



Månadsrapport Oktober 2024

Dnr. 0008/24

Innehåll

1. Göteborgs Spårvägar i siffror.....	1
2. Vår vd sammanfattar.....	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. Göteborgs Spårvägar i siffror

1300
medarbetare

233
fordon

En självklar del
av staden
sedan 1879

133 miljoner
resor*



Våra vagnar
kör på 100%
förnybar el

Vi kör ett varv
runt jorden, varje
dag

Kundnöjdhet
ombord 4.2 av 5*

Punktlighet
76%*

Trafikservicegrad
96%*

2. Vår vd sammanfattar

Oktober månad har passerat och det har inneburit att vår trafikproduktion har varit utmanande. Vi ligger på en leveransförmåga på ca 93,3 procent, vilket är 2,7 procent under vårt mål. Detta beror främst på externa faktorer, men även en del bromsfel som är kopplat till en vagnsmodell och lövhalkan. Glädjande så ser vi att antalet förare ökar och vi ställer ingen trafik på grund av förarbrist.

Vår punktlighet ligger på 69,5 procent, vilket är 6,5 procent under vårt mål och det är kopplat till mycket störningar i framkomligheten. De främsta anledningarna är externa faktorer så som olyckor, trafikstockningar, broöppningar samt stora arbeten i de centrala delarna i Göteborg vilket innebär större köbildning än normalt. Vi har även kvar en hel del hastighetsbegränsningar som gör att punktligheten går ner.

I oktober månad var antalet resande 11,4 miljoner resor vilket är en minskning med 0,2 procent i jämförelse med samma månad föregående år. Totalt minskade trafiken under årets första tio månader med 2,14 procent jämfört med samma period förra året. Det är kopplat till minskad trafik och förarbrist under våren.

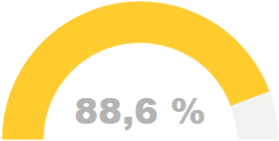
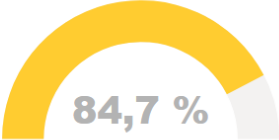
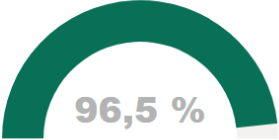
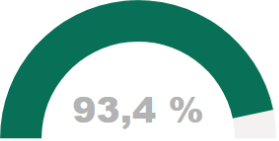
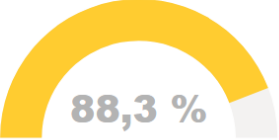
Generellt är standarden på banan en stor utmaning och vi arbetar intensivt med Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen för att hitta lösningar.

Vi ser att antalet vägtrafikolyckor går ner i oktober vilket är glädjande då vi har haft en uppgång under ett par månader. Vi för dialog med våra partners avseende eventuell kampanj kring vikten av att vara uppmärksam i trafiken så vi kan fortsätta på vår nedåtgående trend gällande olyckor.

Det ackumulerade rörelseresultatet för perioden januari till oktober visar ett överskott om 18,3 mkr, vilket är 9,4 mkr högre än budget. Trafikavtalet (TA) visar ett rörelseresultat på 15,5 mkr och Utförandeentreprenadavtalet (UEA) ett resultat på -5,1 mkr. Bolagets konsoliderade resultat påverkas dessutom av rörelseintäkter om 6,5 mkr, vilket härleds till återbetalning av historiska pensionsinbetalningar som inte kan härledas till dagens självkostnadskontrakt. Bolaget har fattat beslut om att avsätta 3,2 mkr av dessa för underhåll av lokaler på Rantorget samt konsulttjänster för uppdrag inom IT.

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 Stadsmiljöförvaltningen för att säkerställa kunduppdraget och på så sätt finansiera verksamheten i enlighet med självkostnadsprincipen.

3. Övergripande mål och status

Status okt 2024	Status	Prognos
Ökat resande	 88,6 %	
Säker och hållbar resa	 84,7 %	
Säkrad kompetensförsörjning	 96,5 %	
Nöjda kunder	 93,4 %	
Ständigt förbättrad effektivitet	 88,3 %	

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

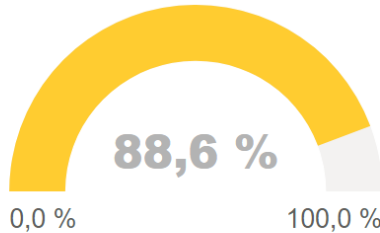
Ack. utfall 2024

104mn

Prognos

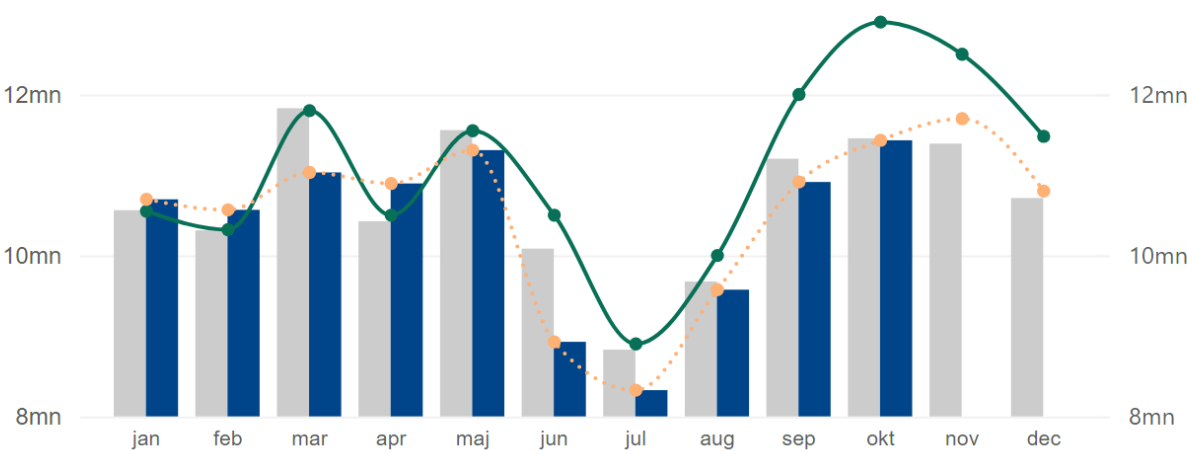


Status



Antal miljoner resor per månad

● Utfall 2023 ● Utfall 2024 ● Målvärde ● Prognos



Målvärde oktober

12,9mn

Utfall oktober

11,4mn

Analys

I oktober är antal resor cirka 11,4 miljoner vilket är en minskning med 0,2 procent i jämförelse med samma månad föregående år. Ackumulerat antal resor januari-oktober är cirka 103,7 miljoner, vilket är 2,14 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 var evenemangen i ett så kallat "mellanår" vilket sannolikt medför minskad turism vilket påverkar resultatet.

I mitten av augusti startade vintertabellen där linje 13 dag är indragen på obestämd framtid till följd av rådande fordonsbrist. En reducering motsvarande cirka 2,5 procent av produktionen sett till kilometer.

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 fanns ingen beslutad reducering. I vintertabellen som drar igång i mitten av augusti är endast linje 13 dag mellan Wieselgrensplatsen och Sahlgrenska Huvudentré indragen motsvarande cirka 2,5 procent av kilometerproduktionen.

För att säkerställa att resandet ökar enligt uppsatta mål behöver bland annat fordonsfel, spårvägsanläggning och fordonsbrist 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."

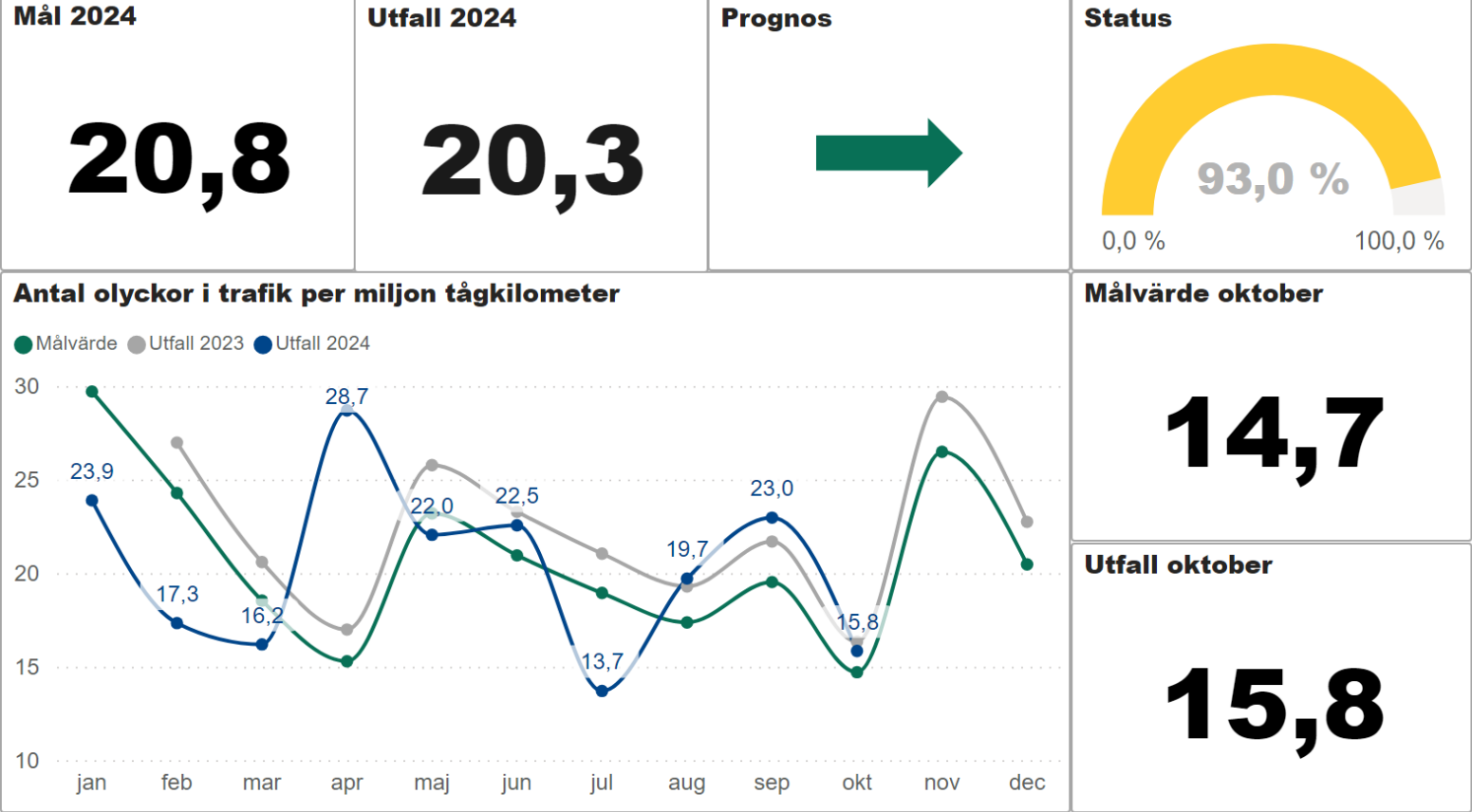
Huvudindikator 2.1: Antal olyckor i trafik ska minska

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

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

Olyckskategorierna kommer från HOA.

