



Månadsrapport December 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

2024 noterade vi en minskning i antal resor jämfört med 2023. Ackumulerat antal resor för perioden januari till december 2024 uppgick till cirka 125 miljoner vilket är 2,15 procent lägre än förra året. Vårens reduktion gentemot grundtabell samt få stora evenemang i Göteborg tros vara bidragande orsaker till minskningen.

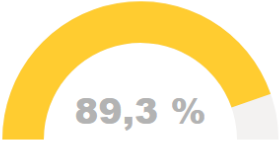
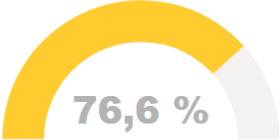
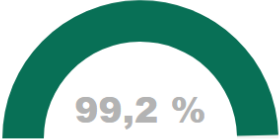
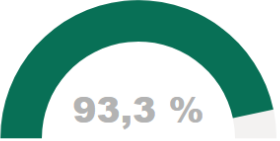
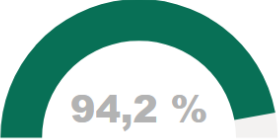
Vår leveransförmåga för perioden januari till december 2024 uppgick till 93,5 vilket är 0,6 procent lägre än förra året. Vår punktlighet för samma period låg på 71,2 procent, vilket är 4,8 procent under vårt årsmål och 1,5 procent lägre jämfört med 2023. Orsakerna till ovan utfall beror på att vi i början av året hade svårt att attrahera nya spårvagnsförare. Även externa faktorer påverkade så som olyckor, trafikstockningar, broöppningar samt stora arbeten i de centrala delarna av Göteborg vilket ledde till större köbildningar än normalt. Vi hade även kvar en hel del hastighetsbegränsningar som påverkade punktligheten.

2024 noterade vi en minskning av vägtrafikolyckor. Jämfört med 2023 har vägtrafikolyckorna minskat med cirka 17 procent vilket indikerar att de åtgärder som genomförts kan ha gett effekt.

Avslutningsvis visade Göteborgs Spårvägar ett negativt resultat före finansiellt netto på minus 17,8 miljoner kronor, vilket var 17,8 miljoner kronor lägre än budget. Inom Trafikavtalet avvek kostnadssidan negativt med minus 5,9 miljoner kronor och förklaras huvudsakligen av högre kostnader för material, köpta tjänster, arbetskläder och försäkringskostnader. Dessa vägs dock upp av lägre kostnader för el, avskrivningar, hyra för Ringön etapp 2 samt lägre personalkostnader.

Inom Utförandeentreprenadavtalet avvek kostnadssidan negativt med 31,9 miljoner kronor och det beror på högre kostnader för köpta tjänster och varor än budgeterat, högre personalkostnader vilket främst beror på lägre stämplat tid mot projekt på grund av vakanser. Dessa vägs dock upp av lägre övriga kostnader samt av lägre avskrivningskostnader. Bolagets konsoliderade resultat påverkades dessutom av rörelseintäkter om 6,5 miljoner kronor vilket härleds till återbetalning av historiska pensionsinbetalningar som inte kan härledas till dagens självkostnadsavtal.

3. Övergripande mål och status

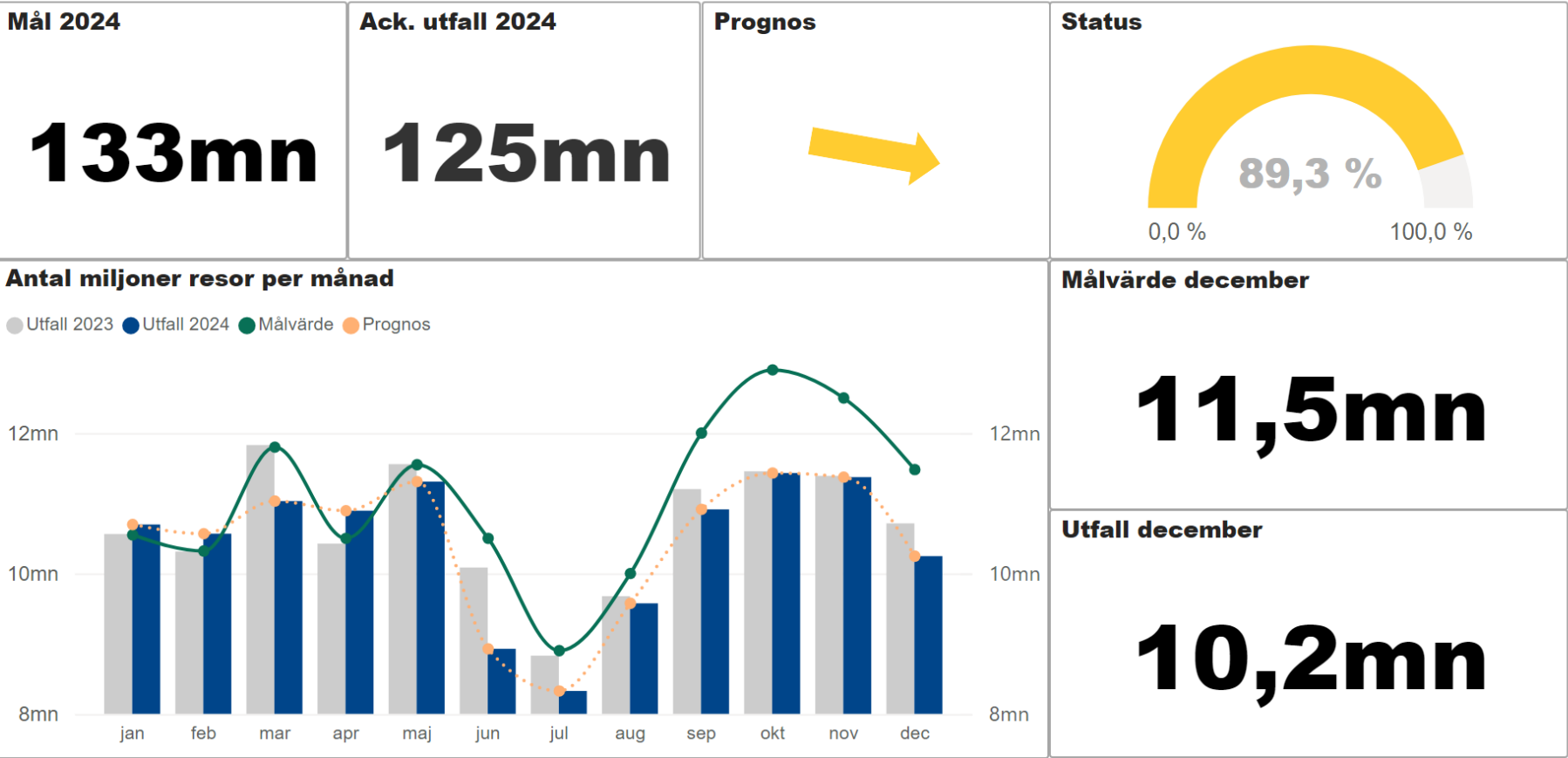
Status dec 2024	Status	Prognos
Ökat resande	 89,3 %	
Säker och hållbar resa	 76,6 %	
Säkrad kompetensförsörjning	 99,2 %	
Nöjda kunder	 93,3 %	
Ständigt förbättrad effektivitet	 94,2 %	

Ökat resande

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

Huvudindikator 1.1: Antal resor ska öka

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



Analys

I december uppgick antalet resor till cirka 10,2 miljoner vilket är en minskning med 4,36 procent jämfört med samma månad föregående år. Ackumulerat antal resor januari-december uppgick till cirka 125,3 miljoner, vilket är 2,15 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 under våren påverkat resandeutvecklingen negativt.

Denna sommar var evenemangen i ett så kallat "mellanår" vilket sannolikt medfört minskad turism vilket påverkat resultatet.

I mitten av augusti startade vintertabellen där linje 13 dag blev indragen på obestämd tid 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 drog igång i mitten av augusti blev endast linje 13 dag mellan Wieselgrensplatsen och Sahlgrenska Huvudentré indragen motsvarande cirka 2,5 procent av kilometerproduktionen.

För att säkerställa ökat resande 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 kommer troligtvis att ge fler resenärer.

Den kommande spårvägen i Lindholmsallén, som ska vara klar i december 2025, förväntas öka resandet med spårvagn. Det är idag oklart hur stor andel resande från buss som förväntas övergå till spårvagn. Västlänken Station Haga har försenats vilket innebär osäkerhet gällande påverkan på 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."

