centralen.

Mål 2024

96,0 %

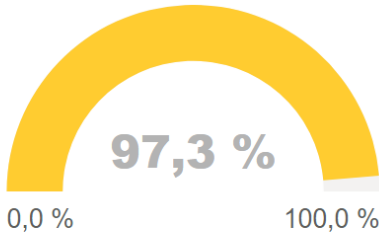
Utfall 2024

93,5 %

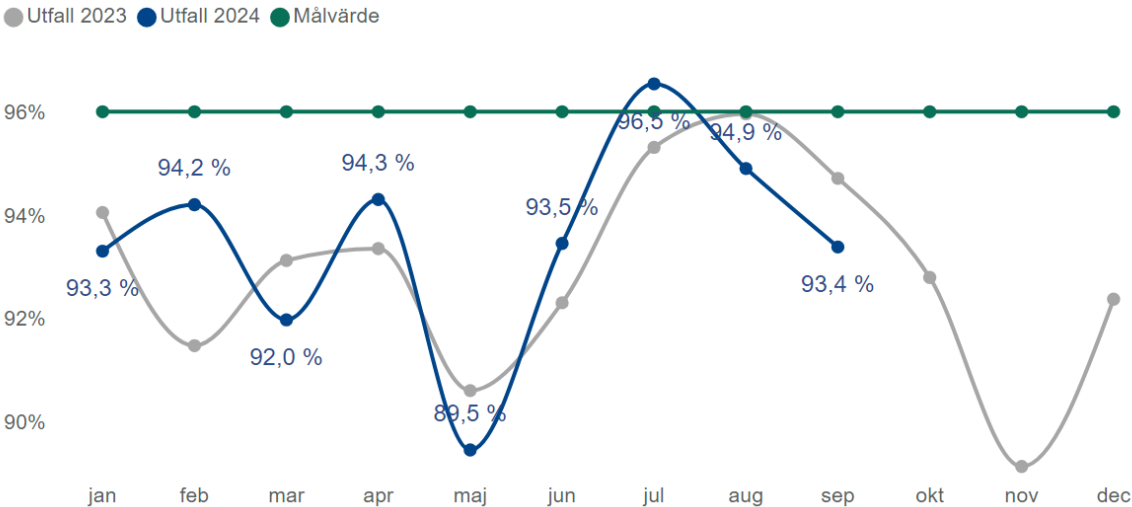
Prognos



Status



Trafikservicegrad - Andel störningsfri trafik per månad



Målvärde september

96,0 %

Utfall september

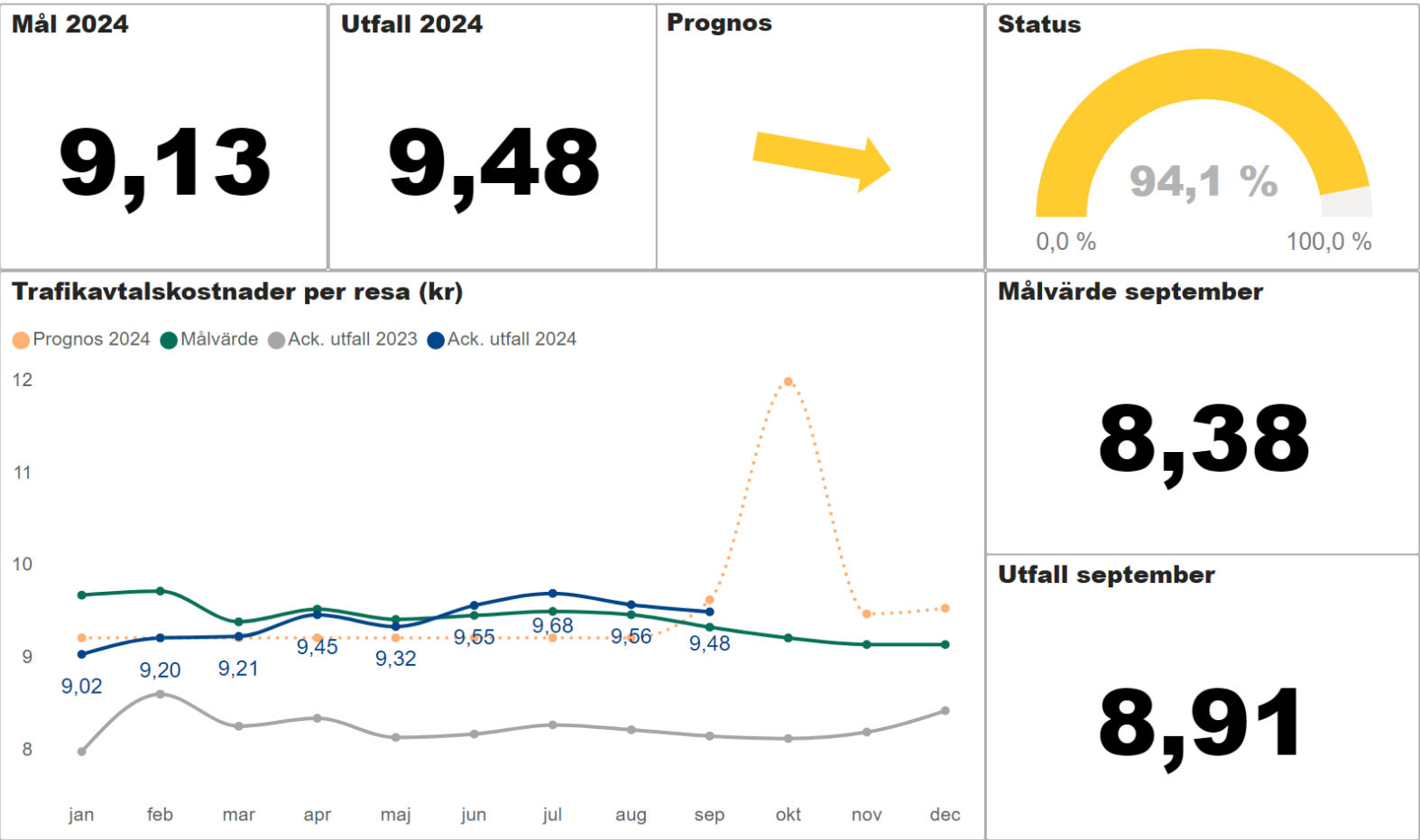
93,4 %

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