Antal tågkilometer kommer från planerat utfall från Hastus.



Analys

Vägrafikolyckorna fortsätter att minska jämfört med 2023. Dock kan vi se att minskningen planar ut, vilket innebär att vi bör ha fortsatt uppmärksamhet. I oktober 2024 inträffade 14 Vägrafikolyckor (VTO). Samtliga är klassade som Mindre allvarlig händelse (kat. 4 av 7). Dessa utgör ett underlag för att kartlägga olycksdrabbade platser.

Urspårningarna i trafiken och på depå ligger kvar på en högre nivå än föregående år, vilket understryker det fortsatta behovet av underhåll, utbildning och ökad förståelse, tillsammans med en förbättrad säkerhetskultur.

Fotgängarolyckorna fortsätter att minska i relation till föregående år men har ökat från 2021. I oktober 2024 skedde 3 fotgängareolyckor. Samtliga klassade som allvarlighetsgrad Olycka (kat. 5 av 7 Lindriga personskador). Gemensam faktor enligt olycksrapport var uppmärksamhet hos fotgängaren.

Fall vid på- och avstigning samt Fall i fordon fortsätter att minska.

Åtgärd

Avseende vägrafikolyckorna finns inget 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.

Åtgärder för ökad trafiksäkerhet och för att minska risken för olyckor behöver fortgå över tid och löpande.

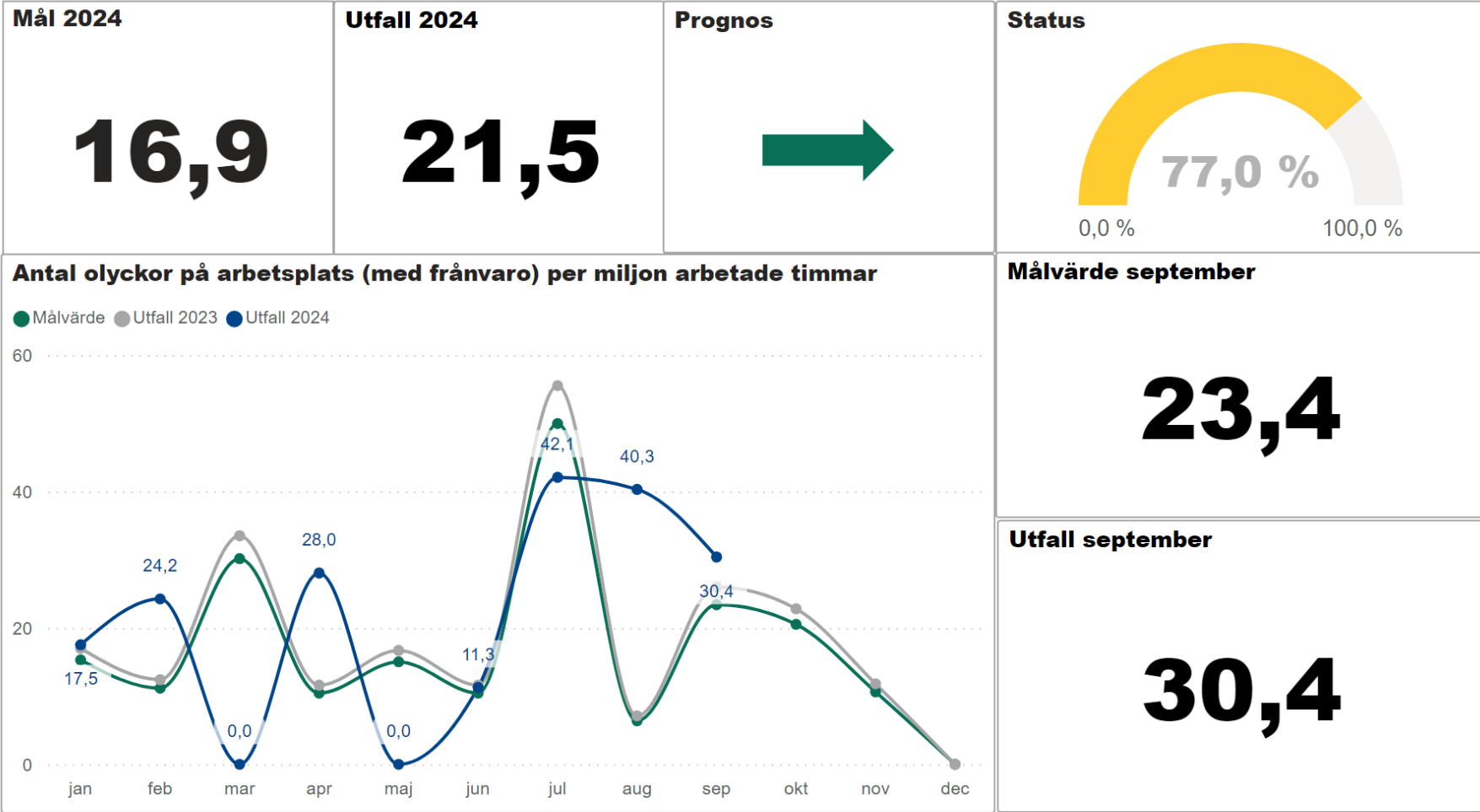
Kampanj för ökad uppmärksamhet i trafiken planeras.

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 kommer från lönesystem.



Analys

Antalet olyckor med frånvaro per miljon arbetade timmar under september månad ligger på 30,4 vilket är mycket över 2024 års målvärde om 16,9. Ackumulerat för året ligger utfallet nu på 21,5 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 5st olyckor med frånvaro under september. Samtliga 5 fall är kompletterade med frånvarouppgifter i IA. 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. Olyckor utan frånvarouppgifter 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.

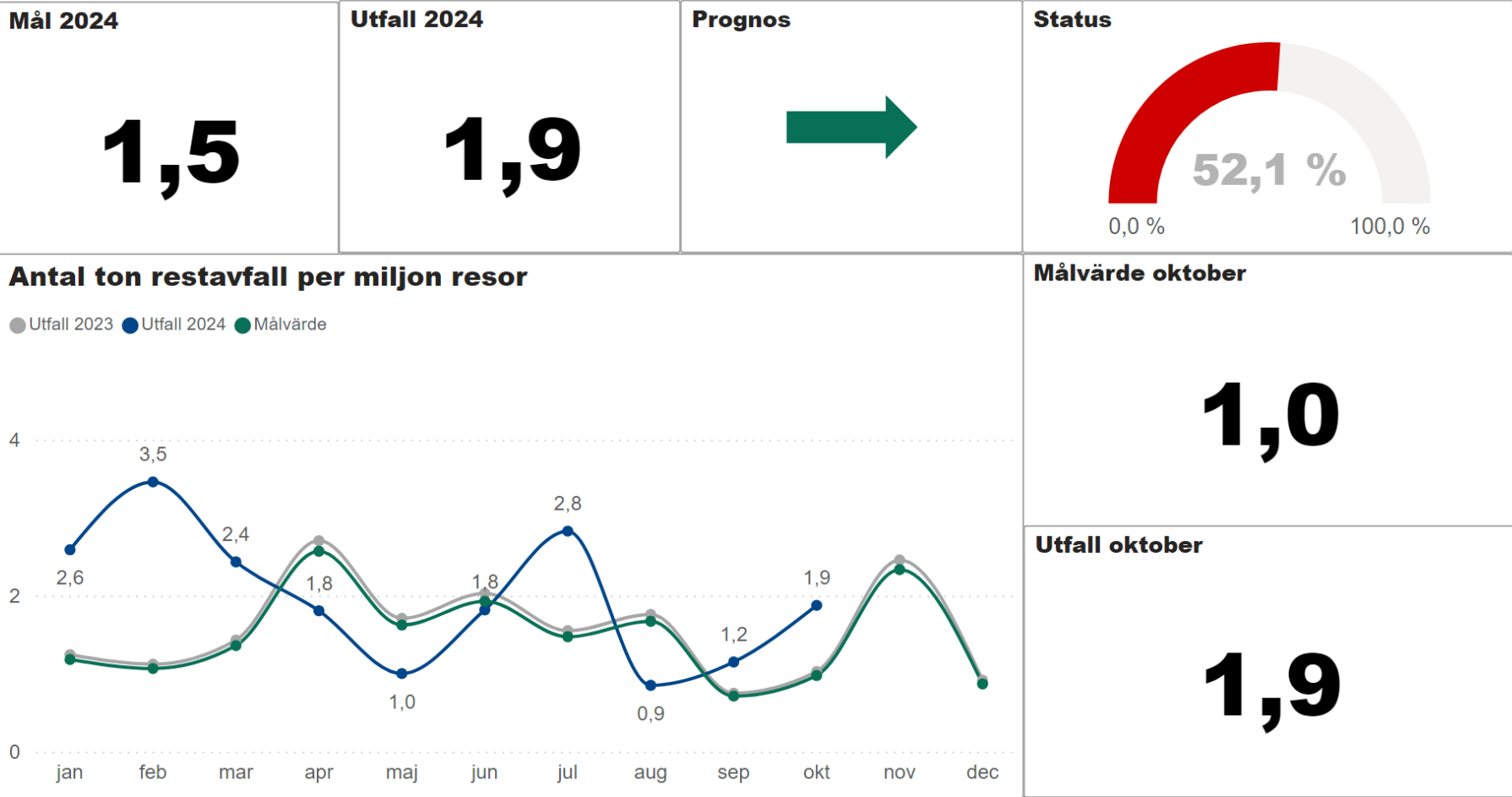
Säker och hållbar resa

"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 från huvudindikator 1.1 gällande antalet resor.