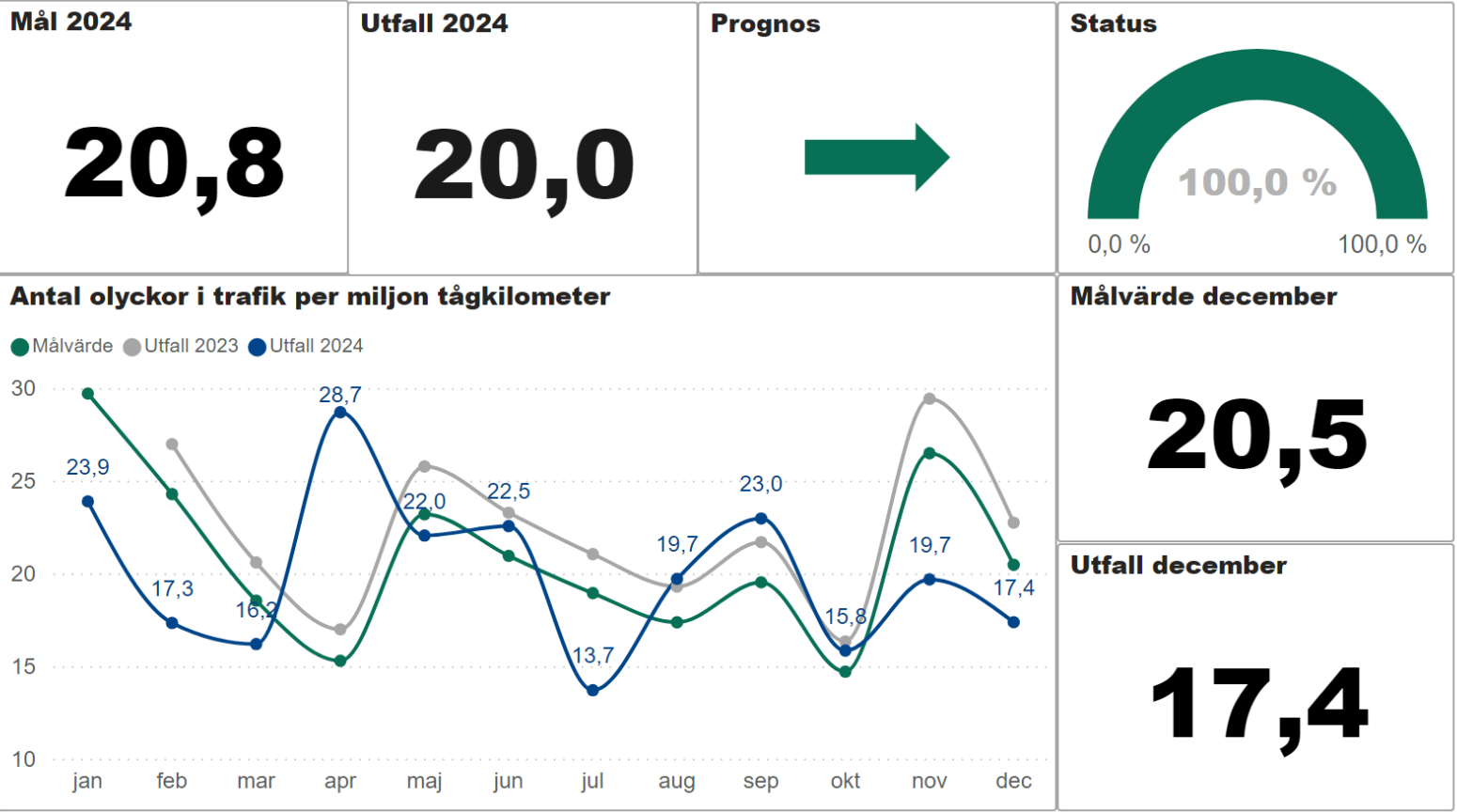
Huvudindikator 2.1: Antal olyckor i trafik ska minska

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

I december inträffade 15 vägrafikolyckor (VTO). Det är ett stabilt antal jämfört med föregående månader i Q4. Jämför man med december 2023 innebär antalet VTO:er en markant minskning med 37,5 procent. Jämför man hela 2023 med 2024 går antalet VTO:er åt rätt håll. Ackumulerade data visar en minskning av antalet VTO:er med ca 17 procent vilket innebär att målet uppnåtts.

Huvuddelen av Vägrafikolyckorna är av typen mindre allvarlig olycka utan personskador. Utifrån Nollvisionen och Trafiksäkerhetsmålen är detta bra. Däremot är det ett problem utifrån vagnstillgång eftersom skadorna på vagnarna som uppstår i samband med kollisioner och vägrafikolyckor medför behov av reparationer vilket i sin tur innebär att vagnarna inte är tillgängliga för trafik.

Fall i vagn varierar men under november och december var antalet fall i vagn 5 respektive 4 till antalet vilket kräver åtgärder från Trafikpersonal och service.

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 kring vikten av att vara uppmärksam i trafiken likt kampanjen för reflexer i mörka perioder. Trafiksäkerhetsansvarig lyfter frågan i lämpliga forum. Under 2025 behöver vi genomföra ytterligare åtgärder för att minska antalet vägrafikolyckor samt fortsätta vårt arbete mot måluppfyllelse.

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 i november månad låg på 21,8. Ackumulerat för året ligger utfallet för hela GS nu på 21,0 vilket är sämre än 2024 års målvärde om 16,9.

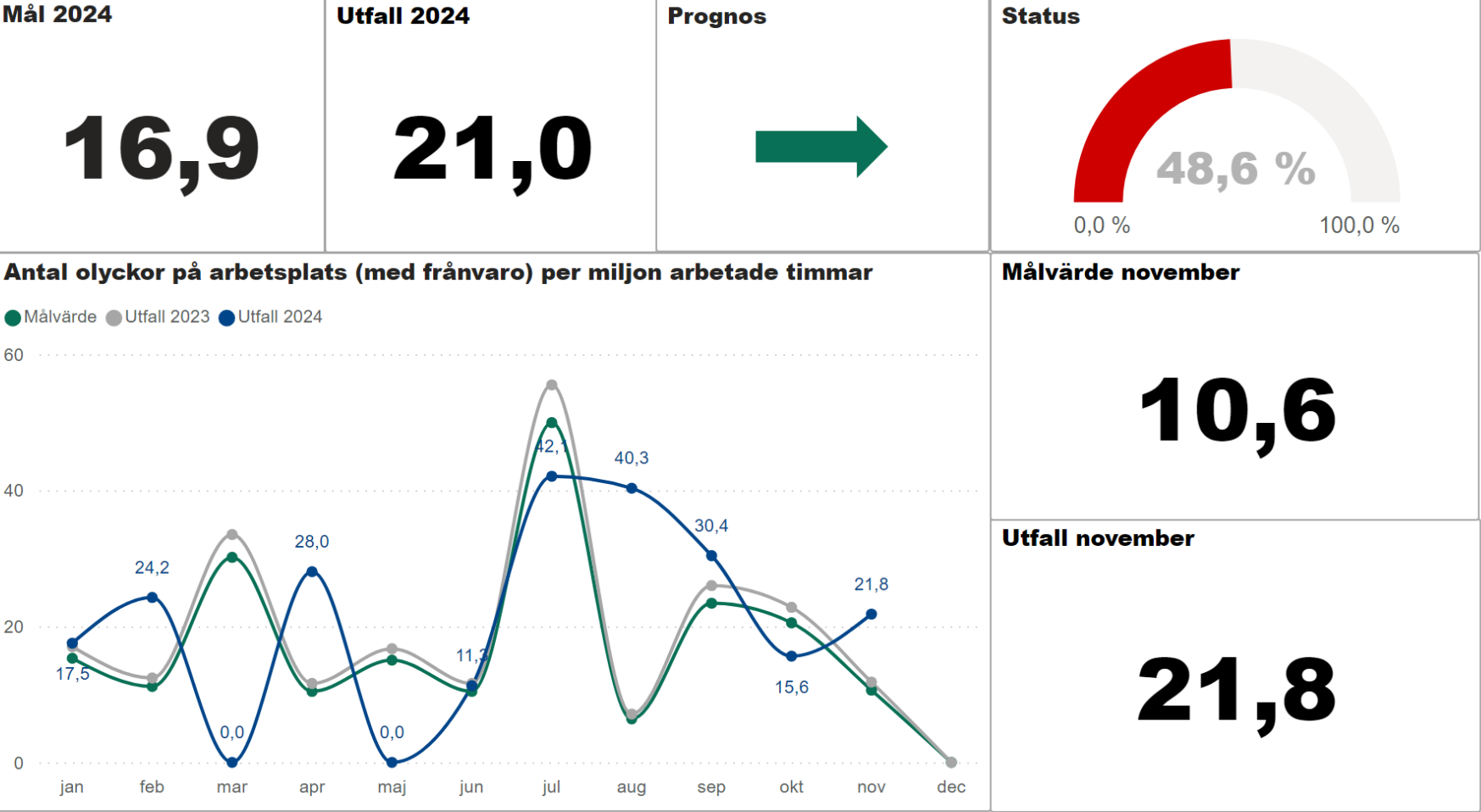
Resultaten för föregående månader vittnar om att utfallen kan pendla mycket och att en enstaka olycka får ett stort genomslag på utfallet.

Totalt har det rapporterats 4 olyckor med frånvaro under september. 2 av dessa fall är inte 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. Dessa 2 olyckor 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 fokusera på att alltid komplettera olyckor med uppgifter om sjukfrånvaro så att datakvaliteten förbättras.



Säker och hållbar resa

Mål 2024

1,5

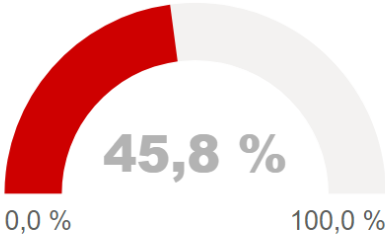
Utfall 2024

1,9

Prognos

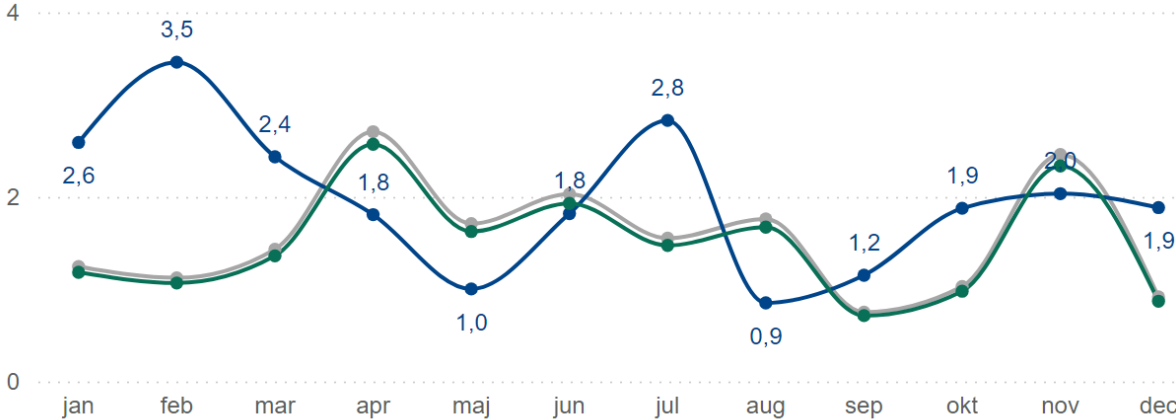


Status



Antal ton restavfall per miljon resor

● Utfall 2023 ● Utfall 2024 ● Målvärde



Målvärde december

0,9

Utfall december

1,9

Analys

Mängden restavfall ökade under december månad 2024 jämfört med samma period 2023.