Kostnadsutfallet per resa för september månad är 8,91 kr att jämföra med målvärdet för månaden om 8,38 kr per resa. Utfallet avseende antal resor ligger under budget med ca 1 miljoner resor samtidigt som kostnaderna är lägre med 3,9 mkr jämfört med budget för september. Trots att både antal resor och kostnaderna är lägre, minskar resorna relativt sett mer än kostnaderna vilket leder till det höga utfallet för kostnad per resa under månaden.

Åtgärd

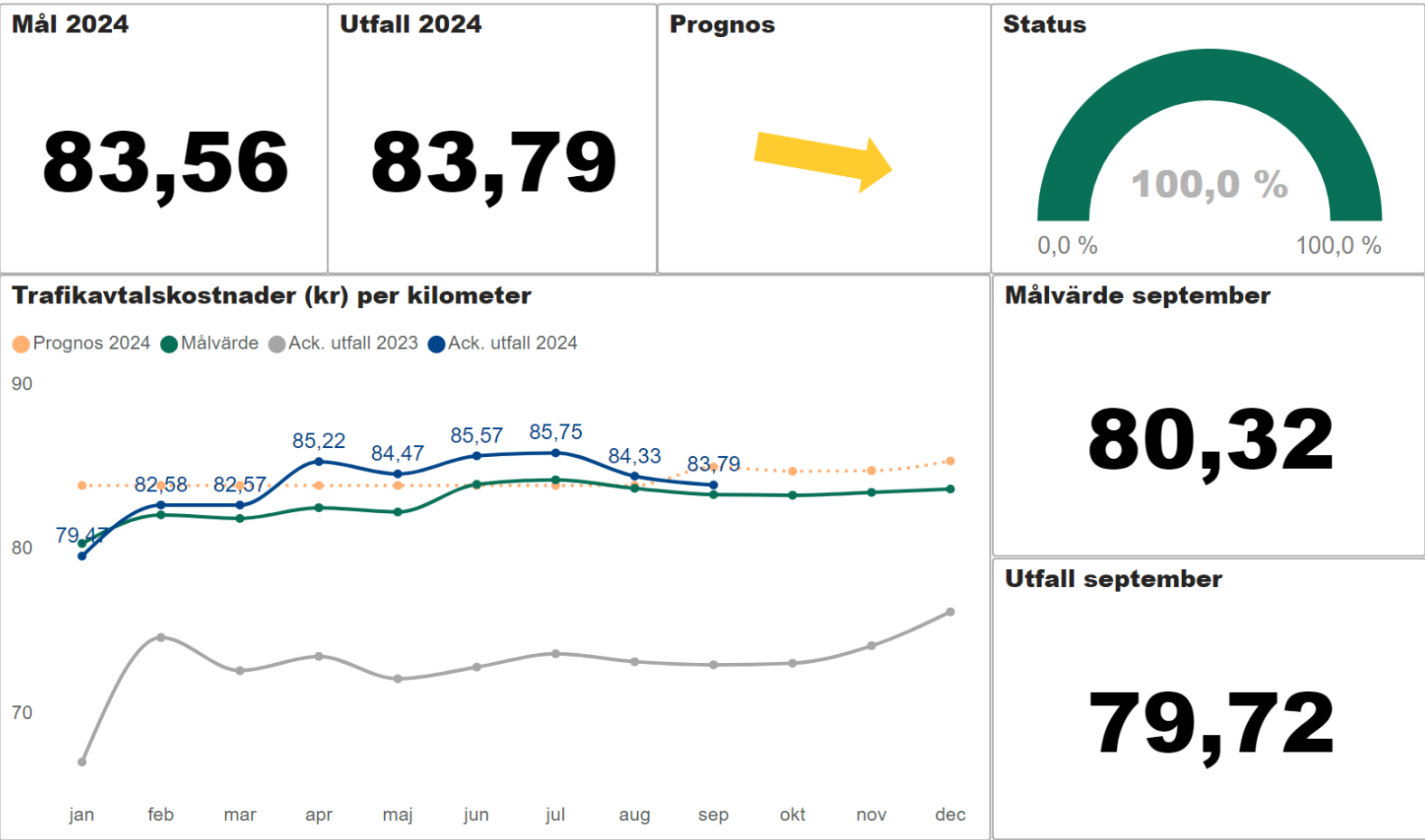
För att säkerställa att resandet ökar enligt uppsatta mål behöver bland annat fordonsfel, fordonsbrist, spårvägsanläggning och förarbrist åtgärdas. För detta har olika handlingsplaner samt strategier tagits fram och lett till att vi ser en viss stabilisering i resandet.