Analys

Mängden restavfall har ökat, från 1,0 ton per miljon resor i oktober föregående år, till 1,9 ton per miljon resor i oktober 2024.

Skillnader mellan månader kan variera kraftigt då tömning av containrar för brännbart avfall inte sker jämt fördelat från månad till månad. Särskilda projekt i verksamheten kan också påverka utfallet.

Åtgärd

Satsningar på ett systematiskt arbete med bredare dialog mellan avdelningarna kring avfallshantering behövs och är påbörjat. Detta kan ge en säkrare analys av variationerna i mängden restavfall.

Därtill är ökad förståelse för källsortering, lagstiftade krav och krav från staden är också av stor vikt. Därför är det även nödvändigt att se över vår interna miljöutbildning och eventuellt göra ytterligare utbildningsinsatser.

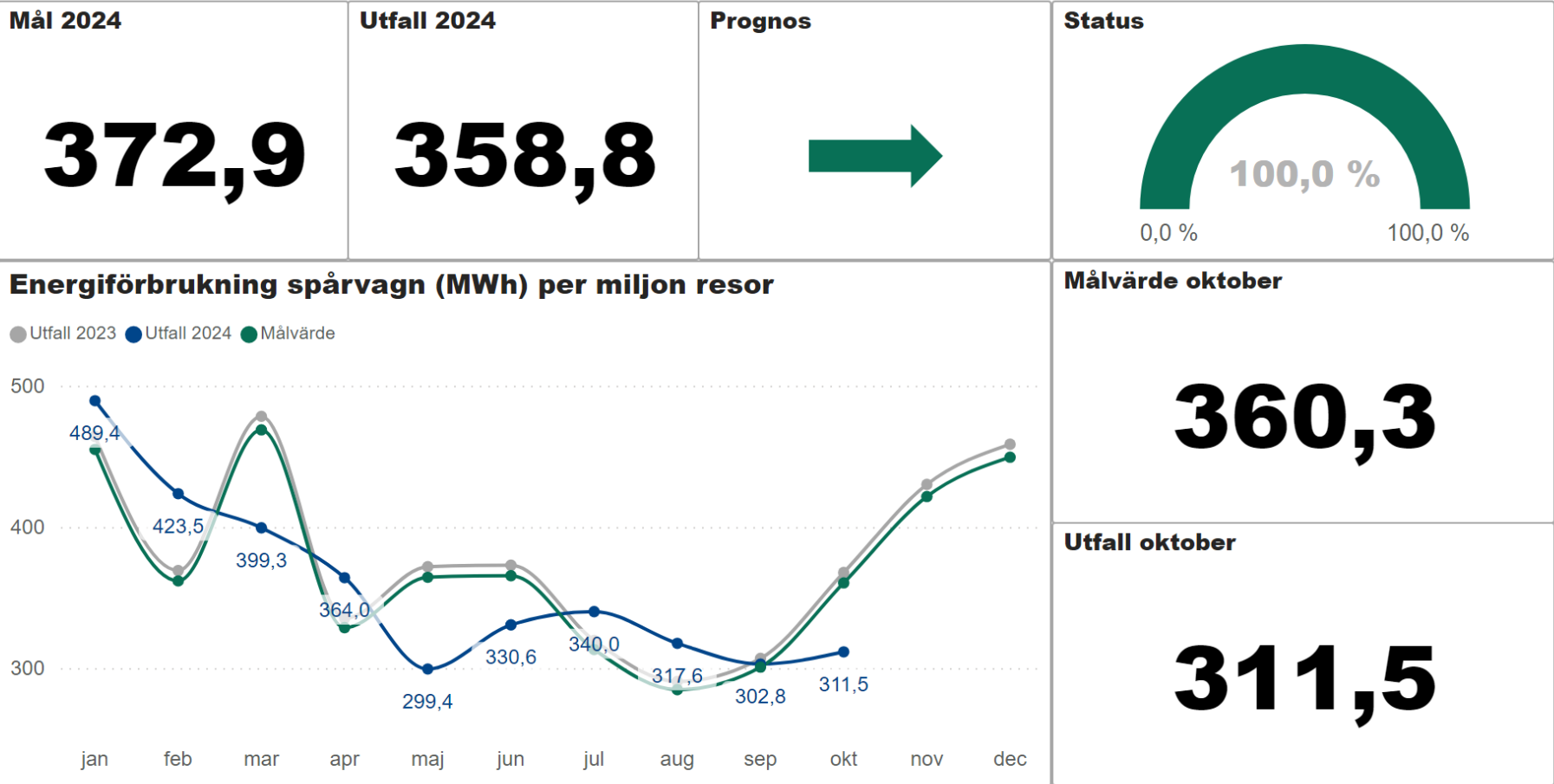
Säker och hållbar resa

"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 Svensk Energiförsäljning Sverige gällande energiförbrukning samt från huvudindikator 1.1 gällande antalet resor.



Analys

Energiförbrukningen för spårvagn per miljon resor har minskat i oktober jämfört med samma period föregående år. Flera påverkansfaktorer finns och det är oklart vad som bidragit till minskningen.

Det ackumulerande utfallet är lägre än målvärdet men det är oklart om det finns ytterligare insatser som enkelt kan göras för att ytterligare minska energiförbrukningen.

Åtgärd

En djupare analys av energiförbrukningen i spårvagn är nödvändig för att utreda om det finns insatser att göra för att framåt bidra till säkrad energitillgång i staden.

För detta krävs att mer resurser läggs på kartläggning av energianvändning i spårvagn. Därefter har vi större möjligheter att sätta in effektiva, riktade åtgärder.

Säker och hållbar resa

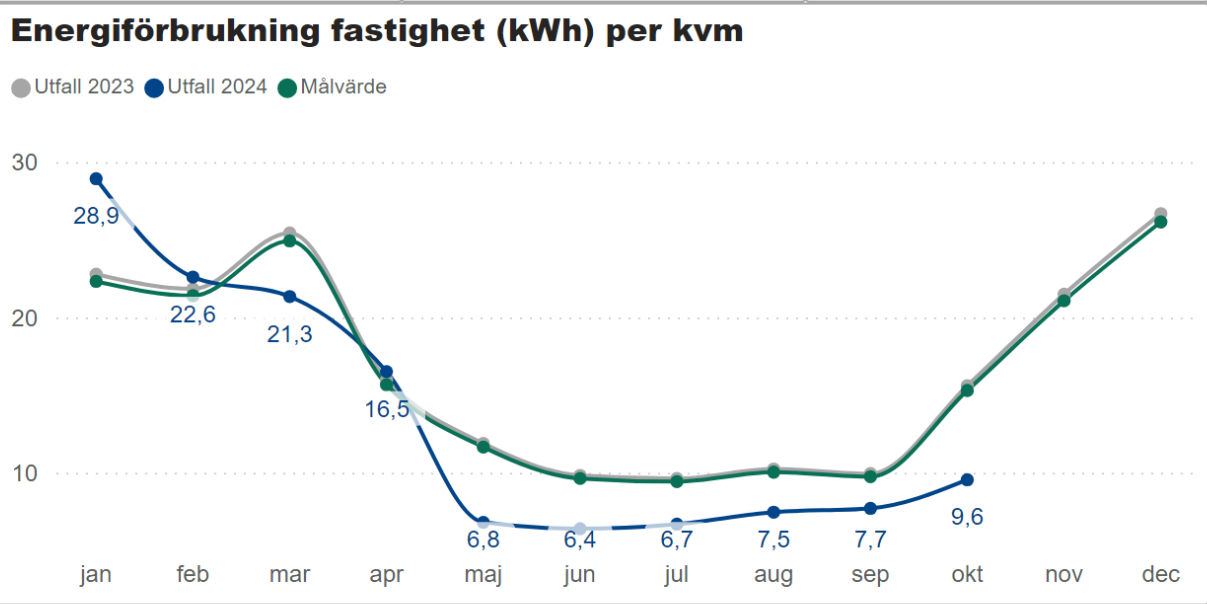
"Vi arbetar proaktivt och systematiskt med trafiksäkerhets- och arbetsmiljöfrågor i syfte att leverera säkra resor för medarbetare, resenärer och medtrafikanter. Vi strävar mot noll olyckor kopplat till våra fordon, spårvägsanläggningen och arbetsplatser. För att leverera hållbara resor arbetar vi aktivt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

Mål 2024	Utfall 2024	Prognos	Status
16,4	15,1	➡	100,0 % 0,0 %100,0 %



Målvärde oktober
15,3
Utfall oktober
9,6

Analys

Den totala energiförbrukningen per kvadratmeter fastighet minskar.

Flera påverkansfaktorer kan förklara minskningen. Bland annat krävde byggnationen av Ringön etapp 2 stora mängder energi under vintern, vilket ger stora skillnader i grafen när verksamheten där nu kunnat köras igång.

Åtgärd

Förstärkt hållbarhetsarbete och bredare dialog mellan avdelningarna kan både ge en säkrare analys samt större möjligheter att hitta lämpliga energieffektiviseringsåtgärder.

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.

