

LTP 2026-2028

Diarienummer: 2024-00913

Innehåll

LTP 2026-2028	1
Inledning och övergripande förutsättningar	3
Förändringar LTP	4
Förändringarna för 2026	5
Fördjupning kring fordonens behov	6
Beskrivning av spårvagnsflottan:	6
Risker	7
Möjligheter	7
Förkortningar	8
Depåer	8
Intressenter	8
System	8
Termer	8

Inledning och övergripande förutsättningar

Under den kommande fyraårsperioden kommer Göteborgs Spårvägars kostnadsökningar att stabiliseras och procentuellt gå ner jämfört med kostnadsökningen under 2023 och 2024. Den totala kostnadsökningen för perioden 2026–2028 är 166 mnkr (12,7%), varav indexberäkningen står för 55%, 91 mnkr. I relation till föregående period där kostnaderna ökade med 198 mnkr, 16%.

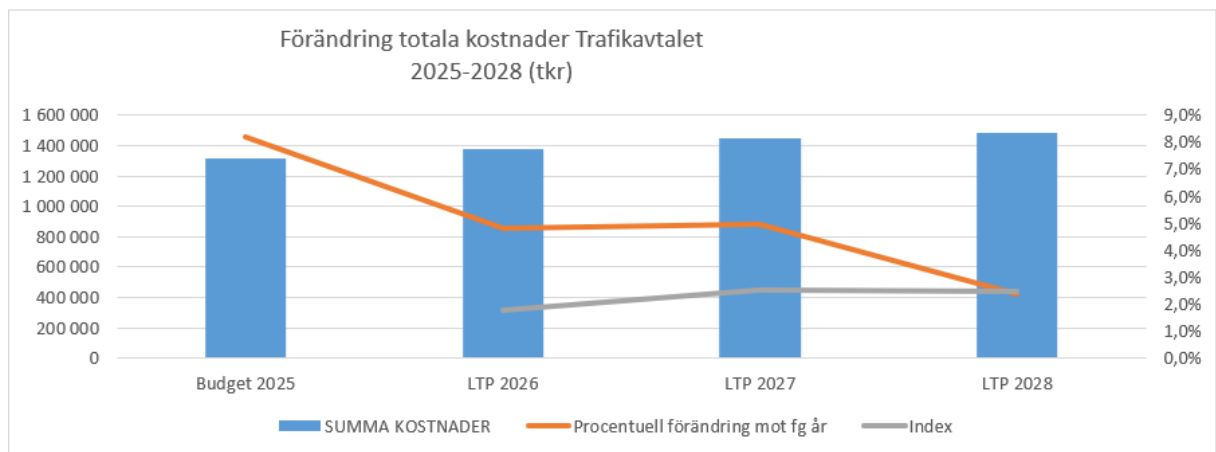


Diagram: Förändring totala kostnader Trafikavtalet 2026-2028

Skillnader i LTP förutsättningar:

Kostnadsförändringarna för fordonsdelar beror huvudsakligen på M32 1080 underhåll som ersatts av ett 540+ underhåll. 1080 underhåll är en midlife-revision som ska göras efter 10 års drift. Dokumentationen från leverantören är bristfällig vilket innebär att underhållet inte kan bedrivas utifrån given dokumentation. Fordonsforum har en överenskommelse om att ett förstärkt 540 underhåll är rimligt till dess att fordonsägaren kan erbjuda komplett dokumentation för ett 1080 underhåll. Detta påverkar kostnaderna och LTP:n positivt med 27,5 mnkr.

M34 leveransförsening samt historiken för uttaget av material på ny vagn M33 har påverkat prognosen för M34 kostnaderna om -18 mnkr, samt den fortsatta kostnadsbilden för M33 om -30,5 mnkr. Inom LTP perioden kommer boggirevision för M33 8 mnkr behöva genomföras.

Övriga antaganden i LTP perioden är renoveringen av depå Majorna och en trafikproduktionsökning i samband med öppnandet av Lindholmsallén.