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

Kostnadsutfallet per tågkm för september månad är 79,72 kr att jämföra med målvärdet för månaden om 80,32 kr per resa. Utfallet avseende antal tågkm ligger något över budget samtidigt som kostnaderna är lägre med 3,9 mnkr jämfört med budget. Trots att både antal resor och kostnaderna är lägre, minskar resorna relativt sett mer än kostnaderna vilket leder till det höga utfallet för kostnad per resa under månaden.

Åtgärd

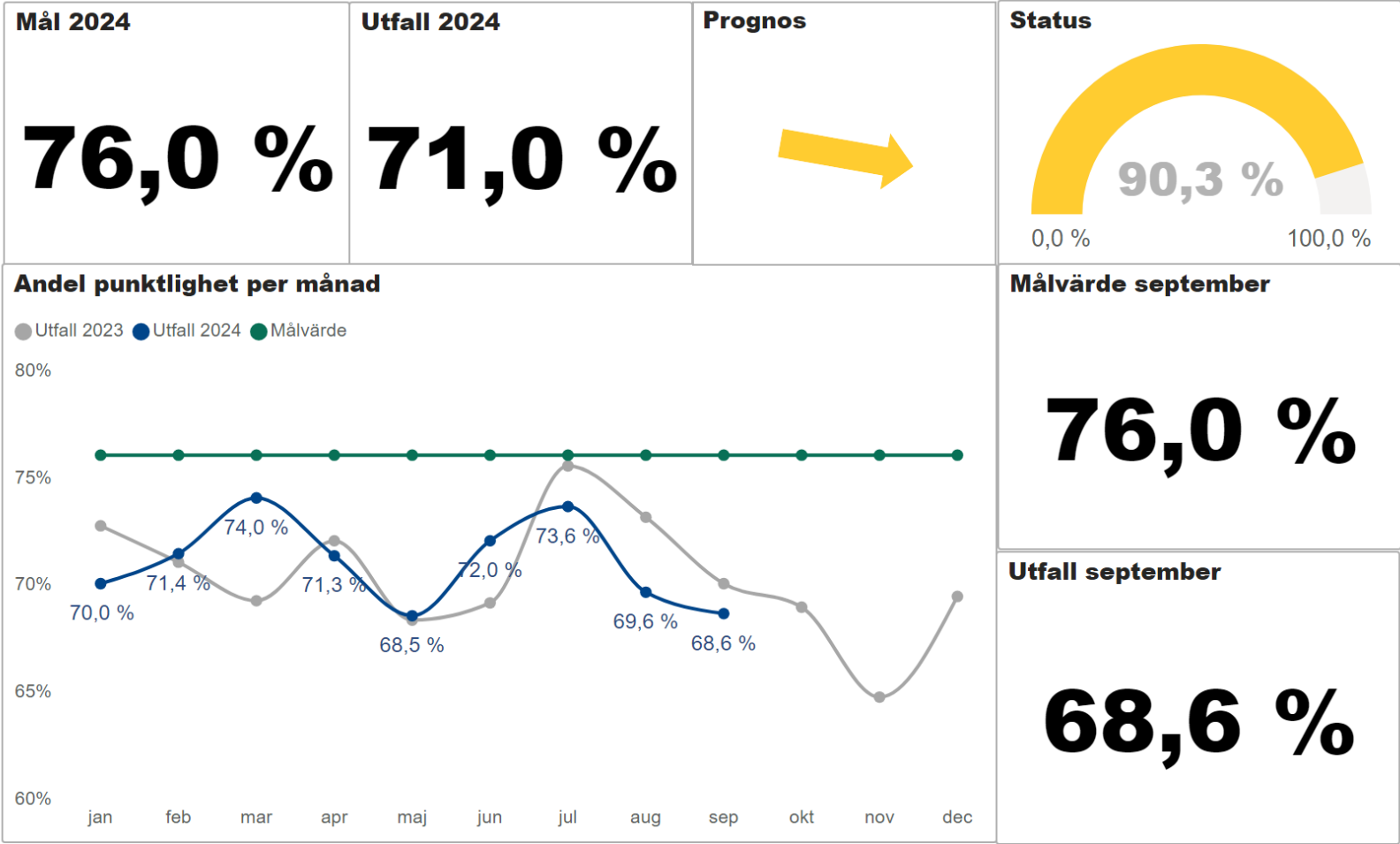
För att säkerställa att antalet kilometer når planerat kilometerantal för året behöver bland annat fordonsfel, fordonsbrist, spårvägsanläggning och förarbrist åtgärdas. För det har olika handlingsplaner samt strategier tagits fram.

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 avvikelsen mellan planerad och verklig avgångstid är mindre än 0,5 minut är avgången tidig, om avvikelsen är lika eller längre än 3 minuter då är den sen, om avvikelsen är mellan 0,5 och 2 minuter 59 sekunder är den i tid. Diagram anger medelvärde per månad totalt för GS alla linjer utifrån Västtrafik I4M Traffic Studio och Västtrafiks Leveranskvalitetrapport.



Analys

I september når vi en punktlighet på 68,9 procent. Motsvarande period 2023 låg vår punktlighet på 70 procent. Det är svårt att jämföra punktligheten mellan olika perioder. Arbeten i dom centrala delarna av staden innebär att flera linjer behöver samsas om en mindre yta med köer och förseningar som följd. Dessutom påverkar akuta störningar punktligheten.