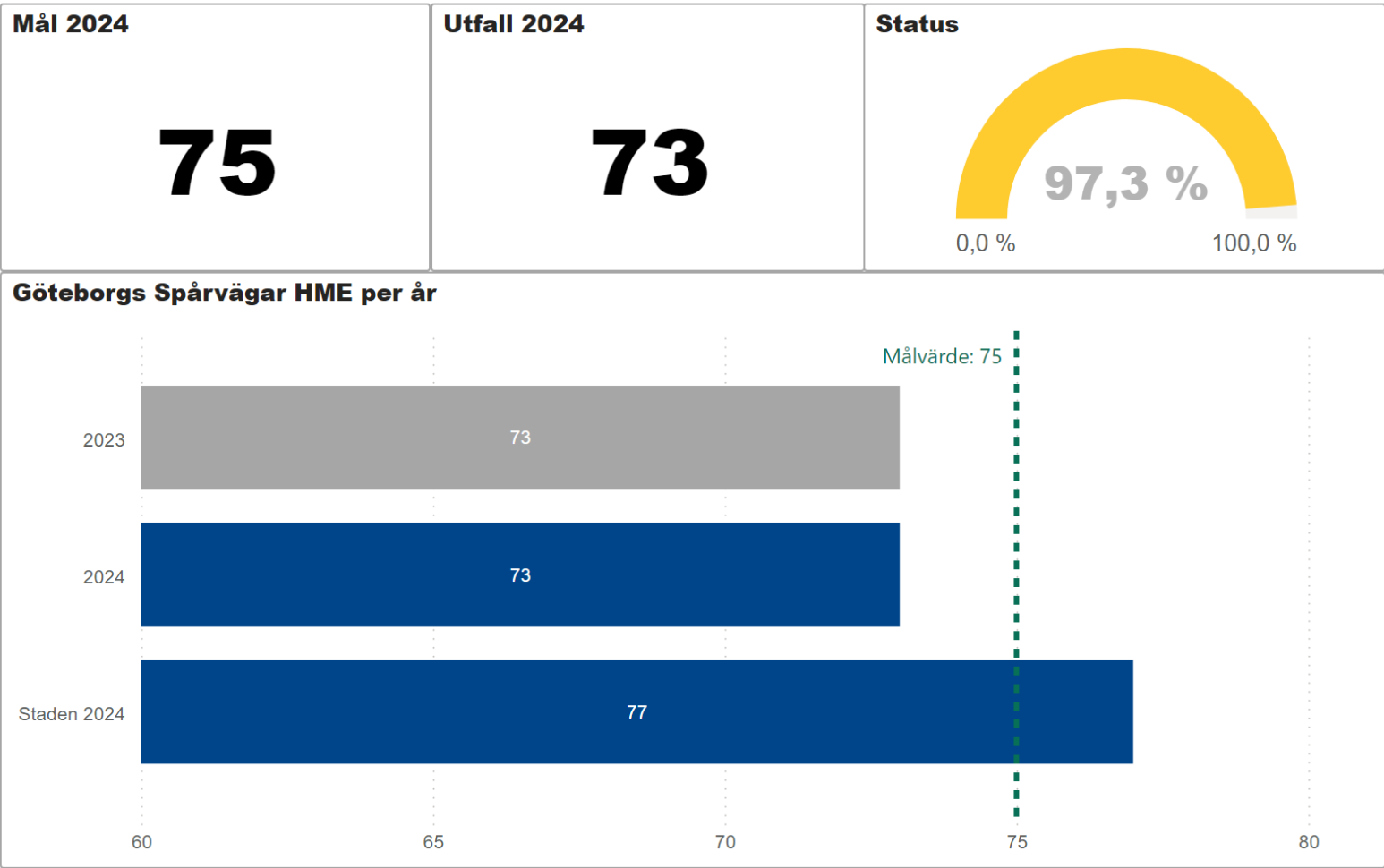
Styrning mäter organisationens förmåga att ta tillvara engagemanget och att skapa förutsättningar för ett ökat engagemang.

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 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:

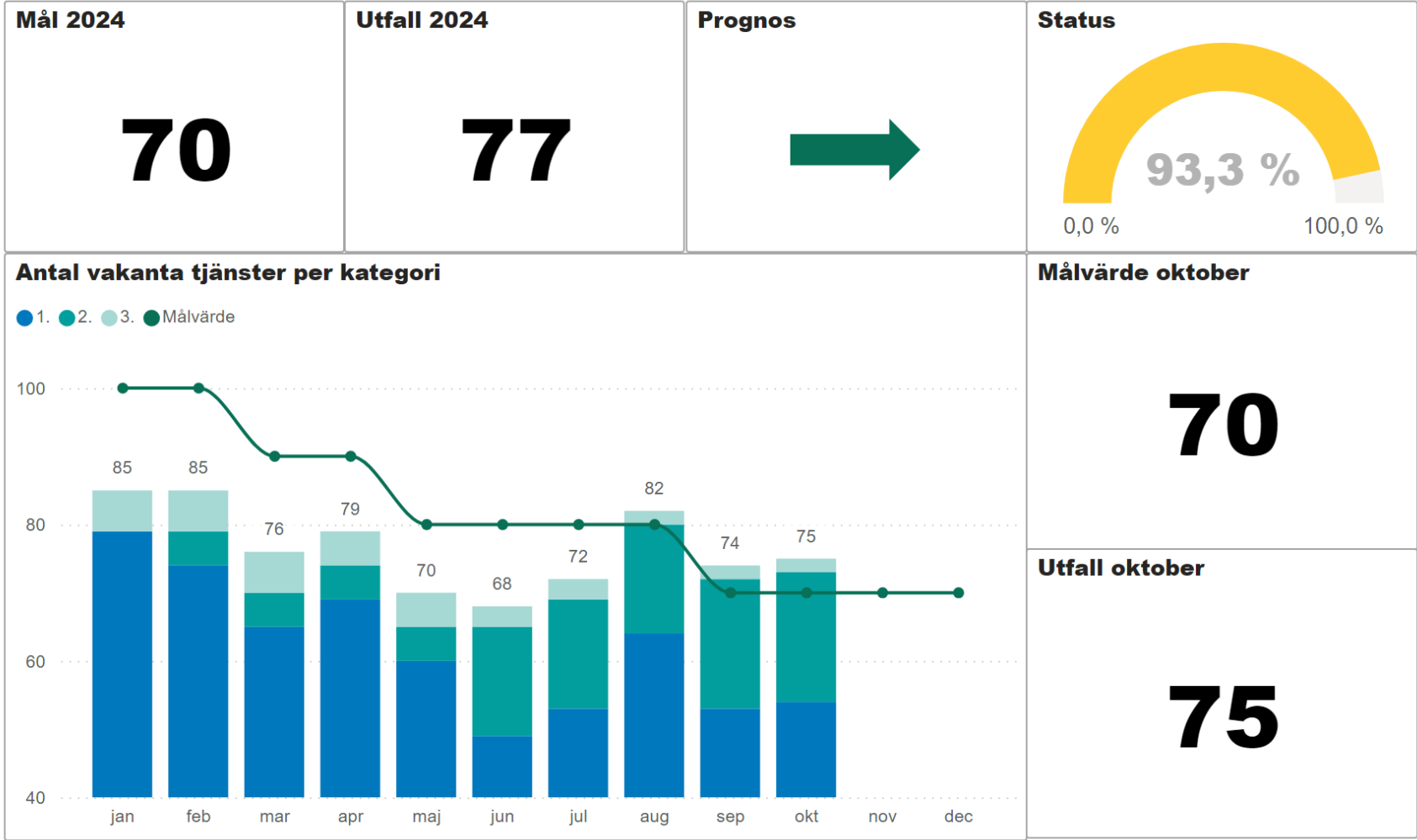
- 1. Antal lediga rader förare från personalprognos och ursprunglig trafik
- 2. Antal tjänster som vi har annonserat men inte tillsatt enligt Visma Recruit
- 3. Antal konsulter som utför arbete inom ramen för en tillsvidare tjänst

Analys

Siffrorna i linje med föregående månad.

Åtgärd

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



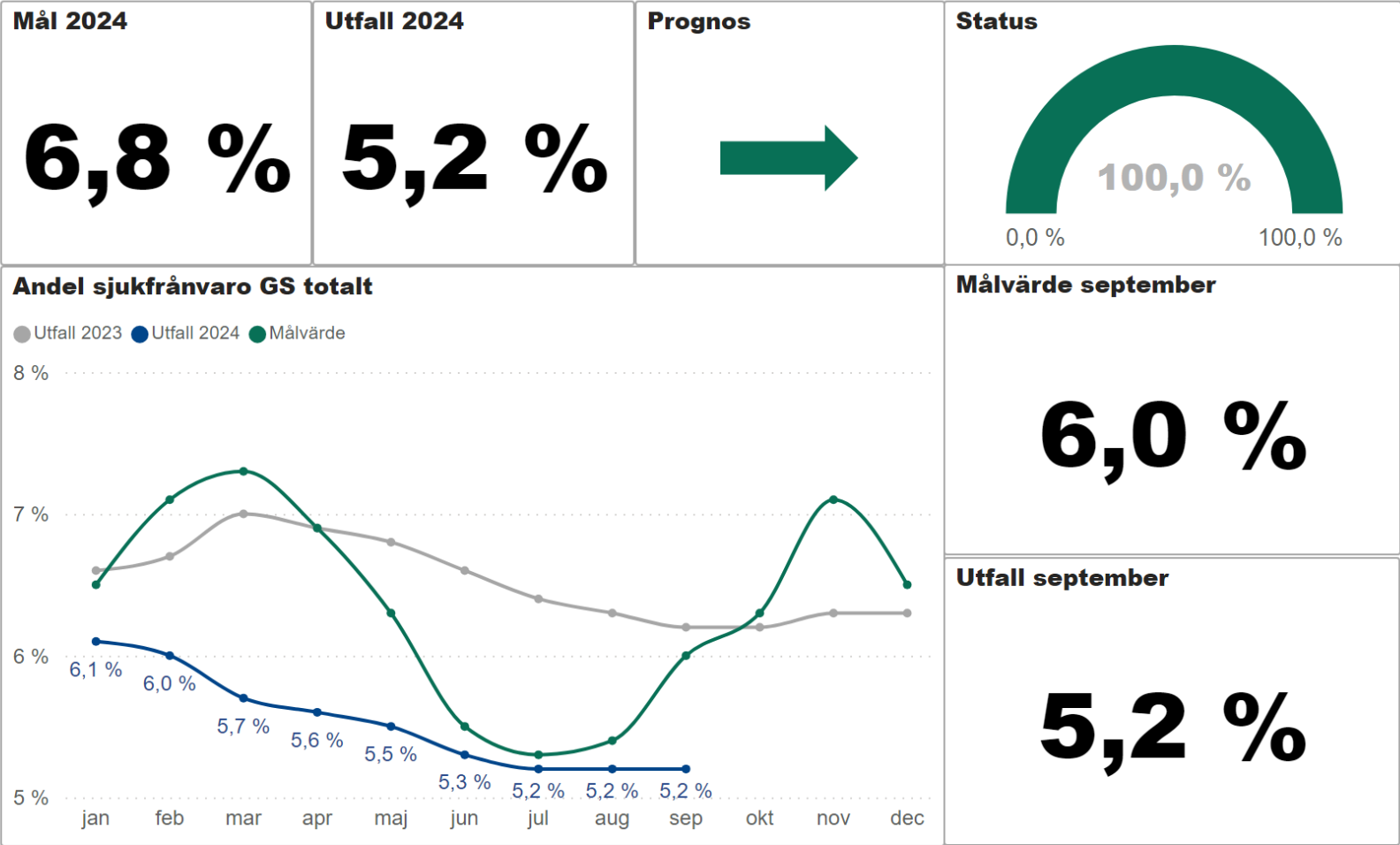
Säkrad kompetensförsörjning

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

Huvudindikator 3.3: Sjukfrånvaron ska minska

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

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



Analys

Utfall ackumulerat till och med september är 5,2 procent vilket är samma nivå som månaden innan. Både lång- och korttidsfrånvaro är klart lägre än samma månad föregående år. Förebyggande och främjande hälsoarbete samt aktivt arbete med rehabilitering ger effekt.