Förändringar LTP

Långtidsprognos, Trafikavtalet 2026-2028 (tkr)	Budget 2025	LTP 2026	LTP 2027	LTP 2028
M29	3 033	10 487	5 487	12 000
M31	48 228	50 963	57 028	52 566
M32	78 000	79 254	56 097	55 278
M33	14 805	20 070	30 576	33 728
M34	0	2 000	6 050	9 150
Drift material o tjänster, övrigt	108 280	110 218	112 996	115 775
DRIFT MATERIAL TJÄNSTER	252 346	272 993	268 234	278 498
Lokal & Fastighets KOSTNADER	97 025	107 566	119 144	123 243
ÖVRIGA KOSTNADER	186 053	194 688	203 591	211 249
PERSONALKOSTNADER	746 393	769 901	822 017	834 009
AVSKRIVNINGAR	31 917	31 917	32 417	32 917
Övrigt-Övrigt		0	0	0
SUMMA KOSTNADER	1 313 734	1 377 064	1 445 403	1 479 916
Förändring mot föregående år	99 784	63 330	68 339	34 513
Procentuell förändring mot fg år	8,2%	4,8%	5,0%	2,4%
Förändring mot föregående LTP		9 413	28 079	-
Procentuell förändring mot föreg LTP		0,7%	2,0%	-

Tabell: Sammanställning över prognostiserade kostnader år 2026-2028 inom Trafikavtalet.

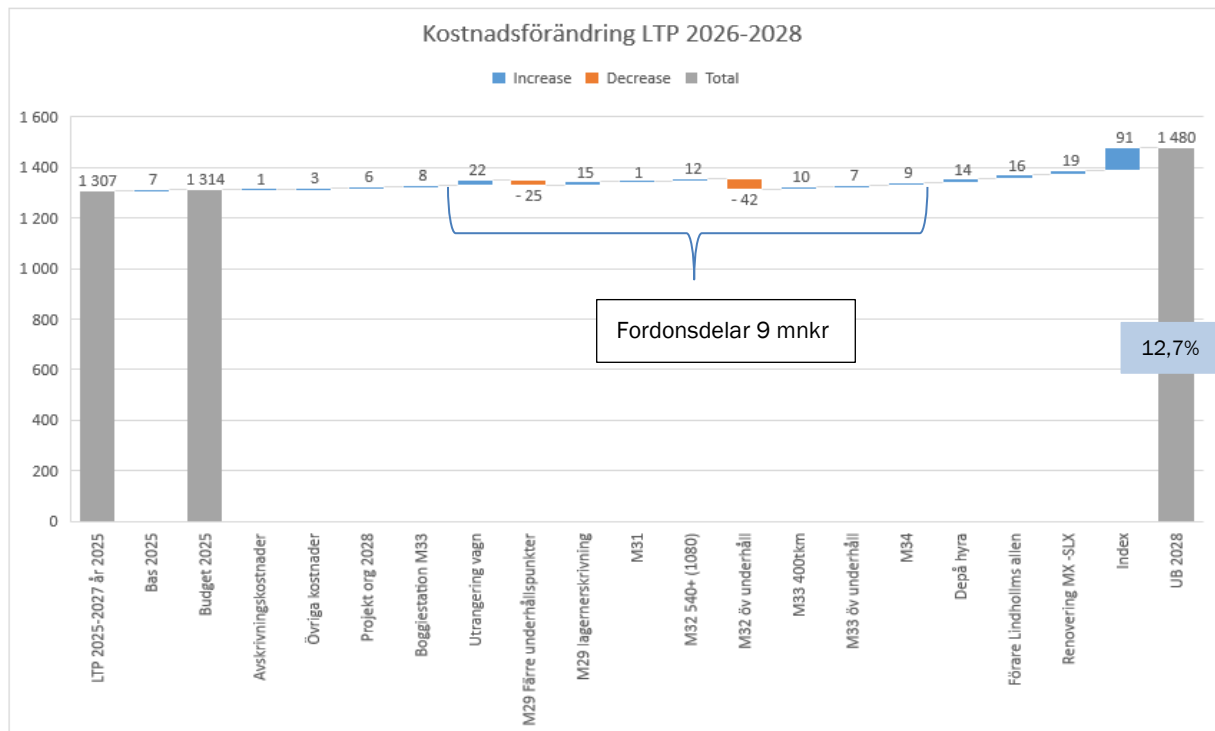


Diagram: Sammanställning över kostnadsförändringen år 2026-2028 inom Trafikavtalet

Posten utrangering vagn representerar utrangeringskostnader för M29 (19 mnkr) samt riskpost för ökade kostnader för M32 (3 mnkr).

M32 540+ (1080) totala kostnaden av tidigare 1080 underhåll som ersätts av 540+ underhåll.

Posten renovering MX-SLX består av etableringskostnader av verksamhet på SLX för att kompensera för renoveringen på MX. Kostnaderna består av 5 gruppchefer, 25 verkstadspersonal i 18 månader, vilket innebär att man; använder befintliga resurser till ett värde av 20% (5 mnkr) samt 1 mnkr lägre kostnader för depån SLX när depån inte bedriver verksamhet.

Förändringarna för 2026

Totalt blir skillnaden mellan LTP föregående år och detta år för 2026 9,4 mnkr vilket motsvarar 0,7%.