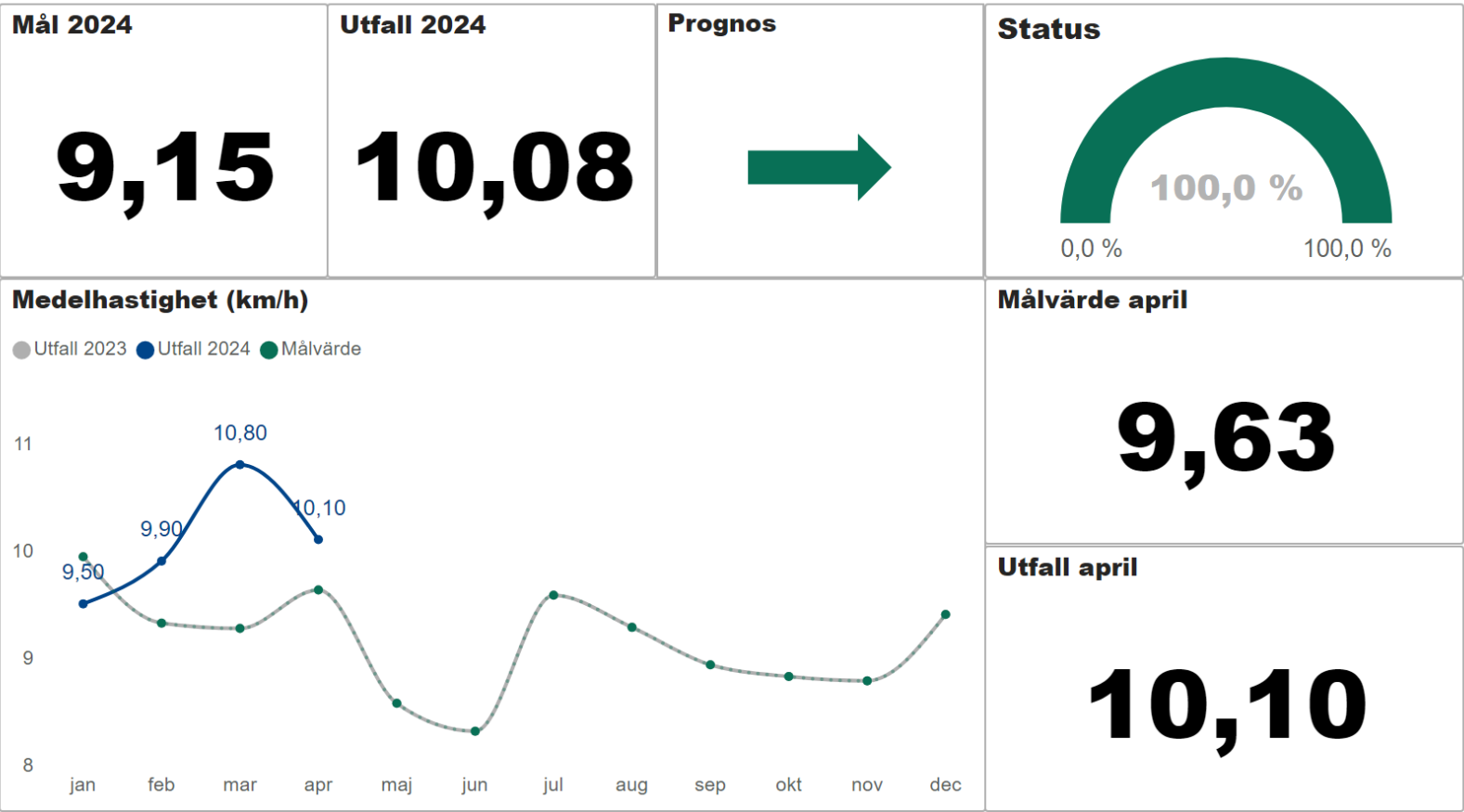
Åtgärd

VT driver LINUS projektet som innebär en översyn på linjenät, och linjesträckning. Detta i kombination med längre vagnar med ökad kapacitet samt en stabil underhållsplan för spåranläggningen som minskar antalet akuta omläggningar.

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.



Analys

Genomsnittlig hastighet av fordon i högtrafik, inom vallgraven, går inte att mäta i september 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 augusti månad var det främst: Grönsakstorget, Hjalmar Brantingsplatsen 1-3, Ullevi Norra, Marklandsgatan, Runstavsgatan och Saltholmen som påverkade produktionen.

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.

5. Ekonomiskt resultat

Totalt bolaget

Resultaträkning (Mkr)	Utfall ack. 2024	Budget ack. 2024	Avvikelse ack. 2024	Prognos helår	Budget helår	Avvikelse helår
Nettoomsättning	1 119,6	1 097,3	22,3	1 477,7	1 465,4	12,3
Övriga rörelseintäkter	14,9	3,9	11,0	15,9	5,2	10,7
- Rörelsens intäkter	1 134,4	1 101,2	33,2	1 493,7	1 470,6	23,0
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-287,5	-227,2	-60,3	-348,7	-302,9	-45,8
Övriga externa kostnader	-182,0	-215,6	33,6	-269,9	-277,0	7,1
Personalkostnader	-604,0	-613,2	9,2	-841,1	-850,8	9,7
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-17,6	-30,0	12,4	-29,9	-40,0	10,1
Övriga rörelsekostnader	-1,8	0,0	-1,8	0,0	0,0	0,0
- Rörelsens kostnader	-1 092,9	-1 086,0	-6,9	-1 489,6	-1 470,6	-18,9
- Rörelseresultat	41,5	15,2	26,3	4,1	0,0	4,1
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	0,8	0,1	0,7	1,0	0,1	0,9
Räntekostnader och liknande resultatposter	-0,6	-0,1	-0,5	-0,8	-0,1	-0,7
- Finansiella intäkter och kostnader	0,2	0,0	0,2	0,2	0,0	0,2
- Resultat efter finansiella poster	41,7	15,2	26,5	4,3	0,0	4,3
- Årets resultat	41,7	15,2	26,5	4,3	0,0	4,3

Analys

Göteborgs Spårvägar visar för perioden januari till september ett positivt resultat före finansiellt netto på 41,5 mkr, vilket är 26,3 mkr högre än budget.