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

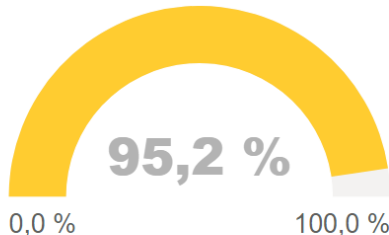
Utfall 2024

3,9

Prognos

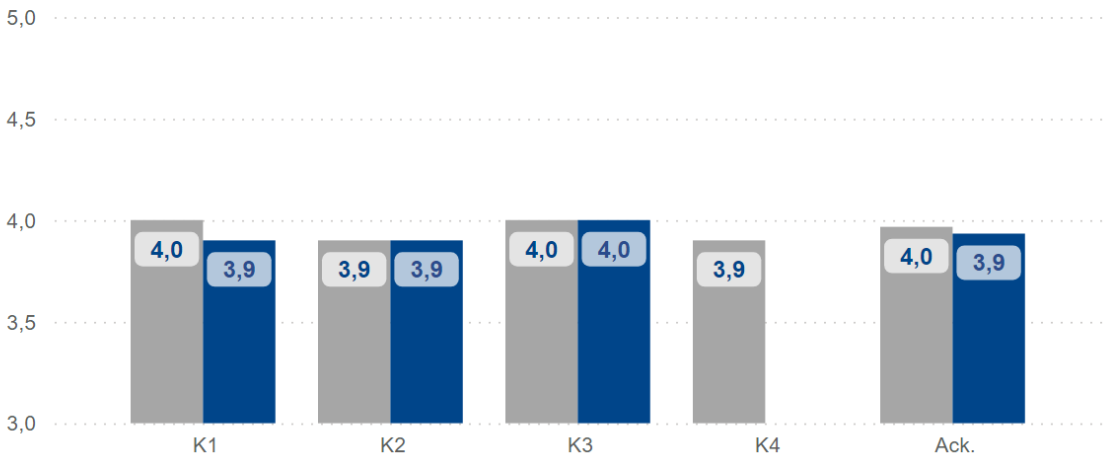


Status



Kundnöjdhet ombord, medelbetyg "Senaste resan"

● Utfall 2023 ● Utfall 2024



Målvärde K3

4,2

Utfall K3

4,0

Analys

För kvartal tre har nöjdhet med senaste resan ökat från 3,9 till 4,0. Mål för 2024 är 4,2.

Följande frågor har ökat i nöjdhet gentemot föregående kvartal: Helt, rent och städat, Trevligt bemötande, Personalen uppmärksam, Körstil, Hållplatsinformation, Plats ombord, Lita på tidhållning, Störningsinformation, Trygg ombord, Nöjd med Västtrafik

Följande frågor är oförändrade gentemot föregående kvartal: Behagligt klimat

Inga frågor har minskat i nöjdhet gentemot föregående kvartal.

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

Analys

Under oktober har vi haft 2 041 kundsynpunkter varav följande är mest frekventa:

- 1. Fordon gick inte i utlovad tid (1 719)
- 2. Föraren (132)
- 3. Fordon (36)
- 4. Körde förbi hållplats (25)

Drygt 84 procent handlar om fordon som inte gick i rätt tid och det är där ytterligare åtgärder behöver tas. Även arbetet kring synpunkter rörande förare behöver fortsätta.

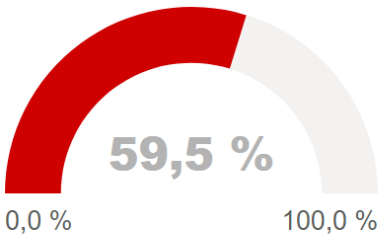
Utfall 2024

172,9

Prognos



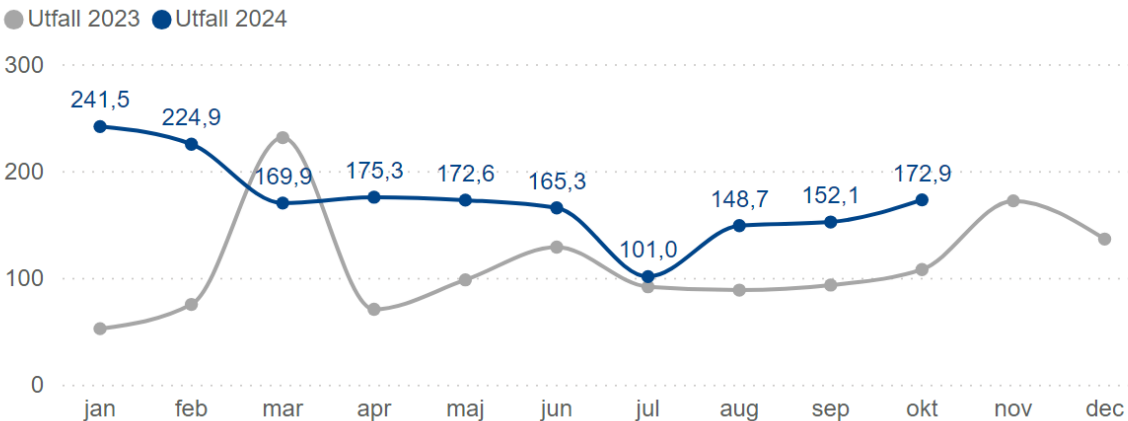
Status



Mål 2024

102,9

Antal negativa kundsynpunkter per miljoner resor



Målvärde oktober

102,9

Utfall oktober

172,9

Åtgärd

- Det sker en mängd olika arbeten för att få bättre framkomlighet och öka punktligheten. Dessa är bland annat följande:
 - Minska antal hastighetsnedsättningar
 - Genomföra en körtidsanalys under våren 2025
 - Leverans av M34 (minskar dagens fordonsbrist)
 - Möjlighet till ökad användning av tvångsstängning infördes i oktober 2024.
- Synpunkter kring förare återkommer och har från och med hösten 2024 fått en återupptagen rutin:
 - Synpunkter markerade med För kännedom skickas till Expeditionen, utefter det arbetar avdelningen Trafikpersonal och service med detta underlag.

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	
2024 resultat är ej tillgänglig		

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 har 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 oktober når vi en Trafikservicegrad på 93,3 procent. Motsvarande period 2023 låg vår Trafikservicegrad på 92,8 procent.

Orsaker till låg en låg Trafikservicegrad för oktober 2024 är främst externa faktorer och fordonrelaterade fel. Externa faktorer som påverkar är förseningar med avkortad tur som följd, olika hinder samt evenemang och demonstrationer. När det gäller fordonrelaterade fel är det främst bromsfel som är huvudorsaken.

Att bromsfel har en stor påverkan under hösten beror mycket på lövhalka och ett återkommande bromsfel på vagnsmodell M31. Felet uppstår när vagnens hjul slirar och indikerar då ett bromsfel.

Mål 2024

96,0 %

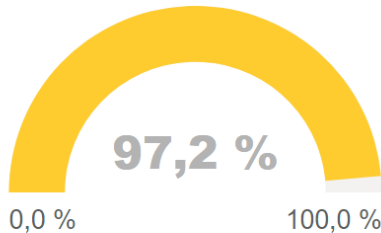
Utfall 2024

93,5 %

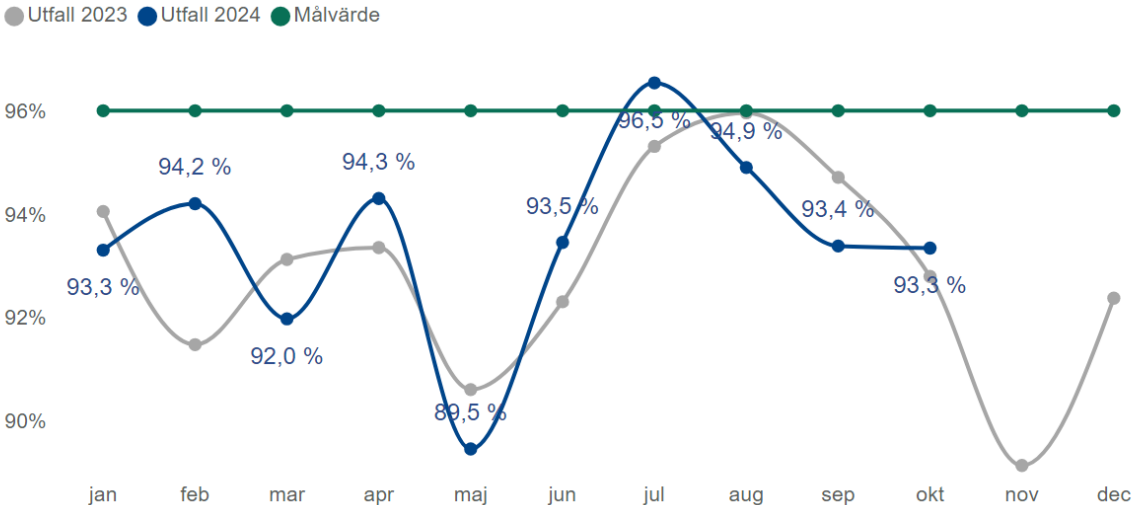
Prognos



Status



Trafikservicegrad - Andel störningsfri trafik per månad



Målvärde oktober

96,0 %

Utfall oktober

93,3 %

Åtgärd

Framkomligheten i Göteborg är i fokus och åtgärder för nya spårsträckor och linjenät planeras för att öka framkomligheten. Vagnsmodell M31 genomgår en stor revision under 2025 där bla. bromfel vid slirning kommer byggas bort.

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."