Skilnader kan variera kraftigt då tömning av containrar inte görs jämnt fördelat mellan månaderna utan sker delvis med budad tömning.

Åtgärd

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

Därtill är ökad förståelse för källsortering, lagstiftade krav och krav från staden 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.

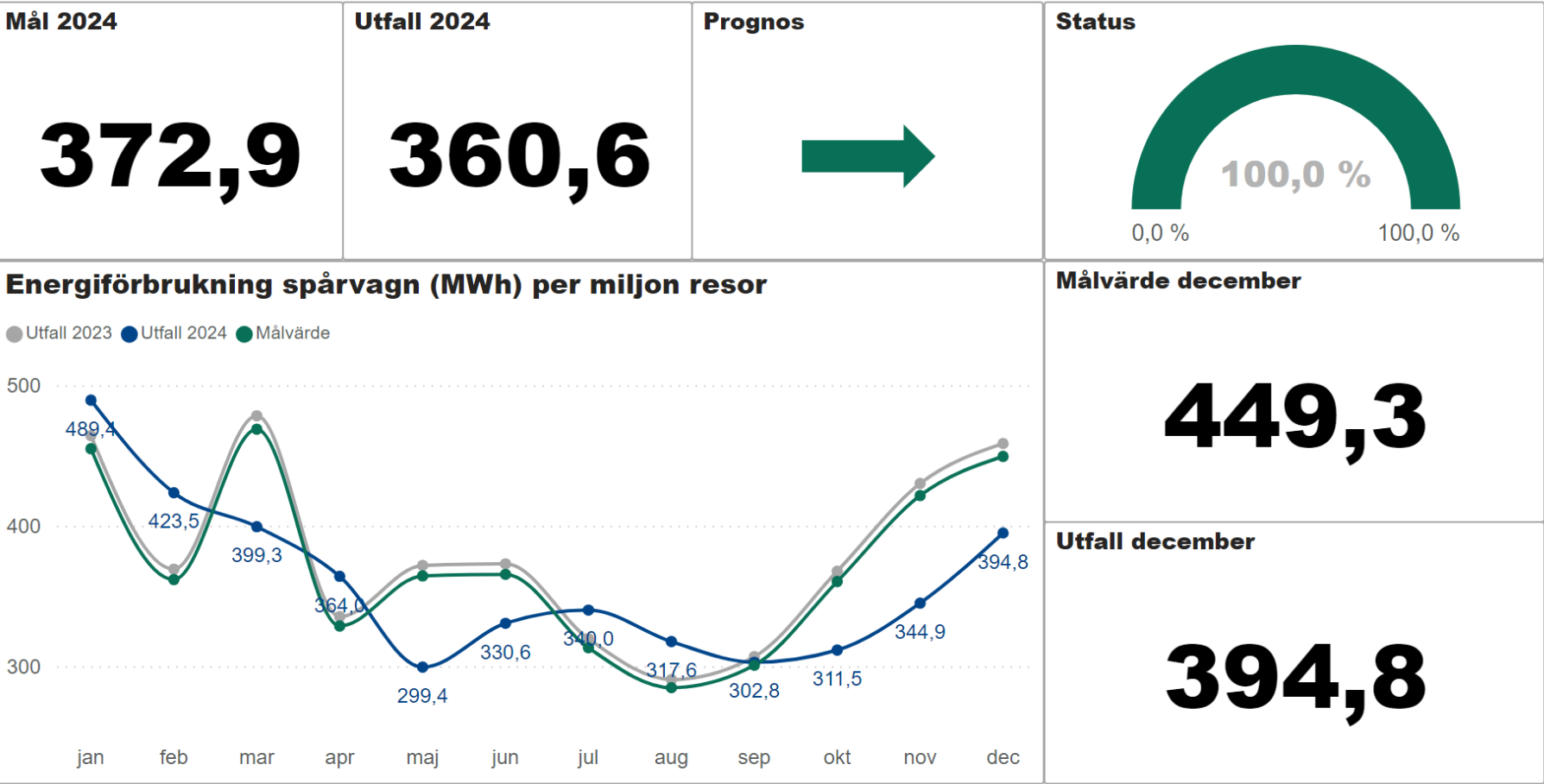
Analys

Energiförbrukningen per resa var lägre under december 2024 än december 2023. Minskat antal resor och mildare klimat tros vara anledningen till minskningen.

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, vilket kommer påbörjas under första kvartalet 2025. I och med detta kommer vi få större möjligheter att sätta in effektiva och 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

16,4

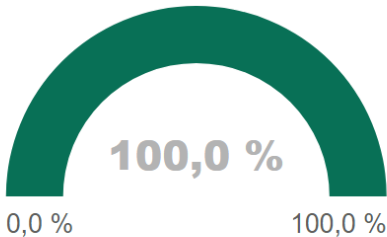
Utfall 2024

14,6

Prognos

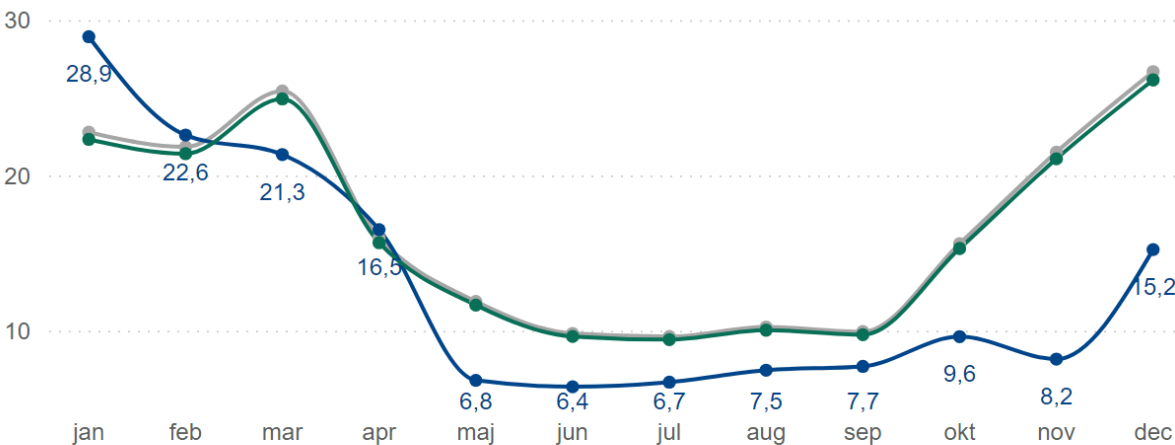


Status



Energiförbrukning fastighet (kWh) per kvm

● Utfall 2023 ● Utfall 2024 ● Målvärde



Målvärde december

26,1

Utfall december

15,2

Analys

Energiförbrukningen för fastighet under december 2024 var lägre än den under december 2023. Mildare väder 2024 tros vara den främsta anledningen.

Åtgärd

Förstärkt hållbarhetsarbete och bredare dialog mellan avdelningarna kan både ge en säkrare analys samt större möjligheter att hitta lämpliga energieffektiviseringsåtgärder. Ett sådant arbete kommer påbörjas under första kvartalet 2025. Bättre samarbete med energileverantörer måste till för att framöver kunna göra kompletta sammanställningar.

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.