Rörelseintäkterna avviker totalt sett positivt mot budget med 33,2 mkr.

Kostnadssidan visar en negativ avvikelse med -6,9 mkr. Inom Trafikavtalet är de huvudsakliga positiva avvikelserna avskrivningar, personalkostnader, hyra för RÖX samt elkostnader. De negativa avvikelserna är legoarbete och materialkostnad. För utförandeentreprenadavtalet är det huvudsakligen högre kostnader för köpta entreprenadstjänster samt kostnader för övertidsersättning och OB-ersättning från december 2023.

Prognosen för helåret skiljer sig mellan avtalen, Trafikavtalet visar en positiv prognos med 3,4 mkr medan Utförandeentreprenadavtalet visar en negativ prognos med -6,1 mkr. Se förklaringar under respektive avtal. 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	158,4	144,9	13,5	207,7	193,2	14,5
Övriga rörelseintäkter	0,8	0,0	0,8	0,7	0,0	0,7
- Rörelsens intäkter	159,3	144,9	14,4	208,4	193,2	15,2
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-68,7	-48,7	-20,0	-83,3	-64,9	-18,3
Övriga externa kostnader	-27,8	-33,0	5,2	-38,1	-43,5	5,3
Personalkostnader	-60,1	-56,9	-3,1	-85,1	-76,5	-8,7
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-4,6	-6,2	1,6	-7,9	-8,3	0,4
Övriga rörelsekostnader	-1,2	0,0	-1,2	0,0	0,0	0,0
- Rörelsens kostnader	-162,3	-144,9	-17,4	-214,4	-193,2	-21,2
- Rörelseresultat	-3,1	0,0	-3,1	-6,1	0,0	-6,1
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntekostnader och liknande resultatposter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Finansiella intäkter och kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Resultat efter finansiella poster	-3,1	0,0	-3,1	-6,1	0,0	-6,1
- Årets resultat	-3,1	0,0	-3,1	-6,1	0,0	-6,1

Analys

Utförandeentreprenadavtalet redovisar per september månad ett negativt rörelseresultat före finansiellt netto om 3,1 mkr. Detta beror på kostnader för vattenläcka Bockverkstan 1,4 mkr samt ofinansierade overheadkostnader om 1,7 mkr. Rörelsen intäkter har en avvikelse mot budget om 14,4 mkr, vilket beror på försäljning av utförda tjänster för betalplan och ÄTA. Dock har verksamheten budgeterat intäkterna efter historiska utfall och inte någon faktisk underhållsplan.

Rörelsens kostnader redovisar en negativ avvikelse mot budget om 17,4 mkr, vilket huvudsakligen beror på att verksamheten redovisar större kostnader för entreprenadstjänster och personalkostnader än budgeterat.

- Kostnader för köpta tjänster, material och varor ökar mot budget om 20,0 mkr, stor del kopplat till inhyrda konsulter på grund av vakanser.
- Övriga externa kostnader redovisar positiv avvikelse mot budget om 5,2 mkr avseende fördelade kostnader.
- Personalkostnader har en negativ budgetavvikelse om 3,1 mkr vilket beror på ökade pensionskostnader och lägre stämplad tid mot projekt på grund av vakanser.
- Av-/nedskrivningskostnaderna redovisar ett positivt överskott mot budget om 1,6 mkr vilket beror på en återläggning av nedskrivning på såld Slipbil. Dock finns en motsvarande kostnad på övriga rörelsekostnader på grund av förlusten av fordonet, vilket är en kostnad om 1,2 mkr.

Prognos 2024

Prognosen redovisar ett negativt rörelseresultat om 6,1 mkr på grund av ofinansierade (overhead) kostnader vilket till största del beror på att verksamheten har betydligt färre anställda i egen regi jämfört mot budget. Det får som konsekvens att verksamhetens overheadkostnader inte finansieras i samband med debitering till kund. Prognosen är gjord allt annat lika kopplat till kundens orderstock och skulle uppdrag kopplat till exempelvis planerat underhåll öka under hösten, kommer sannolikt också intäkt/kostnad öka på motsvarande vis för GSAB/SMF.