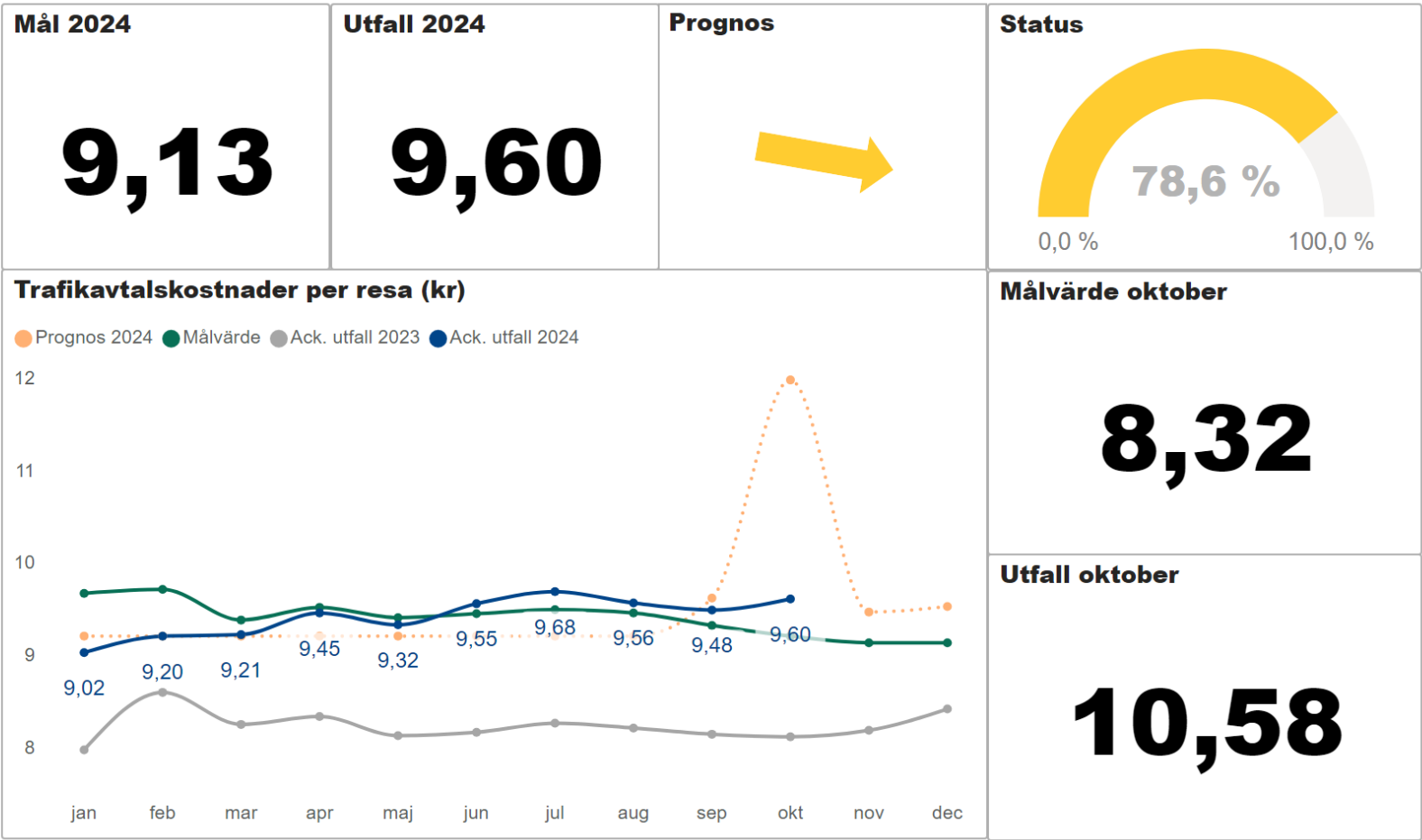
Huvudindikator 5.1: Trafikavtalskostnader per resa ska vara hållbar

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 oktober är 10,58 kr att jämföra med målvärdet för månaden om 8,32 kr. Utfallet avseende antal resor ligger under budget med ca 1,5 miljoner resor samtidigt som kostnader är högre med 13,5 mkr jämfört med budget för oktober, därav det höga kostnadsutfallet per resa.

Anledningen till de höga kostnaderna jämfört med budget för månaden beror på eftersläpande kostnader från underleverantörer för rostsanering och utrangering, större uttag av fordonsdelar samt att en inventeringsdifferens har bokförts. Pensionskostnaderna ökar på grund av prisbasbelopp och index förändringar, vilket vägs upp i utfallet utav att resterande personalkostnader är lägre än budget. Senarelagda investering gör att avskrivningskostnaden är lägre än budget.



Åtgärd

För att säkerställa att resandet ökar enligt uppsatta mål behöver bland annat fordonsfel, spårvägsanläggning och fordonsbrist 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.

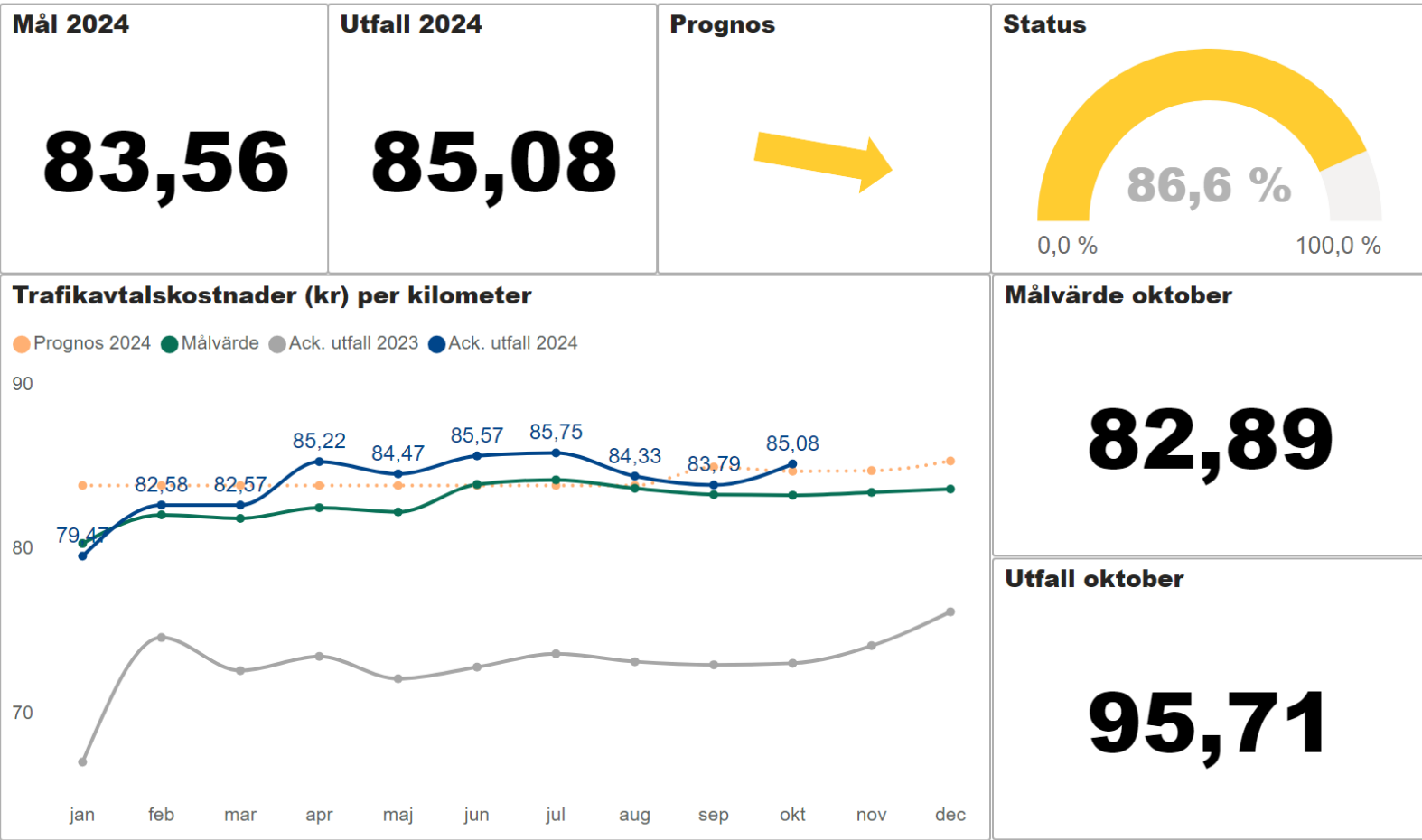
I prognosen för helåret är hänsyn tagits för det höga kostnadsutfallet för månaden och enligt prognos beräknas kostnaderna hamna under budget för helåret, vilket innebär ett lägre kostnadsutfall per resa jämfört med månadsutfallet, men något högre än budget på grund av antalet resor i förhållande till budget blir lägre än kostnaderna i förhållande till budget.

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 oktober månad är 95,71 kr att jämföra med målvärdet om 82,89 kr per kilometer. Utfallet avseende antal tågkm ligger något under budget samtidigt som kostnader för månaden är 13,5 mkr högre än budget, därav det höga kostnadsutfallet per kilometer för månaden.

Anledningen till de höga kostnaderna jämfört med budget för månaden beror på att eftersläpande kostnader från underleverantörer för rostsanering och utrangering, större uttag av fordonsdelar samt att en inventeringsdifferens har bokförts. Pensionskostnaderna ökar på grund av prisbasbelopp och index förändringar, vilket vägs upp i utfallet utav att resterande personalkostnader är lägre än budget. Senarelagda investering gör att avskrivningskostnaden är lägre än budget.

Åtgärd

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

I prognosen för helåret är hänsyn tagits för det höga kostnadsutfallet för månaden och enligt prognosen beräknas kostnaderna hamna under budget för helåret, vilket innebär ett lägre kostnadsutfall per kilometer jämfört med månadsutfallet. Prognosen för antal km för helåret ligger hamnar även den lägre än budget, vilket påverkar kostnadsutfallet per km, men inte lika mycket som kostnadsutfallet per resa.

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 samt Trafikuppföljningsrapport.