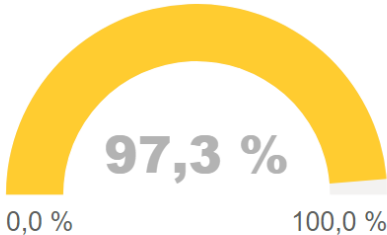
Mål 2024

75

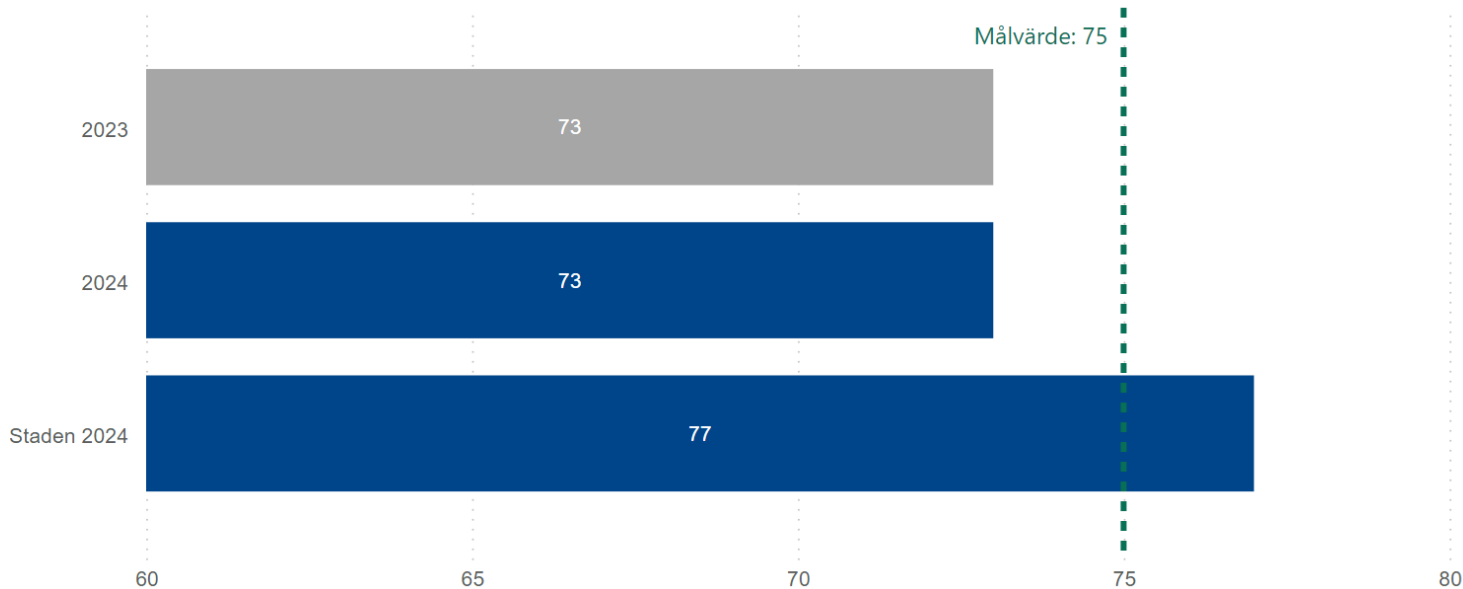
Utfall 2024

73

Status



Göteborgs Spårvägar HME per år



Åtgärd

Bolagsledning och respektive avdelning arbetar nu med att ta fram handlingsplan utifrån resultat på olika nivåer i organisationen. Senast den 10 maj ska alla medarbetare ha fått ta del av resultatet för sin avdelning/enhet.

Säkrad kompetensförsörjning

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

Huvudindikator 3.2: Vakanta tjänster ska minska
Genom att följa antal vakanta tjänster ska vi tillsätta rätt antal medarbetare med rätt kompetens. Vi tittar på antal vakanta tjänster i tre olika områden:

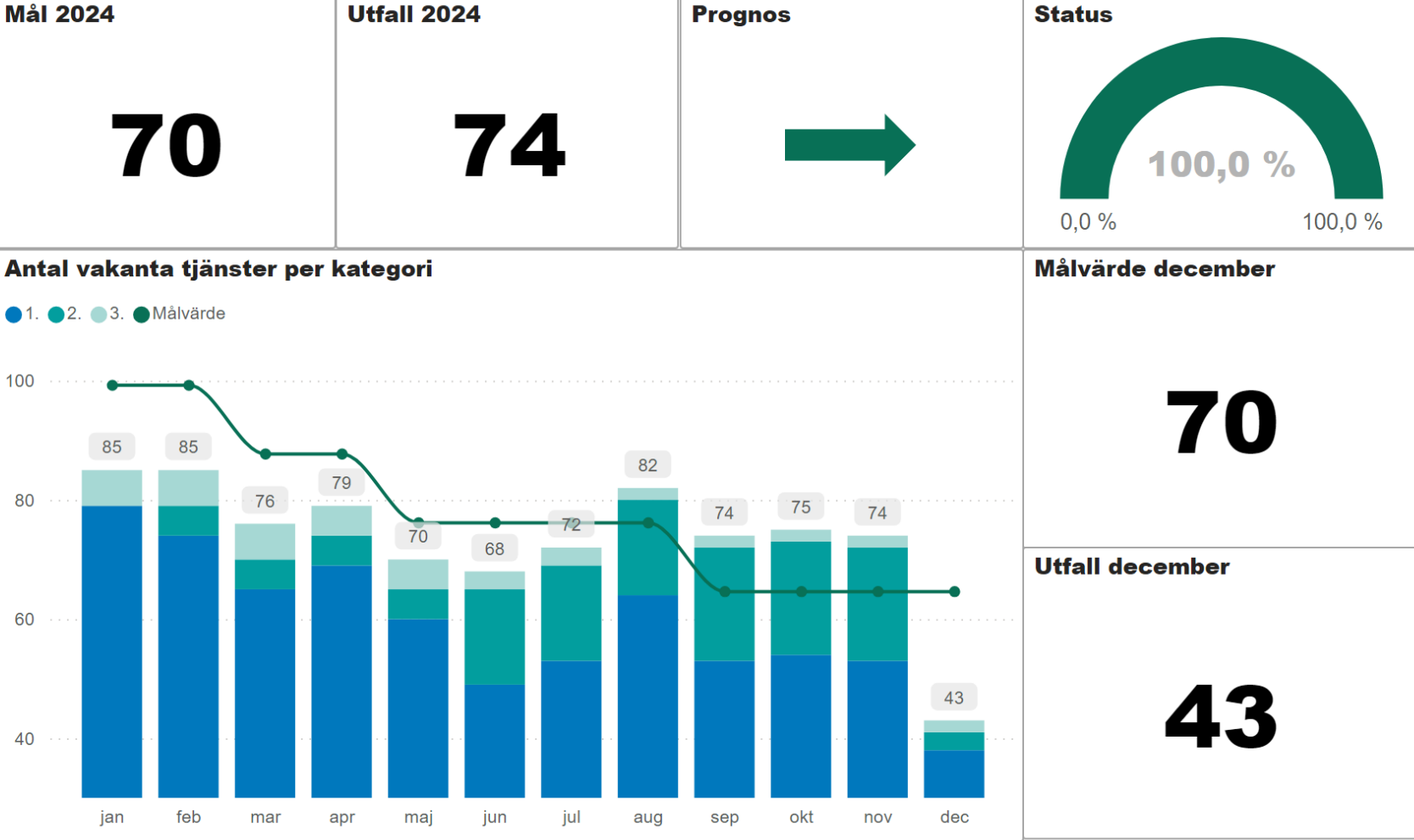
- 1. Antal lediga rader förare från personalprognos och ursprunglig trafik
- 2. Antal tjänster som vi har annonserat men inte tillsatt enligt Visma Recruit
- 3. Antal konsulter som utför arbete inom ramen för en tillsvidaretjänst

Analys

Antalet vakanta tjänster minskade under året eftersom rekrytering och utbildning av nya förare översteg antalet avgångar i samma yrkesgrupp. Resultatet på förargruppen är bättre än tidigare prognoser på grund av minskat antal avgångar, att utbildningsplatser tillsatts och att dessa lett till en högre grad av examination än tidigare. Satsningen på att konsultväxla har också gett effekt och endast ett par konsulter tillsätter vakanta tjänster.

Åtgärd

Fortsatt arbete i enlighet med bolagsövergripande kompetensförsörjningsstrategi och plan kommer att bedrivas liksom arbete i enlighet med den riktade handlingsplanen för spårvagnsförare som togs fram under 2023.



Säkrad kompetensförsörjning

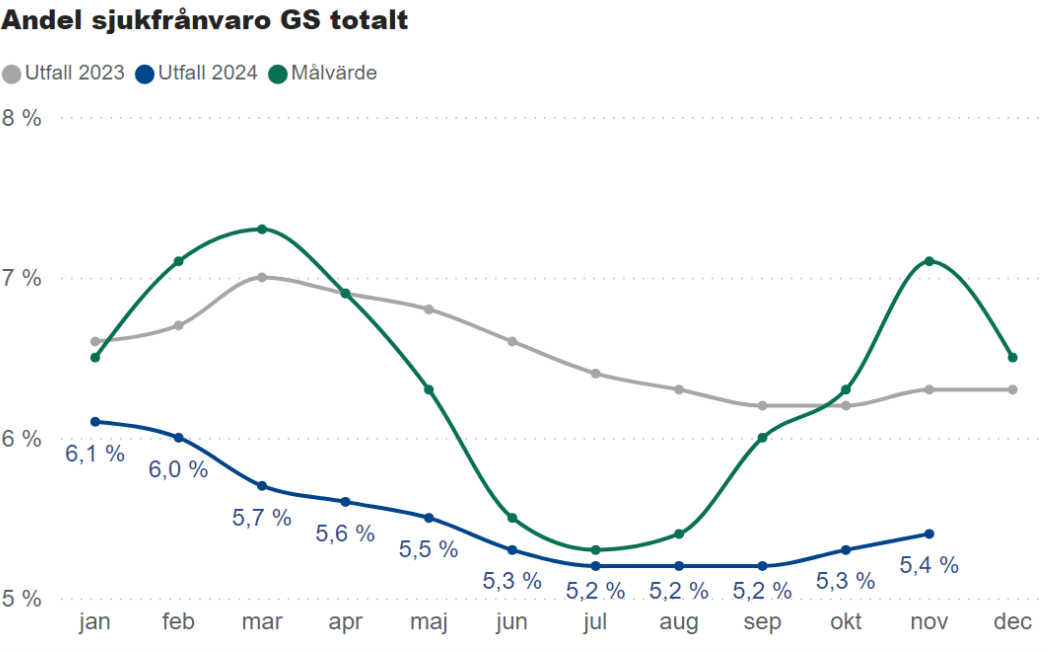
"Göteborg Spårvägar ska ledas med ett ledarskap där alla medarbetare involveras och uppmuntras att vara delaktiga i bolagets utveckling och arbete med ständiga förbättringar. Tillit, engagemang och delaktighet ska gå hand i hand med tydligt ställda förväntningar på ledarskap, medarbetarskap och prestation."