Intäkter:

Prognosen ökar till 208,4 mkr vilket är något högre jämfört med prognos gjord i augusti vilket är en positiv avvikelse mot budget om 15,2 mkr. Intäkterna fördelas enligt nedan:

- Betalplan 88,0 mkr
- ÄTA 50,7 mkr
- Planerat underhåll 55,0 mkr
- Top of Rail 10,0 mkr
- Försäljning av skrot 1,1 mkr
- Försäljning av fordon 0,7 mkr
- Intäkter för kostnader avseende år 2023 2,0 mkr
- Övriga intäkter och försäljningar 0,9 mkr

Positiva kostnadsförändringar:

- Lägre kostnader mot budget avseende övriga externa kostnader, 5,3 mkr.

Negativa kostnadsförändringar:

- Kostnad för varor, material och vissa köpta tjänster ökar jämfört mot budget, 18,3 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, 8,7 mkr, vilket i huvudsak beror på färre sålda timmar till kund, dvs. krediterad kostnad för utfört arbete är mindre jämfört mot budget samt att pensionskostnaderna har ökat mot budget.

Åtgärd

Verksamheten arbetar aktivt för att lösa utmaningarna avseende rekrytering. Inför verksamhetsåret 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 stämmas löpande av med SMF under året för att kunna finansiera verksamheten i enlighet med självkostnadsprincipen genom så kallade "RTB:er" (rapport till beställare). På lång sikt måste verksamheten säkerställa kommande års kunduppdrag så att budget är mer i balans med den verksamhetsnära planeringen.

5. Ekonomiskt resultat

Trafikavtalet

Resultaträkning (Mkr)	Utfall ack. 2024	Budget ack. 2024	Avvikelse ack. 2024	Prognos helår	Budget helår	Avvikelse helår
Nettoomsättning	901,2	907,0	-5,8	1200,1	1209,3	-9,2
Övriga rörelseintäkter	9,4	3,4	5,9	8,0	4,6	3,4
- Rörelsens intäkter	910,6	910,5	0,1	1208,1	1213,9	-5,9
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-205,1	-171,7	-33,4	-251,5	-228,9	-22,6
Övriga externa kostnader	-174,8	-205,4	30,6	-261,6	-273,9	12,3
Personalkostnader	-481,0	-494,6	13,6	-669,6	-679,5	9,9
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-13,0	-23,8	10,8	-22,0	-31,7	9,7
Övriga rörelsekostnader	-0,6	0,0	-0,6	0,0	0,0	0,0
- Rörelsens kostnader	-874,5	-895,4	20,9	-1204,7	-1213,9	9,3
- Rörelseresultat	36,1	15,1	21,0	3,4	0,0	3,4
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	0,8	0,1	0,7	1,0	0,1	0,9
Räntekostnader och liknande resultatposter	-0,6	-0,1	-0,5	-0,8	-0,1	-0,7
- Finansiella intäkter och kostnader	0,2	0,0	0,2	0,2	0,0	0,2
- Resultat efter finansiella poster	36,3	15,1	21,2	3,6	0,0	3,6
- Årets resultat	36,3	15,1	21,2	3,6	0,0	3,6

Analys

Trafikavtalet redovisar per september månad ett rörelseresultat före finansiellt netto om 36,1 mkr, vilket är 21,0 mkr högre än budget per september.

Rörelsen intäkter har en avvikelse mot budget 0,1 mkr.

Rörelsens kostnader avviker totalt med 20,9 mkr i lägre kostnader, vilket i huvudsak förklaras av periodiseringar och följande poster:

- Högre materialkostnader på 9,5 mkr då materialuttag på fordonsdelar har varit högre, 9,2 mkr.
- Högre kostnader för legoarbete om 27,2 mkr. M29 svets budgeterades som fordonsdelar, M28 utskrotningskostnader 5 mkr, kollisionsskostnad 3 mkr, 8,4 mkr härleds till Infra och fastighetsskötsel, M33 köpt underhåll av Alstom
- Högre försäkringskostnader om 3,2 mkr än budget, indexuppräkning för låg i budget
- Lägre externa kostnader utgörs främst av lägre hyra för Ringön etapp 2 om 13,7 mkr samt att hyran var budgeterad i 12:e delar Ringön etapp 2 startar i mars. Övriga fastighetskostnader 3,7 mkr. Totalt 20,9 mkr.
- Lägre personalkostnader om 13,6 mkr. 8 mkr är periodiseringar.
- Lägre avskrivningar om 10,8 mkr p.g.a. senarelagda investeringar
- Lägre elkostnader men 3,6 mkr, periodiseringar
- Lägre fördelade kostnader 12,7 mkr, OH och underhåll depå om 8,4 mkr

Prognos 2024

Prognosen redovisar ett positivt rörelseresultat om 3,4 mkr. Intäkterna beräknas bli lägre med 5,9 mkr mot budget med anledning av att budgeterad inlösning av pensionsfond uteblir samt ökade försäkringsintäkter. Även kostnaderna beräknas blir lägre med 9,3 mot budget, vilket beror på lägre hyra, vakanser och senarelagda investeringar. Intäktsminskningen och kostnad minskningen är inte relaterade till varandra.