Mål 2024

76,0 %

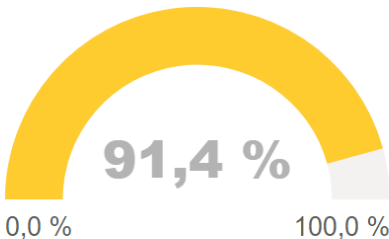
Utfall 2024

71,8 %

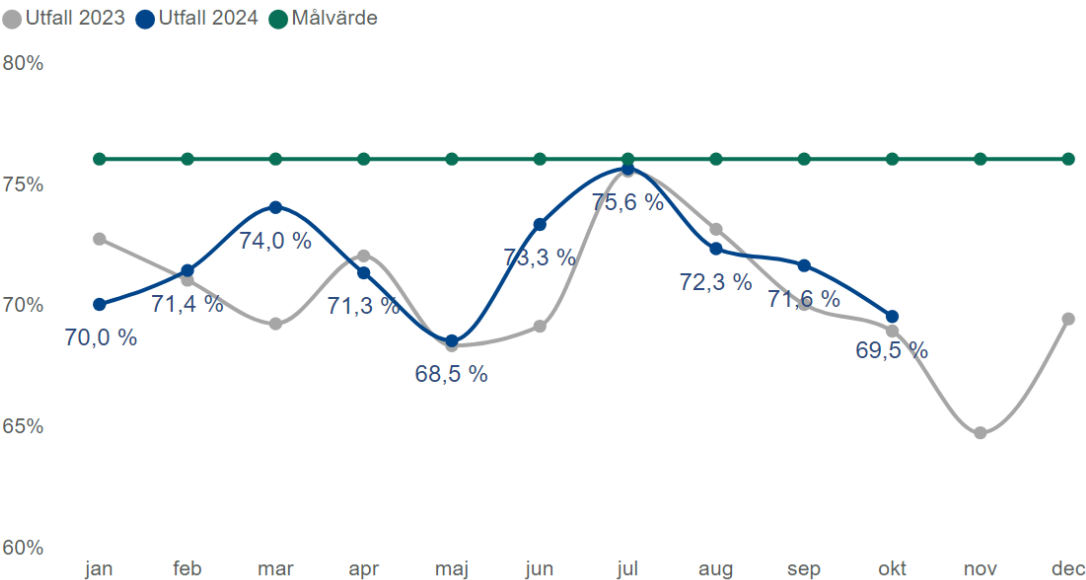
Prognos



Status



Andel punktlighet per månad



Målvärde oktober

76,0 %

Utfall oktober

69,5 %

Analys

Punktligheten i oktober ligger på 69,5 procent. Motsvarande period 2023 låg punktligheten på 68,9 procent. Trafikstörningar som påverkar vår Trafikservicegrad negativt påverkar även vår punktlighet. Framkomlighetproblem och omlagningar orsakar förseningar och sätter fasningen ur spel.

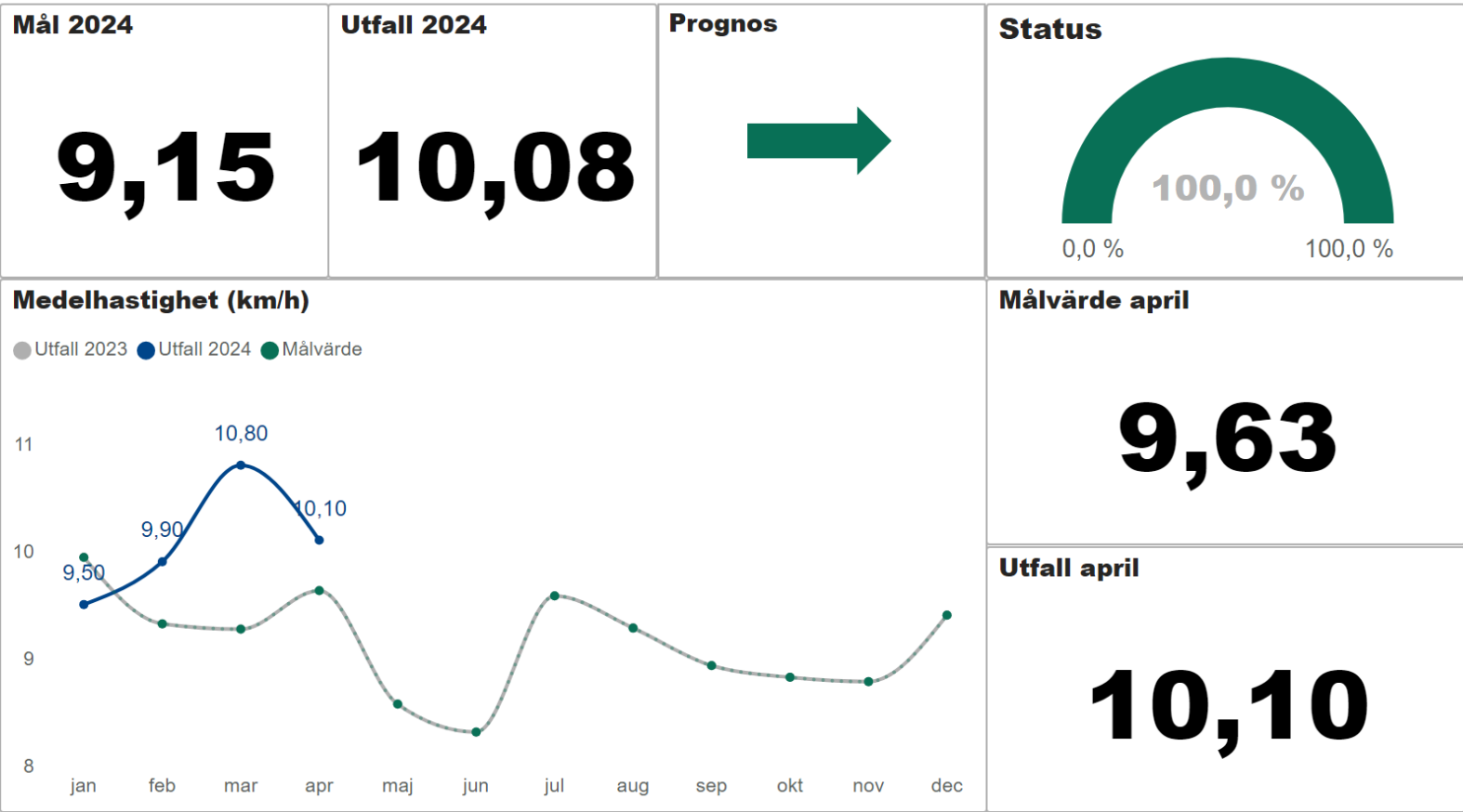
Åtgärd

Nya linjesträckningar som avlastar bland annat Brunnsparken är en stor "puzzelbit" i att lösa framkomlighetsfrågan. Detta i kombination med längre spårvagnar med större kapacitet kommer ge positiva effekter.

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 oktober då VT tagit bort BI-rapporten. Frågan är ställd om varför rapporten togs bort samt om den kommer ersättas.

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

Åtgärd

Se produktstrategi 2024, Genomförandeplan Spårvagn samt underlag framkomlighetsanalys och åtgärder kort-/ medel- och långsikt. Även projekt "Punktlighet" är i full drift, vilket specifikt är inriktat på åtgärder för att förbättra framkomligheten.

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

5. Ekonomiskt resultat

Totalt bolaget						
Resultaträkning (Mkr)	Utfall ack. 2024	Budget ack. 2024	Avvikelse ack. 2024	Prognos helår	Budget helår	Avvikelse helår
▲						
Nettoomsättning	1 245,0	1 219,2	25,8	1 487,2	1 465,4	21,7
Övriga rörelseintäkter	15,2	4,3	10,9	15,7	5,2	10,5
- Rörelsens intäkter	1 260,3	1 223,6	36,7	1 502,9	1 470,6	32,2
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-320,1	-252,4	-67,6	-353,6	-302,9	-50,7
Övriga externa kostnader	-218,8	-238,5	19,7	-285,1	-277,0	-8,1
Personalkostnader	-681,5	-690,4	8,8	-835,0	-850,8	15,8
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-19,7	-33,3	13,6	-27,5	-40,0	12,5
Övriga rörelsekostnader	-1,9	0,0	-1,9	-1,2	0,0	-1,2
- Rörelsens kostnader	-1 242,0	-1 214,7	-27,4	-1 502,4	-1 470,6	-31,7
- Rörelseresultat	18,3	8,9	9,4	0,5	0,0	0,5
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	0,8	0,1	0,7	1,0	0,1	0,9
Räntekostnader och liknande resultatposter	-0,7	-0,1	-0,6	-0,8	-0,1	-0,7
- Finansiella intäkter och kostnader	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1
- Resultat efter finansiella poster	18,4	8,9	9,5	0,6	0,0	0,6
- Årets resultat	18,4	8,9	9,5	0,6	0,0	0,6

Analys

Göteborgs Spårvägar visar för perioden januari till oktober ett positivt resultat före finansiellt netto på 18,3 mkr, vilket är 9,4 mkr högre än budget.

Rörelseintäkterna avviker totalt sett positivt mot budget med 36,7 mkr.

Kostnadssidan visar en negativ avvikelse med – 27,4mkr. Inom Trafikavtalet avviker kostnadssidan positivt med 7,4 mkr och förklaras av högre kostnader för material och köpta tjänster. Dessa vägs upp av lägre personalkostnader, avskrivningar, elkostnader samt hyra för Ringön etapp 2. För utförandeentreprenadavtalet är det huvudsakligen högre kostnader för köpta entreprenadtjänster samt kostnader för övertidsersättning och Ob-ersättning från december 2023.

Bolagets konsoliderade resultat påverkas dessutom av rörelseintäkter om 6,5 mkr, vilket härleds till återbetalning av historiska pensionsinbetalningar som inte kan härledas till dagens självkostnadskontrakt. Bolaget har fattat beslut om att avsätta 3,2 mkr av dessa för underhåll av lokaler på Rantorget samt konsulttjänster för uppdrag inom IT. 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.

Åtgärd

Se åtgärder inom respektive avtal.