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 %	5,4 %	➡	100,0 % 0,0 %100,0 %



Målvärde november
7,1 %

Utfall november
5,4 %

Analys

Ackumulerat utfall för perioden januari till och med november uppgår till 5,4 procent för hela bolaget. Sjukfrånvaron har under året legat stabilt runt 5 procent.

Åtgärd

Inga ytterligare åtgärder. Måluppfyllelse uppnådd för året.

Nöjda kunder

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

Huvudindikator 4.1: Kundnöjdhet ombord (KNO) ska öka

KNO, som Västtrafik genomför ombord på spårvagnarna varje kvartal, är en enkät med frågor som resenärerna får fylla i via surfplattor som delas ut av intervjuare. Det går även att besvara enkäten i egen mobiltelefon via QR-kod. Undersökningen startade den 1 april 2022 efter uppehåll på grund av Coronapandemin. Svaren anges på en skala mellan 1 och 5 där 1 står för mycket missnöjd och 5 mycket nöjd.

Här presenterar vi resultat för "Senaste resan" index det vill säga hur resenärerna skattar sin senaste resa.

Analys

Under kvartal fyra har vi inte uppnått något av målen. Jämfört med föregående kvartal är det inga signifikanta skillnader förutom mätpunkten "personalen uppmärksam", som har minskat 4,1 till 4,0. Detta kan vara en konsekvens av att vi, under året, rekryterat många nya förare som fortfarande vidareutvecklas i sin yrkesutövning.

Mål 2024

4,2

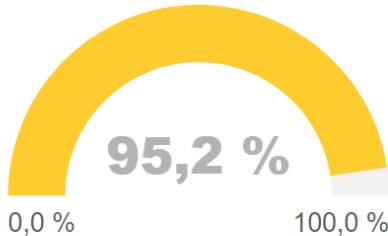
Utfall 2024

4,0

Prognos

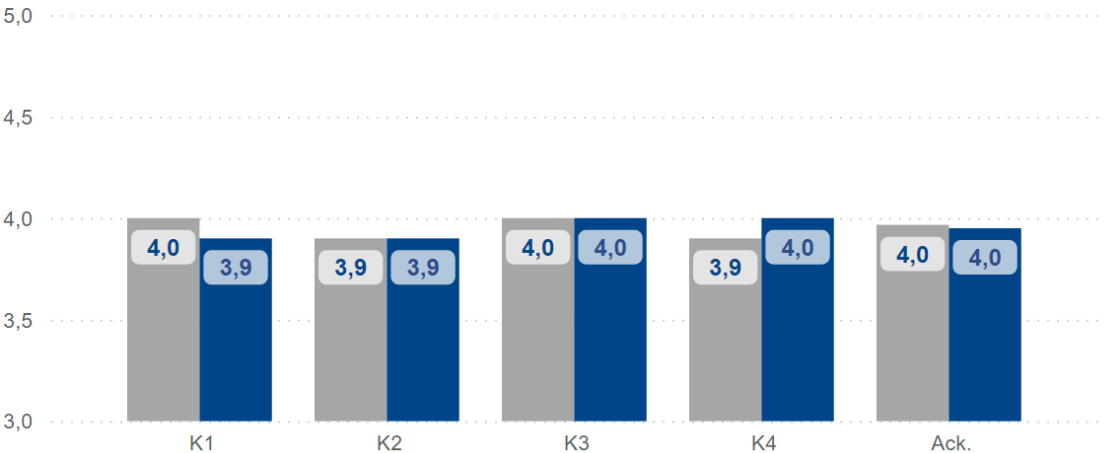


Status



Kundnöjdhet ombord, medelbetyg "Senaste resan"

● Utfall 2023 ● Utfall 2024



Målvärde K4

4,2

Utfall K4

4,0

Åtgärd

Samtliga frågor i KNO behöver fortsatt engagemang. Nuvarande fordonsbrist, vilket leder till trängsel, kommer att åtgärdas i takt med att ny vagnsmodell M34 levereras och sätts i trafik. Vidare arbetar avdelningen Trafikpersonal och Service kontinuerligt med frågor som finns i KNO.

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 Västrafiks kundservice relaterat till Göteborgs Spårvägar delat till antal miljoner resor.

Analys

Under december månad har vi fått in 1318 kundsynpunkter varav följande var mest frekventa:

- 1. Fordon gick inte i utlovad tid (1087)
- 2. Föraren (114)
- 3. Fordon (38)
- 4. Körde förbi hållplats (28)

Drygt 82 procent handlade om fordon som inte gick i rätt tid och det är där ytterligare åtgärder behöver tas. Även arbetet kring synpunkter rörande förare behöver fortsätta då den är nästan 9 procent i december.

Mål 2024

102,9

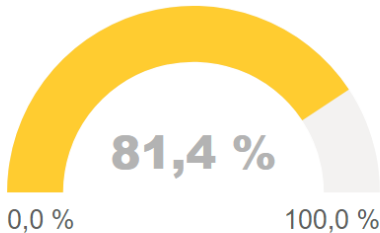
Utfall 2024

170,0

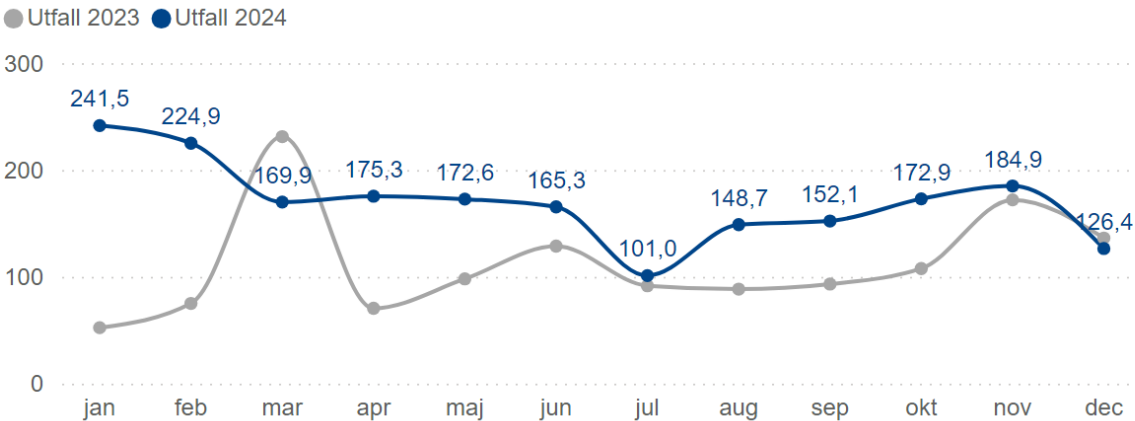
Prognos



Status



Antal negativa kundsynpunkter per miljoner resor



Målvärde december

102,9

Utfall december

126,4

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).

Analys

Slutsatsen i årets undersökning visar att GS tillgänglighet för våra kunder är hög enligt både Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen, vi håller en god ton i våra gemensamma möten som även upplevs vara ändamålsenliga. Det framgår även att GS upplevs delta aktivt i dem.

Både Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen uttrycker att de har dålig kännedom om hur GS arbetar med de tre hållbarhetsdimensionerna. Vidare framgår att de förväntar sig att GS ska förse dem med faktabaserad information. Enligt undersökningen är dessa GS främsta förbättringsområden.

Av undersökningen framgår att Västtrafik generellt sett är mer nöjda med GS än vad Stadsmiljöförvaltningen är utifrån de undersökta områdena samarbete, bemötande, engagemang, hållbarhet och tillgänglighet.

Mål 2024	Utfall 2024	Status 2024
4,0	3,6	90,3 % 0,0 %100,0 %
Frågor med högst medelvärde 2024		
		Betyg (1-5)
Hur lätt eller svårt upplever du att det är att komma i kontakt med dina kontaktpersoner på Göteborgs Spårvägar?		4,00
I hur stor eller liten utsträckning upplever du att våra gemensamma möten håller god ton?		4,00
Hur blir du vanligtvis bemött i kontakten med Göteborgs Spårvägar?		3,86
Frågor med lägst medelvärde 2024		
		Betyg (1-5)
Hur stor kännedom har du om Göteborgs Spårvägars arbete för att bidra till ökad ekonomisk hållbarhet?		1,80
Hur stor kännedom har du om Göteborgs Spårvägars arbete för att bidra till ökad social hållbarhet?		2,00
Hur stor kännedom har du om Göteborgs Spårvägars arbete för att minska miljöpåverkan?		2,00

Åtgärd

För att utvecklas inom våra förbättringsområden ser GS behov av följande insatser:

- Förtydliga och kommunicera GS arbete kopplat till hållbarhet både internt och externt
- Presentera GS hållbarhetsstrategi för GS kunder
- Visa tydligare underlag vid kostnadssökningar samt kommunicera tydligare GS effektiviseringsåtgärder
- Fortsätta dialogen med Västtrafik kopplat till uppföljning av GS verksamhet
- Samla forumägarna och ta fram en handlingsplan för hur GS förbättringsområden kan åtgärdas och hur styrkorna ska bibehållas

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

Vår leveransförmåga för perioden januari till december 2024 uppgick till 93,5 vilket är 0,6 procent lägre än förra året. Vår punktlighet för samma period uppgick till 71,2 procent, vilket är 4,8 procent under vårt årsmål och 1,5 procent lägre jämfört med 2023. Perioden 20-31/12 har trafikerats med lovtabell vilket historiskt gett en högre Trafikservicegrad.

Orsaker till låg Trafikservicegrad för december 2024 var främst externa faktorer och fordonsrelaterade fel. Externa faktorer som påverkade var förseningar med avkortad tur som följd, olika hinder samt evenemang och demonstrationer. När det gäller fordonrelaterade fel var det främst bromsfel och dörrfel som var huvudorsaken.