Rörelsen intäkter

- Inlösning av pensionsfond minskat med -10 mkr p.g.a. tillgänglig fond
- Övriga intäkter 3 mkr, Försäkringsintäkter

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 avhjälpande underhåll 5,7 mkr p.g.a. olyckor och avställda fordon förväntas inte ge någon effekt på helårsprognosen.
- Avskrivningar 9,7 mkr p.g.a. senarelagda investeringar
- Lokalkostnaderna 16 mkr hyreskostnader för etapp 2 Ringön
- Personalkostnader 9,9 mkr i relation till vakanser
- Fördelade kostnader 8,2 mkr har budgeterats som interndebitering men utfallet är köpta tjänster

Negativa kostnadsförändringar:

- Köpta tjänster 23,5 mkr, 8,2 mkr omföres för fördelade kostnader, M28 utskrotningskostnader 5 mkr, kollisionsskostnad 3 mkr, M33 köpt underhåll av Alstom
- Intraservice 2,7 mkr, höjd årsavgift
- Uniformer 2,1 mkr, fler nya förare och högre uttag än budgeterat.
- Försäkringar 2,1 mkr, höjd årsavgift
- Övriga kostnader 3,9 mkr

Åtgärd

Under 2024 har handlingsplanen "Kompetensförsörjning spårvagnsförare" fortsatt varit i fokus för att säkerställa kontraktets leverans.

Den ekonomiska konsekvensen av avstängda spår på RÖX behöver tas upp och analyseras i utfall och prognos.

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	59,6	45,4	14,2	69,6	62,9	6,7
Övriga rörelseintäkter	-2,3	0,2	-2,5	0,3	0,3	0,0
- Rörelsens intäkter	57,3	45,7	11,7	69,9	63,2	6,7
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-10,9	-4,2	-6,7	-10,1	-5,6	-4,5
Övriga externa kostnader	-33,2	-32,2	-0,9	-45,0	-42,7	-2,3
Personalkostnader	-11,3	-9,1	-2,2	-14,5	-14,9	0,4
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Rörelsens kostnader	-55,3	-45,5	-9,8	-69,7	-63,2	-6,4
- Rörelseresultat	2,0	0,1	1,9	0,3	0,0	0,3
- Resultat efter finansiella poster	2,0	0,1	1,9	0,3	0,0	0,3
- Årets resultat	2,0	0,1	1,9	0,3	0,0	0,3

Analys

Inom Övriga avtal finns följande ansvar, projekt och uppdrag:

Ringlinien finansieras 50/50 mellan Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen. Resultatet per september visar ett negativt resultat med 0,01 mkr som beror på högre kostnader för köpt tjänst och entreprenad.

Spårvägssällskapet Ringlinien har ett positivt resultat per september på 1,6 mkr och det är intäkter för abonnemangskörningar från år 2023 som Spårvägssällskapet får behålla för fortsatt investering i verksamheter

Infrastrukturs projekt mot externa kunder har i september ett ackumulerat positivt rörelseresultat på 1,6 mkr. Det positiva rörelseresultatet beror främst på projekt med fastprisavtal där intäkterna överstiger kostnade samt intäkter i 2024 för tidigare ej fakturerade arbeten som utförts under 2023.

Avdelning Fastighet har i september ett ackumulerat negativt rörelseresultat på 1,2 mkr. Det negativa resultatet beror på att verksamheten ej kunnat debitera lika många timmar som budgeterat. Avvikelse beror dels att verksamheten inte har det antalet anställda som budget beräknats med, dels förändringar i personalens tjänstgöringsgrad samt en relativt hög sjukfrånvaro under våren. De färre antalet debiterade timmarna leder till att verksamheten ej får täckning för sina avdelnings- och overheadkostnader.

Särskild trafikledning finansieras av Stadsmiljöförvaltningen och kostnadsförs i linje med verksamhetens helårsbudget om 23,4 mkr. 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

N/A



**Göteborgs
Spårvägar**

Tillsammans sätter vi Göteborg i rörelse