5. Ekonomiskt resultat

Utförandeentreprenadavtalet

Resultaträkning (Mkr)	Utfall ack. 2024	Budget ack. 2024	Avvikelse ack. 2024	Prognos helår	Budget helår	Avvikelse helår
Nettoomsättning	177,0	161,0	16,0	214,2	193,2	21,0
Övriga rörelseintäkter	0,8	0,0	0,8	0,7	0,0	0,7
- Rörelsens intäkter	177,8	161,0	16,9	214,9	193,2	21,7
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-77,4	-54,1	-23,3	-89,8	-64,9	-24,8
Övriga externa kostnader	-31,7	-36,5	4,7	-37,9	-43,5	5,6
Personalkostnader	-67,4	-63,5	-4,0	-85,4	-76,5	-8,9
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-5,2	-6,9	1,7	-6,8	-8,3	1,5
Övriga rörelsekostnader	-1,2	0,0	-1,2	-1,2	0,0	-1,2
- Rörelsens kostnader	-183,0	-161,0	-22,0	-221,0	-193,2	-27,8
- Rörelseresultat	-5,1	0,0	-5,1	-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	-5,1	0,0	-5,1	-6,1	0,0	-6,1
- Årets resultat	-5,1	0,0	-5,1	-6,1	0,0	-6,1

Analys

Utförandeentreprenadavtalet redovisar per oktober månad ett negativt rörelseresultat före finansiellt netto om -5,1 mkr. Detta beror till största del på kostnader för vattenläcka Bockverkstan 1,4 mkr, ökade personalkostnader 0,4 mkr samt ofinansierade overheadkostnader om 2,9 mkr.

Rörelsen intäkter har en avvikelse mot budget om 16,9 mkr, verksamheten budgeterar intäkterna efter historiska utfall på grund av att beställningar sker efter att GS fastställt budgeten för nästkommande år.

Rörelsens kostnader redovisar en negativ avvikelse mot budget om 22,0 mkr, vilket huvudsakligen beror på att verksamheten redovisar högre kostnader för entreprenadstjänster och personalkostnader än budgeterat.

- Kostnader för köpta tjänster, material och varor är 23,3 mkr högre än budget. Övriga externa kostnader redovisar positiv avvikelse mot budget om 4,7 mkr vilket beror på lägre kostnader för fördelade kostnader än budgeterat.
- Personalkostnader har en negativ budgetavvikelse om 4,0 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 1,7 mkr vilket beror på försening i investeringar samt 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 214,9 mkr vilket är 6,5 mkr högre jämfört med prognos gjord i september vilket är en positiv avvikelse mot budget om 21,7 mkr. Intäkterna fördelas enligt nedan:

- Betalplan 87,6 mkr.
- ÅTA 50,7 mkr.
- Planerat underhåll 59,0 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 3,8 mkr.

Positiva kostnadsförändringar:

- Lägre kostnader mot budget avseende övriga externa kostnader om 5,7 mkr. Detta på grund av lägre utfall i fördelade kostnader gentemot budgeterade fördelade kostnader.

Negativa kostnadsförändringar:

- Kostnad för varor, material och vissa köpta tjänster ökar jämfört mot budget, 24,8 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 är högre jämfört mot budget, 8,9 mkr, vilket i huvudsak beror på färre sålda timmar till kund, dvs. krediterad kostnad för utfört arbete är lägre jämfört med budget samt att pensionskostnaderna är högre mot budget på grund ökade löner.

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	1001,2	1007,8	-6,6	1200,1	1209,3	-9,2
Övriga rörelseintäkter	9,7	3,8	5,8	8,0	4,6	3,4
- Rörelsens intäkter	1010,9	1011,6	-0,8	1208,1	1213,9	-5,8
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-226,6	-190,7	-35,8	-243,9	-228,9	-15,0
Övriga externa kostnader	-209,9	-228,2	18,3	-275,9	-273,9	-2,0
Personalkostnader	-543,7	-557,4	13,7	-664,3	-679,5	15,2
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-14,5	-26,4	12,0	-20,7	-31,7	11,0
Övriga rörelsekostnader	-0,8	0,0	-0,8	0,0	0,0	0,0
- Rörelsens kostnader	-995,4	-1002,8	7,4	-1204,8	-1213,9	9,2
- Rörelseresultat	15,5	8,9	6,6	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	-0,7	-0,1	-0,6	-0,8	-0,1	-0,7
- Finansiella intäkter och kostnader	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1
- Resultat efter finansiella poster	15,6	8,9	6,7	3,5	0,0	3,5
- Årets resultat	15,6	8,9	6,7	3,5	0,0	3,5

Analys

Trafikavtalet redovisar per oktober månad ett rörelseresultat före finansiellt netto om 15,5 mkr, vilket är 6,6 mkr högre än budget per oktober.

Rörelsens intäkter har en negativ avvikelse mot budget 0,8 mkr.

Rörelsens kostnader avviker totalt med 7,4 mkr i lägre kostnader, vilket främst består av:

- Högre materialkostnader på 16 mkr då materialuttag på fordonsdelar har varit högre, 7,6 mkr, samt bygg och underhållsmaterial med 3,8 mkr, vilket beror på att det budgeterats som fördelade kostnader.
- Högre kostnader för köpta tjänster om 24,7 mkr. M29 svets budgeterades som fordonsdelar, M28 utskrotningskostnader 5 mkr, kollisionsskostnad 3 mkr, 8,4 mkr härleddes till Infra och fastighetsskötsel, M33 köpt underhåll av Alstom.
- Lägre elkostnader om 5 mkr, periodisering då elkostnaderna brukligt går upp under vintermånaderna.
- 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. Underhållskostnaderna för fastigheter ökar med 3,7 mkr. Ökade kostnader för arbetskläder om 2,2 mkr och högre försäkringskostnader om 3,5 mkr än budget, indexuppräknig för låg i budget totalt 18,3 mkr.
- Lägre personalkostnader om 13,7 mkr. 8 mkr är differens i fördelade personalkostnader som ersatts av köpta tjänster. Vakanser relaterade till driftförsening på RÖX, 2,7 mkr.
- Lägre avskrivningar om 12 mkr p.g.a. senarelagda investeringar.

Prognos 2024

Prognosen redovisar ett positivt rörelseresultat om 3,4 mkr. Intäkterna beräknas bli lägre med 5,8 mkr mot budget med anledning av att budgeterad inlösning av pensionsfond uteblir samt ökade försäkringsersättningar för kollisioner. Även kostnaderna beräknas bli lägre med 9,2 mkr 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 är lägre med -10 mkr p.g.a. tillgänglig fond.
- Övriga intäkter är högre med 4,2 mkr, försäkringsintäkter för kollisioner.

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 11 mkr p.g.a. senarelagda investeringar.
- Lokalkostnaderna 16 mkr hyreskostnader för etapp 2 Ringön.
- Personalkostnader 9,9 mkr i relation till vakanser. Senare lagd rekrytering på grund av avstängda spår RÖX samt effektiviseringar vid öppnade av RÖX 4,8 mkr.
- Fördelade kostnader 8,2 mkr har budgeterats som interndebitering men utfallet är köpta tjänster.
- Övrigt inklusive inläggning i förråd 4,5 mkr.

Negativa kostnadsförändringar:

- Köpta tjänster 27,3 mkr, 8,2 mkr omföres från fördelade kostnader, M28 utskrotningskostnader 5 mkr, kollisionsskostnad 3 mkr, M33 köpt underhåll av Alstom.
- Avgifter för pensioner ökar på grund av ändrade prisbasbelopp och räntor om 14,8 mkr mot budget.
- Trygghetslarm förare 3,2 mkr.
- Intraservice 3 mkr, höjd årsavgift för Stadens tjänstepaket.
- Uniformer 2 mkr, fler nya förare och högre uttag än budgeterat.
- Försäkringar 2,1 mkr, höjd årsavgift.
- Avstängda spår på RÖX prognostiserat med merkostnader för förare på totalt 0,8 mkr, var initial kostnad om 0,5 mkr för omplacering av förare och 0,01 mkr per vecka i utlåningstillägg för förare som utgår från annan depå. Lägre kostnader för tekniker härled till senarelagd rekrytering.

Åtgärd

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

5. Ekonomiskt resultat

Övriga avtal, projekt och uppdrag

Resultaträkning (Mkr)	Utfall ack. 2024	Budget ack. 2024	Avvikelse ack. 2024	Prognos helår	Budget helår	Avvikelse helår
Nettoomsättning	66,5	50,5	16,1	72,5	62,9	9,6
Övriga rörelseintäkter	-2,3	0,3	-2,5	0,0	0,3	-0,3
- Rörelsens intäkter	64,3	50,7	13,5	72,5	63,2	9,3
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-12,8	-4,7	-8,1	-13,2	-5,6	-7,6
Övriga externa kostnader	-37,3	-35,7	-1,6	-44,8	-42,7	-2,1
Personalkostnader	-12,6	-10,3	-2,3	-14,6	-14,9	0,3
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Rörelsens kostnader	-62,7	-50,7	-12,0	-72,5	-63,2	-9,3
- Rörelseresultat	1,6	0,1	1,5	0,0	0,0	0,0
- Resultat efter finansiella poster	1,6	0,1	1,5	0,0	0,0	0,0
- Årets resultat	1,6	0,1	1,5	0,0	0,0	0,0

Analys

Åtgärd N/A

Inom Övriga avtal finns följande ansvar, projekt och uppdrag:

- Ringlinien finansieras 50/50 mellan Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen. Resultatet per oktober visar ett negativt resultat med 0,08 mkr som beror på högre kostnader för köpt tjänst och entreprenad vilket avser reparation av krockskadad vagn.
- Spårvägssällskapet Ringlinien har ett positivt resultat per oktober på 1,5 mkr vilket avser intäkter för abonnemangskörningar från år 2023 som Spårvägssällskapet får behålla för fortsatt investering i verksamheten.
- Infrastrukturs projekt mot externa kunder har i oktober ett ackumulerat positivt rörelseresultat på 1,4 mkr. Differensen av det ackumulerade rörelseresultatet mellan oktober och föregående månad, -0,2 mkr, beror på kostnader som avsett september månad registrerats sent, och därmed först belastat resultatet i oktober. Det ackumulerade positiva resultatet beror på projekt med fastprisavtal där intäkterna överstiger kostnaderna samt intäkter i 2024 för tidigare ej fakturerade arbeten som utförts under 2023.
- Fastighetenheten har i oktober ett ackumulerat negativt rörelseresultat på 1,25 mkr. Det negativa resultatet beror dels på att verksamheten inte har det antalet anställda som budgeterats för, dels förändringar i personalens tjänstgöringsgrad samt en relativt hög sjukfrånvaro under våren. Vilket lett till färre debiterade timmar än beräknat och således 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.



**Göteborgs
Spårvägar**

Tillsammans sätter vi Göteborg i rörelse