Mål 2024

96,0 %

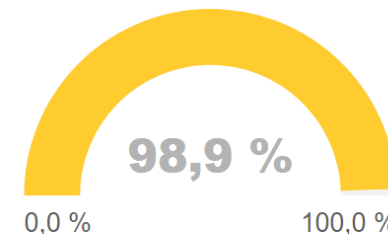
Utfall 2024

93,5 %

Prognos

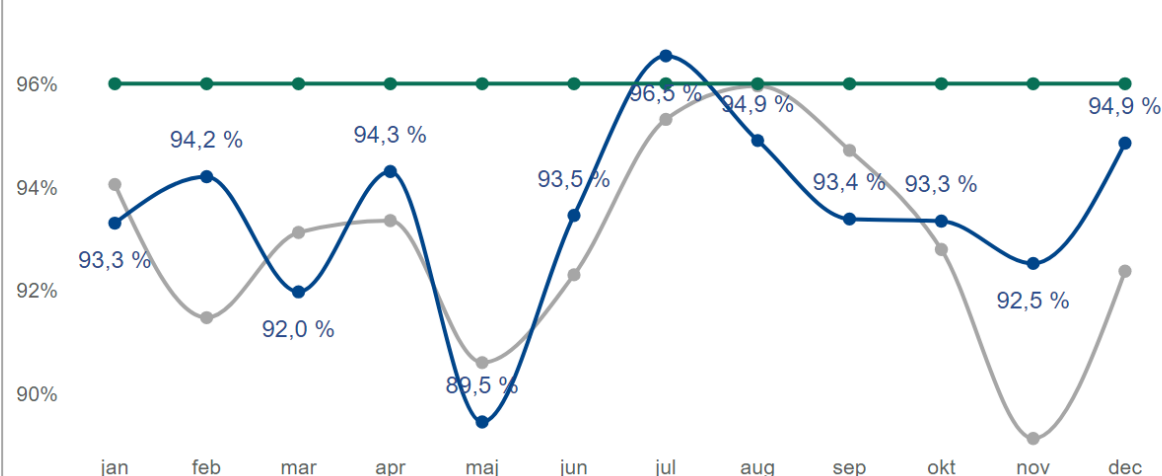


Status



Trafikservicegrad - Andel störningsfri trafik per månad

● Utfall 2023 ● Utfall 2024 ● Målvärde



Målvärde december

96,0 %

Utfall december

94,9 %

Åtgärd

Framkomligheten i Göteborg är i fokus och åtgärder för nya spårsträckor och linjenät planeras för att öka framkomligheten. Pågående revisioner av vagnsmodellerna M31 och M32 kommer att medföra en förbättrad tillförlitlighet vilket leder till ökad framkomlighet i trafiken.

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 processorienterat 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

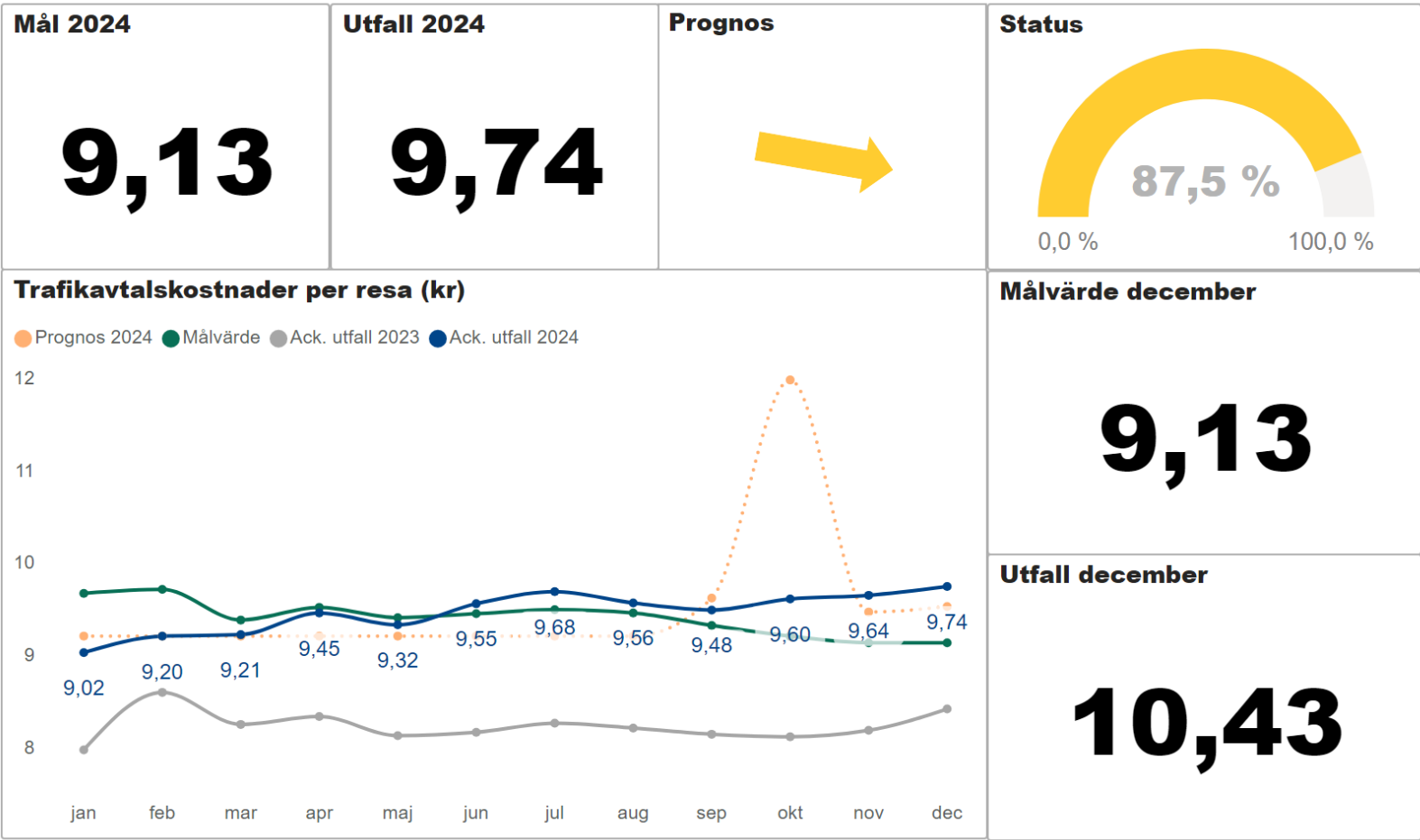
Kostnadsutfallet per resa för december uppgick till 10,43 kr. Det jämförs med målvärdet för månaden om 9,13 kr. Utfallet avseende antal resor låg under budget med cirka 1,2 miljoner resor samtidigt som kostnaderna var högre med 2,1 mnkr jämfört med budget för december, därav det något högre kostnadsutfallet per resa.

Kostnadsökning i december var 1,9 procent gentemot budget och genererades främst av Inkurans och lagervärdesförändringar, periodisering av revisionskostnader och konsultarvoden för akuta åtgärder och rangsystemet på depå Ringön.

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.

Kostnadsutfallet för 2024 är 5,9 mnkr högre än budget, vilket innebär ett högre kostnadsutfall per resa jämfört med årsbudget. Antalet resor i förhållandet till budget är lägre än budget, vilket också påverkar det högre kostadsutfallet per resa. Under 2024 har arbetet med att analysera kostnadsutfallet varit i fokus och innebär att vi står bättre rustade inför 2025.



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 processorienterat 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.

Mål 2024

83,56

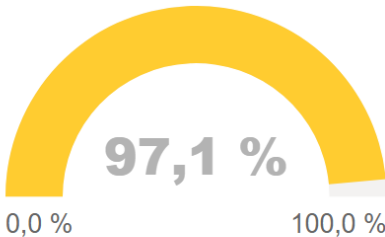
Utfall 2024

86,34

Prognos

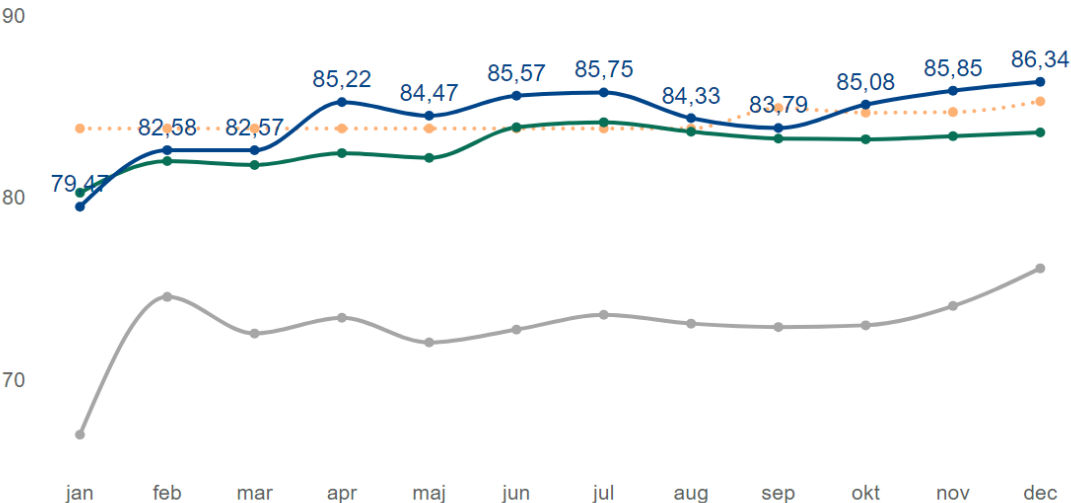


Status



Trafikavtalskostnader (kr) per kilometer

Prognos 2024 Målvärde Ack. utfall 2023 Ack. utfall 2024



Målvärde december

85,82

Utfall december

88,41

Analys

Kostnadsutfallet per tågkm för december månad uppgick till 88,41 kr. Det jämförs med målvärdet om 85,82 kr per kilometer. Utfallet avseende antal tågkm låg något under budget samtidigt som kostnader för månaden var 2,1 mnkr högre än budget, därav det högre kostnadsutfallet per kilometer för månaden.