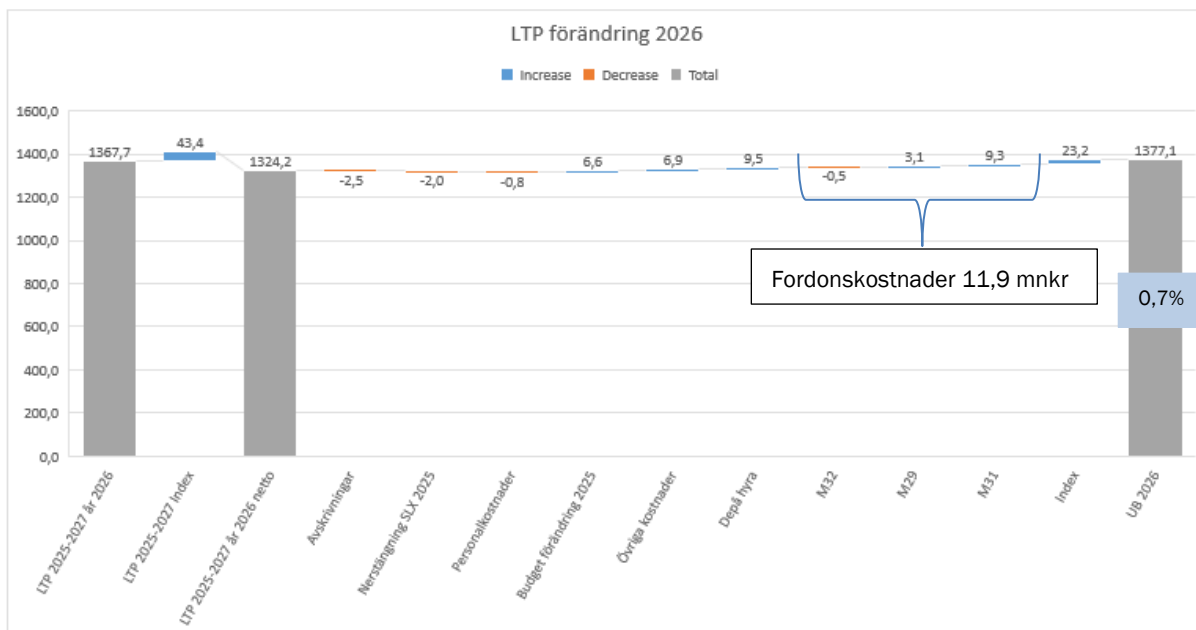


Diagram: Sammanställning över kostnadsförändringen år 2026 inom Trafikavtalet

Förändringarna för 2026 mellan LTP som lämnades in föregående år och denna LTP består av:

- Avskrivningarna har förändrats med **2,5 mnkr**
- Baskostnaden för år 2025 är förändrad med **6,6 mnkr**
- Förändring underhåll spårvagn, underhållsplan M31 ökar kostnadsmassan tillsammans med ökade kostnader för utrangeringen M29.
Underhållskostnaderna för M32 beräknas minska. Fem M32 fordon utrangeras under perioden. Totalt **11,9 mnkr**
- Index **23,2 mnkr**
- Övriga förändringar **6,9 mnkr** ökade leasingkostnader, Hoa, EAM, 18% ökning av VA, Intraservice med flera.