Kostnadsökning i december var 1,9 procent gentemot budgeten och genererades främst av Inkurans och lagervärdes förändringar, periodisering av revisionskostnader och konsultarvoden för akuta åtgärder och rangsystemet på depå Ringön.

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.

Kostnadsutfallet för 2024 är 5,9 mnkr högre än budget, vilket innebär ett högre kostnadsutfall per kilometer jämfört med årsbudget. Antalet kilometer i förhållandet till budget är lägre än budget, vilket också påverkar det högre kostnadsutfallet per kilometer. Under 2024 har arbetet med att analysera kostnadsutfallet varit i fokus och innebär att vi står bättre rustade inför 2025.

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 processorienterat 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 Leveranskvalitetsrapport samt Trafikuppföljningsrapport.

Mål 2024

76,0 %

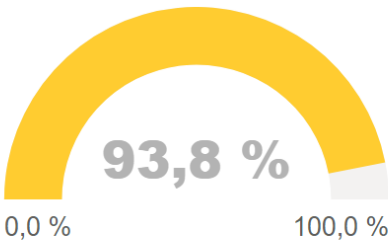
Utfall 2024

71,3 %

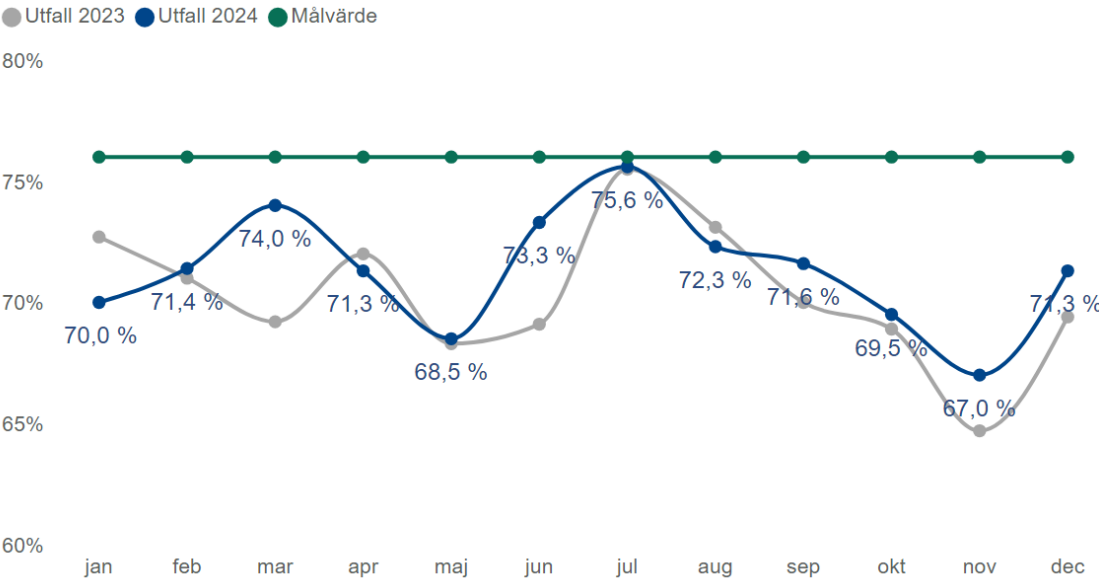
Prognos



Status



Andel punktlighet per månad



Målvärde december

76,0 %

Utfall december

71,3 %

Analys

I december låg punktligheten på 71,3 procent. I december 2023 låg punktligheten på 69,4 procent. Under perioden 23-31/12 har vi trafikerat med lovtabell, vilket historiskt innebär en högre punktlighet jämfört med ordinarie tabell. Trafikstörningar som påverkar vår Trafikservicegrad negativt påverkar även vår punktlighet. Framkomlighetproblem och omläggningar orsakar förseningar och sätter fasningen ur spel.

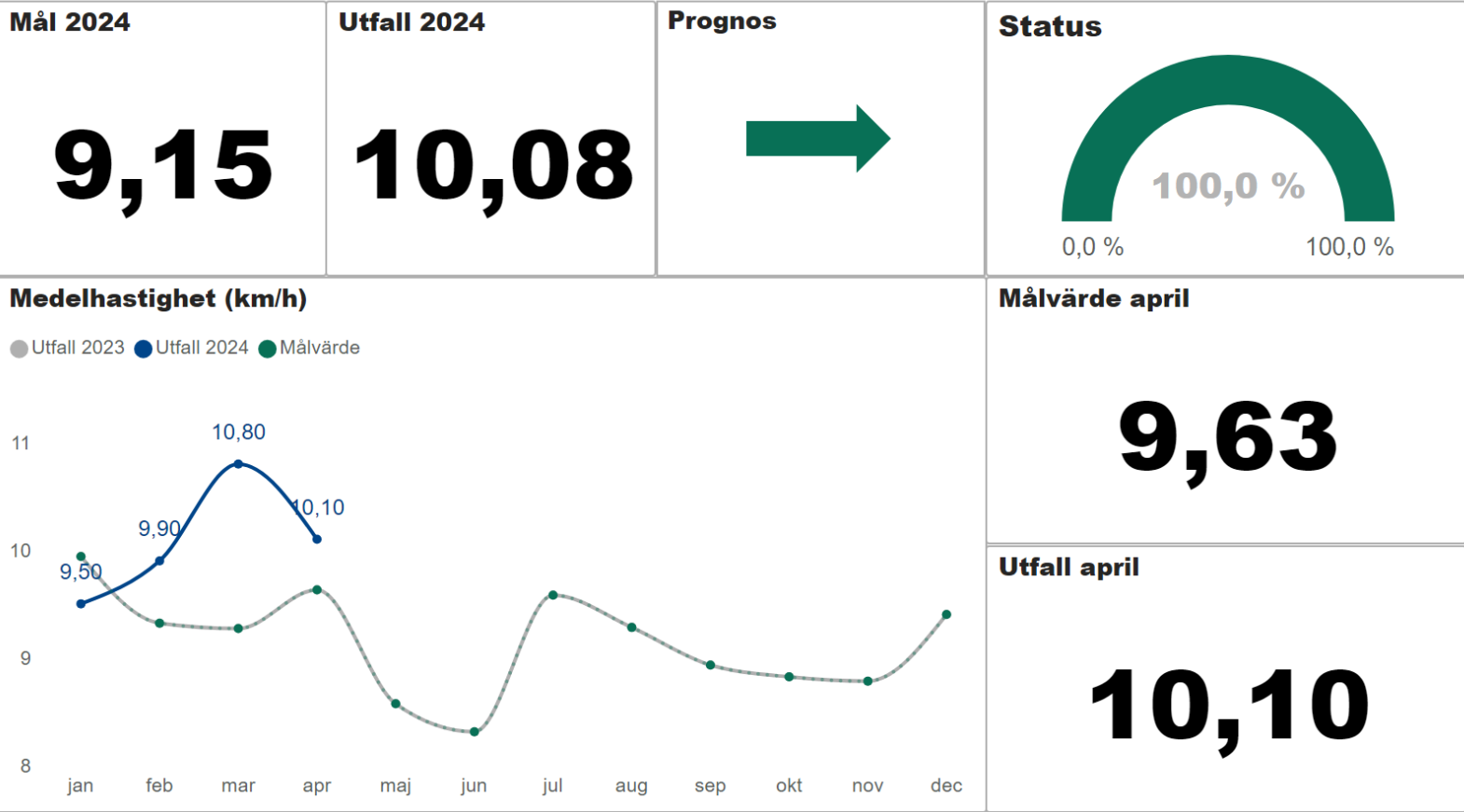
Åtgärd

Nya linjesträckor som avlastar bland annat Brunnsparken är en stor pusselbit för 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 november 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	1 495,0	1 465,4	29,6	1 491,3	1 465,4	25,9
Övriga rörelseintäkter	18,5	5,2	13,3	21,3	5,2	16,1
- Rörelsens intäkter	1 513,5	1 470,6	42,9	1 512,6	1 470,6	41,9
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-389,9	-302,9	-87,0	-381,7	-302,9	-78,8
Övriga externa kostnader	-276,3	-277,0	0,7	-271,9	-277,0	5,1
Personalkostnader	-838,4	-850,8	12,4	-840,1	-850,8	10,6
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-24,0	-40,0	16,0	-27,5	-40,0	12,5
Övriga rörelsekostnader	-2,8	0,0	-2,8	-1,2	0,0	-1,2
- Rörelsens kostnader	-1 531,3	-1 470,6	-60,6	-1 522,4	-1 470,6	-51,8
- Rörelseresultat	-17,8	0,0	-17,8	-9,8	0,0	-9,8
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	0,9	0,1	0,8	1,0	0,1	0,9
Räntekostnader och liknande resultatposter	-0,9	-0,1	-0,8	-0,9	-0,1	-0,8
- Finansiella intäkter och kostnader	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
- Resultat efter finansiella poster	-17,8	0,0	-17,8	-9,7	0,0	-9,7
- Årets resultat	-17,8	0,0	-17,8	-9,7	0,0	-9,7

Analys

Göteborgs Spårvägar visade för 2024 ett negativt resultat före finansiellt netto på -17,8 mnkr, vilket är 17,8 mnkr lägre än budget.

Rörelseintäkterna avvek positivt mot budget med 42,9 mnkr. Kostnadssidan visade en negativ avvikelse med -60,6 mnkr.

Inom Trafikavtalet avvek kostnadssidan negativt med -5,9 mnkr och förklaras huvudsakligen av högre materialkostnader 20,2 mnkr, köpta tjänster 26,9 mnkr, arbetskläder 3,1 mnkr, försäkringskostnader 4,5 mnkr. Dessa vägs upp av lägre elkostnader 3,6 mnkr, avskrivningar 14,4 mnkr på grund av senarelagda investeringar, hyra för Ringön etapp 2 15,9 mnkr samt lägre personalkostnader med 11,8 mnkr.

Inom Utförandeentreprenadavtalet avvek kostnadssidan negativt med -31,9 mnkr och det beror på högre kostnader för köpta tjänster, material och varor om 29,5 mnkr än budgeterat. Högre personalkostnader med 7,8 mnkr vilket främst beror på lägre stämplad tid mot projekt på grund av vakanser. Dessa vägs upp av lägre övriga externa kostnader 5,0 mnkr samt av lägre avskrivningskostnader 1,6 mnkr.

Inom övriga avtal och Infrastrukturs projekt mot externa kunder så avvek kostnaderna negativt med -15,7 mnkr. Dessa kostnader täcks av externa intäkter.

Bolagets konsoliderade resultat påverkades av rörelseintäkter om 6,5 mnkr, vilket härleds till återbetalning av historiska pensionsinbetalningar som inte kan härledas till dagens självkostnadsavtal. Bolaget har fattat beslut om att avsätta 5,8 mnkr av dessa för underhåll av lokaler på Rantorget, konsulttjänster för uppdrag inom IT och att göra en omklassificering av investeringskostnader kopplat till EAM då de inte kan klassas som immateriell tillgång.

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	212,0	193,2	18,9	213,9	193,2	20,7
Övriga rörelseintäkter	0,9	0,0	0,9	0,7	0,0	0,7
- Rörelsens intäkter	212,9	193,2	19,7	214,6	193,2	21,4
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-94,5	-64,9	-29,5	-91,1	-64,9	-26,1
Övriga externa kostnader	-38,5	-43,5	5,0	-38,0	-43,5	5,5
Personalkostnader	-84,2	-76,5	-7,8	-85,4	-76,5	-8,9
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-6,7	-8,3	1,6	-6,8	-8,3	1,5
Övriga rörelsekostnader	-1,2	0,0	-1,2	-1,2	0,0	-1,2
- Rörelsens kostnader	-225,1	-193,2	-31,9	-222,4	-193,2	-29,2
- Rörelseresultat	-12,2	0,0	-12,2	-7,8	0,0	-7,8
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	-12,2	0,0	-12,2	-7,8	0,0	-7,8
- Årets resultat	-12,2	0,0	-12,2	-7,8	0,0	-7,8

Analys

Utförandeentreprenadavtalet redovisade för 2024 ett negativt rörelseresultat efter finansiellt netto om -12,2 mnkr. Detta beror på kostnader för vattenläcka Bockverkstan 2,7 mnkr, uppbokade kostnader som ej fakturerats 0,5 mnkr, underfinansierad betalplan 0,7 mnkr, övertidskostnader som avser december 2023 1,5 mnkr, samt ofinansierade kostnader om 6,8 mnkr. De ofinansierade kostnaderna består av ej debiterbar personaltid till kund och av konsultkostnader samt ökade kostnader för transportmedel och förbrukningsmaterial.

Åtgärd

Verksamheten har arbetat aktivt för att lösa utmaningarna avseende rekrytering. Under 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 har löpande stämts 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	1201,4	1209,3	-7,9	1200,1	1209,3	-9,2
Övriga rörelseintäkter	12,0	4,6	7,4	12,8	4,6	8,2
- Rörelsens intäkter	1213,5	1213,9	-0,5	1212,9	1213,9	-1,0
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-272,0	-228,9	-43,2	-266,8	-228,9	-37,9
Övriga externa kostnader	-261,1	-273,9	12,8	-258,0	-273,9	15,9
Personalkostnader	-667,7	-679,5	11,8	-669,4	-679,5	10,1
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-17,3	-31,7	14,4	-20,7	-31,7	11,0
Övriga rörelsekostnader	-1,6	0,0	-1,6	0,0	0,0	0,0
- Rörelsens kostnader	-1219,8	-1213,9	-5,9	-1214,9	-1213,9	-1,0
- Rörelseresultat	-6,3	0,0	-6,3	-2,0	0,0	-2,0
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	-6,3	0,0	-6,3	-2,0	0,0	-2,0
- Årets resultat	-6,3	0,0	-6,3	-2,0	0,0	-2,0

Analys

Trafikavtalet redovisade för 2024 ett rörelseresultat efter finansiellt netto om -6,3 vilket beror på ökade materialkostnader för vagn om 28,6 mnkr [varav ökad tillgänglighet på M32 står för 10 mnkr, M29 rostrevidering 6,9 mnkr, M31 rotationsfel och boggirevision 14,7 mnkr, övriga materialkostnader 17,8 mnkr. M33 har haft ett lägre underhållsbehov med lägre kostnader om 20,8 mnkr.] Andra tillkommande kostnader under 2024 var utrangeringskostnader för M28 om 7,2 mnkr, spår och arbetsplatser i depåer om 7,4 mnkr, övriga externa kostnader 3,2 mnkr och

Övriga rörelsekostnader om 1,6 mnkr, vilket avser valutakursförluster. Valutakursvinster återfinns i intäkterna om 0,6 mnkr. Lägre hyreskostnader för depå Ringön om 15,9 mnkr, högre inläggning i förråd om 9 mnkr och lägre personalkostnader om 2,8 mnkr reducerar kostnadsökningen tillsammans med senarelagda investeringar gällande system, hjulmätning- och detaljmåleriutrustning om 14,4 mnkr.

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	81,2	62,9	18,3	77,0	62,9	14,0
Övriga rörelseintäkter	-2,3	0,3	-2,6	0,0	0,3	-0,3
- Rörelsens intäkter	78,9	63,2	15,7	77,0	63,2	13,7
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-17,5	-5,6	-11,9	-16,5	-5,6	-10,9
Övriga externa kostnader	-45,9	-42,7	-3,2	-45,5	-42,7	-2,8
Personalkostnader	-15,5	-14,9	-0,6	-15,0	-14,9	0,0
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Rörelsens kostnader	-78,9	-63,2	-15,7	-77,0	-63,2	-13,7
- Rörelseresultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Resultat efter finansiella poster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Årets resultat	0,0	0,0	0,0	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 december visade ett negativt resultat om 0,2 mnkr vilket beror på högre kostnader för köpta tjänster avseende reparation av krockskadad vagn samt kostnader för arbetsmiljöåtgärder som ej var budgeterade 2024.

Spårvägssällskapet Ringlinien hade ett positivt resultat per december om 1,4 mnkr vilket avser intäkter för abonnemangskörningar från år 2023 som Spårvägssällskapet, enligt överenskommelse, får behålla för fortsatt investering i verksamheten.

Infrastrukturs projekt mot övriga externa kunder redovisade ett positivt rörelseresultat om 1,8 mnkr. Av det positiva rörelseresultatet på 1,8 mnkr tillfaller ca 0,5 mnkr tkr UE-avtalet, vilket medför ett positivt rörelseresultat på strax under 1,4 mnkr. Det förekommer budgetavvikelser på både kostnads- och intäktssidan, främst till följd av en högre beställningsvolym än vad budgeterats. Avvikelserna i beställningsvolym förklaras av att budgeten sätts efter historiskt utfall, innan verksamheten har kunnat få kännedom om förväntade beställningar för nästkommande år. Den negativa kostnadsavvikelsen, om 12 mnkr, följs dock av den positiva avvikelsen på enhetens intäkter, om 13,4 mnkr. Det positiva nettoresultatet härstammar från projekt med fastprisavtal där intäkterna överstiger kostnaderna samt intäkter i 2024 för tidigare ej fakturerade arbeten som utförts under 2023.

Fastighetsenheten hade per december ett ackumulerat negativt rörelseresultat strax under 1,4 mnkr. Det negativa resultatet beror dels på att verksamheten inte har det antalet anställda som budgeterats för, dels förändringar i personalens tjänstgöringsgrad samt dels en hög sjukfrånvaro under våren. Vilket lett till färre debiterade timmar än beräknat och således att verksamheten ej får full täckning för sina avdelnings- och overheadkostnader. Enhetens rörelsekostnader avviker negativt mot budget med 1,7 mnkr. Rörelseintäkternas positiva avvikelse mot budget om 0,3 mnkr är till följd av fakturering av arbetsledning inom diverse fastighetsprojekt.

Särskild trafikledning finansieras av Stadsmiljöförvaltningen och kostnadsförs i linje med verksamhetens helårsbudget om 23,4 mnkr. Effekt av eventuella budgetavvikelser hamnar enligt överenskommelse på Trafikavtalet. Trafiksäkerhetsfunktion som finansieras av Stadsmiljöförvaltningen. Budget är 3,5 mnkr. Kostnaderna för verksamheten ligger i linje med budget. Projekt M33 och M34 finansieras av Regionen. Budget är 14,2 mnkr. Projektkostnaderna per december avviker negativt med 1,8 mnkr mot budget vilket beror på högre konsultkostnader.



**Göteborgs
Spårvägar**

Tillsammans sätter vi Göteborg i rörelse