Fördjupning kring fordonens behov

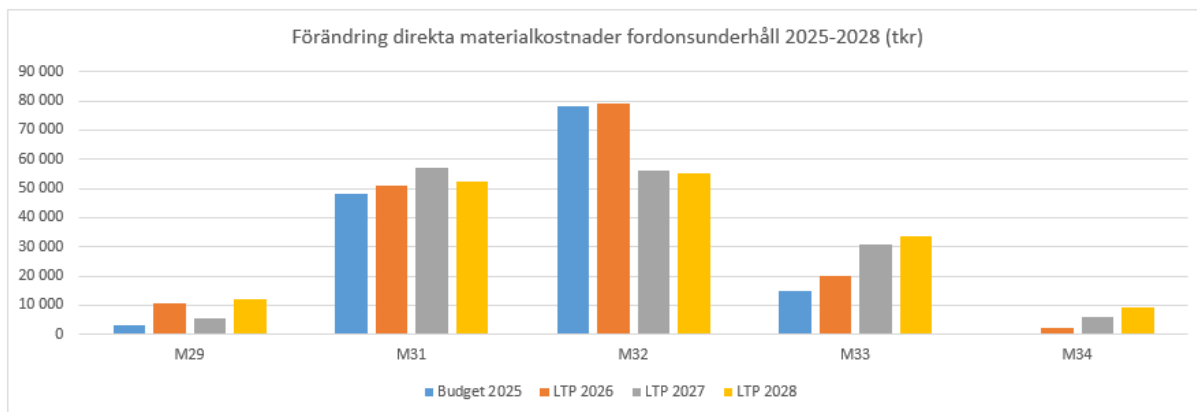


Diagram: Direkta materialkostnader för fordonsunderhåll år 2025-2028

Diagrammet visar de totala materialkostnaderna för direkt underhåll per vagnstyp under åren 2025-2028. Det är kostnader för uttag av material från lager som visualiseras samt kostnader som är fordonsrelaterad och som inte kan särskiljas vid LTP-tillfället till köpta tjänster eller till materialkostnader. Tillkommande är direkta personalkostnader för underhållet samt el och övriga kostnader. **M32 prognostiseringen är svårbedömd pga. livslängdsförändringar, minskningen 2027 beror på den aktuella utrangeringsprognosen.**

Beskrivning av spårvagnsflottan:

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

M31 är sent i sin livscykel, och kommer de kommande åren få en stor livstidsförlängning för att säkerställa drift i 15 år efter åtgärd. Tills att alla individer har genomgått revisioner kommer vi att se ökade underhållskostnader. Endast nödvändiga åtgärder underhålls på vagnarna inför revision, där revision av boggin är den enskilt största åtgärden.

M32 är delvis sent i sin livscykel, och de första vagnarna når teknisk livslängd 2025 (och de sista 2033). På grund av att produktionskedjan med leverantörer och underleverantörer ej längre är intakt finns en stor del åtgärder med analys/inköp/integrering av ersättare till obsolet material som ökar kostnader. M32:an är i förhållande till andra vagnstyper mycket arbetsintensivt sett till mantimmar. Vagnen har en hög procent akuta fel vilket är en ekonomisk risk i kostnadsprognosen. Skillnad från föregående LTP har 1080 underhållet ersatts av

ett 540+ underhåll. 1080 underhåll är ett midlife-revision som ska göras efter 10 års drift. Dokumentationen från leverantören är så bristfällig att underhållet inte kan bedrivas utifrån dokumentationen. Fordonsforum har en överenskommelse att förstärkt 540 underhåll är rimligt till dess att fordonsägaren kan erbjuda dokumentation för en midlife-revision

M33 är i början på sin livscykel, och kommer efter "Final Take Over" att ha en period med förhållandevis låga underhållskostnader. Vi saknar en livscykelplan från vagnsägaren och ett komplett underhållsprogram från vagnsleverantören för att prognosticera underhållskostnader. Den första boggirevisionen kommer att påbörjas under LTP perioden.

M34 kommer att påbörja sin livscykel under perioden, och kommer efter "Final Take Over" att ha en period med förhållandevis låga underhållskostnader. Vi saknar en livscykelplan från vagnsägaren och ett komplett underhållsprogram från vagnsleverantören för att prognosticera underhållskostnader. GS har tagit höjd för försenade vagnsleveranser i denna LTP.

Risker

- Svårigheter i kompetensförsörjningen
- Lönerrevision avtal 2025
- Lagervärden som har höga värden pga. materialpriser
- Elmarknaden är svårbedömd.
- Depåunderhåll/samarbete VF & VT
- Upphandling av IT-drift och eventuellt behov av utköp av hårdvara
- Kostnader Intraservice
- Kostnadsökningar vid ombyggnationen av MX
- Kostnader i relation till utrangeringsplanen för M29
- Kostnader för underhåll och livslängd för M32
- M34 försening
- Lagstiftning IT – Nya krav
- Försäkringspremier
- Boggystationer
- HVK M33 och M34

Möjligheter

- Lagervärde M29 och M32
- Ombyggnationen av MX skapar effektivare ytor
- Minskat bemanningsbehov på grund av färre fordons- /spårfel, till följd av nya fordon och ny underhållsplan. (TLI)
- Effektiviseringar i arbetssätt och organisation
- Lasermätning av hjul i kombination med ny hjulsvärv kommer effektivisera hjulbyten

Förkortningar

Depåer

MX -Depå Majorna

RÖX -Depå Ringön

SLX -Depå Slottsskogen

RTX -Depå Rantorget

Intressenter

GS -Göteborgs spårvägar

SMF -Stadsmiljöförvaltningen

VT -Västtrafik

VF -Västfastigheter

Fordonsforum -ett forum där VT och GS samarbetar i frågor gällande spårvagnarnas underhåll.

System

BUPA Budget och uppföljningssystem

Termer

LTP Långtidsprognos