



# Månadsrapport Mars 2025

Månadsrapport per mars, augusti och december innehåller mätning av samtliga indikatorer kopplade till de fem bolagsmålen. Övriga månader innehåller månadsrapporten en begränsad uppföljning.

# 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 4.0 av 5\*

Punktlighet  
76%\*

Trafikservicegrad  
96%\*



## 2. Vår vd sammanfattar

Under det första kvartalet 2025 genomfördes cirka 31,7 miljoner resor, en minskning med 1,9 procent jämfört med samma period föregående år. Januari visade en viss resandeökning medan februari påverkades sannolikt av nödvändiga spårarbeten. I mars återhämtade sig resandet något.

Efter ovanligt många olyckor i januari återgick vägtrafikolyckorna till mer normala nivåer i februari och mars. Vi analyserar orsakerna och fortsätter vårt arbete för att minska olyckorna genom exempelvis bättre rapportering och förebyggande åtgärder.

Trafikservicegraden uppgick till 95 procent i snitt under kvartalet – en klar förbättring jämfört med föregående års 93,1 procent. Punktligheten nådde 73,9 procent ackumulerat, sannolikt tack vare åtgärder som bättre linjefasning och justerade körtider. Punktligheten påverkas fortfarande av trafikstörningar och framkomlighetsproblem och vi arbetar vidare med optimeringar i samarbete med Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen.

Två områden som sticker ut positivt under det första kvartalet är kompetensförsörjning och kundnöjdhet ombord (KNO). Antalet vakanta tjänster har halverats jämfört med mars 2024 – ett tydligt resultat av högre utbildningstakt och minskat antal lediga rader. KNO ökade till 4,1 i genomsnitt och samtliga delområden i mätningen förbättrades, vilket stärker bilden av en positiv resenärsupplevelse.

Ekonomiskt redovisar bolaget ett överskott på 1,6 miljoner kronor, vilket är 15,6 miljoner kronor högre än budget. Den positiva avvikelsen beror främst på lägre personalkostnader och avskrivningar. Jämfört med budget ser vi ökade kostnader för material och tjänster.

Sammanfattningsvis fortsätter vi att se positiva resultat kopplat till leverans. Vi behöver fortsätta att hantera utmaningar i fordonsförsörjning, trafiksäkerhet och framkomlighet proaktivt för att säkerställa en stabil och hållbar drift. En stabil och hållbar drift är vårt största bidrag till en positiv resandeutveckling

### 3. Övergripande mål och status

| Status mars 2025                 | Status                                                                                | Prognos                                                                               |
|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Ökat resande                     |    |    |
| Säker och hållbar resa           |    |    |
| Säkrad kompetensförsörjning      |    |    |
| Nöjda kunder                     |   |   |
| Ständigt förbättrad effektivitet |  |  |

# Ökat resande

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

## Huvudindikator 1.1: Antal resor ska öka

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

Mål 2025

132mn

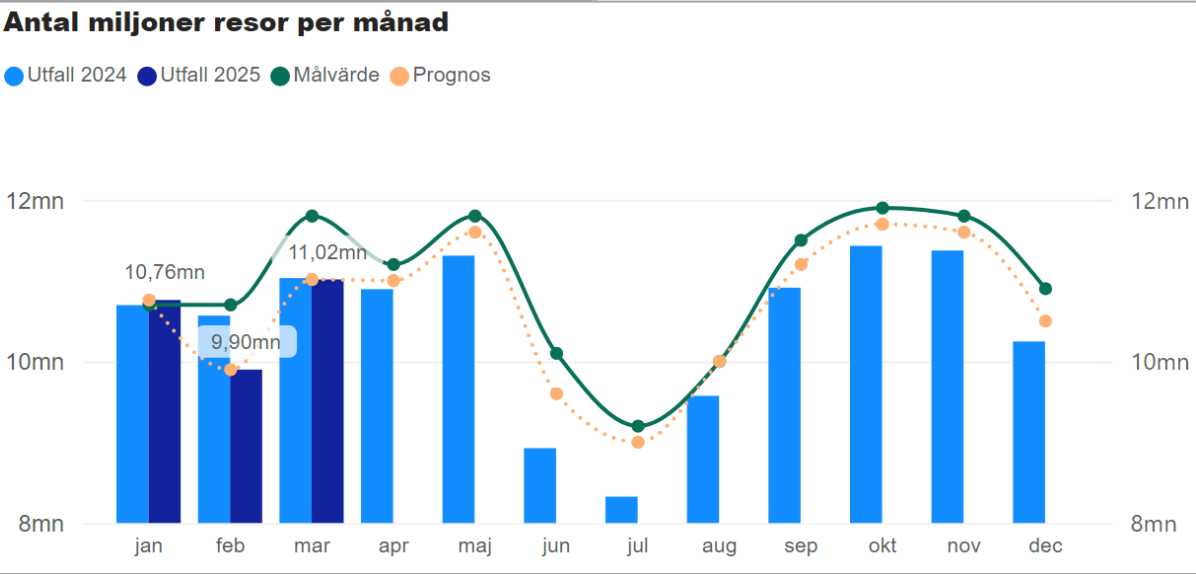
Ack utfall 2025

31,7mn

Status

95,4 %

0,0 %100,0 %



Målvärde K1

33,2mn

Utfall K1

31,7mn

## Analys

Under det första kvartalet 2025 genomfördes cirka 31,7 miljoner resor, en minskning med 1,9 procent jämfört med samma period föregående år.

I januari månad låg vi 0,6% över fjolårets utfall men under perioden 250208 - 250223 genomfördes ett stort spårarbete på Hisingen, där linje 5, 6 och 10 trafikerar, vilket innebar en reduktion av produktionen i februari månad med cirka 5 procent gentemot månadens planerade kilometerproduktion enligt grundtabell (budgetproduktion). Spårarbetet har med största sannolikhet haft en signifikant påverkan på utfallet men var nödvändigt för att säkerställa en funktionsduglig spårvägsanläggning.

I mars månad uppgick resandet till cirka 11,0 miljoner vilket är en minskning med 0,1 % jämfört med samma månad föregående år. Spårarbeten vid Angered, Liseberg Södra, Nya Varvsallén, Vasaplatsen, Snabbspåret och Chalmers utfördes till största del under kvällar och nätter vilket endast innebar en reduktion av produktionen med 0,3% gentemot budgetproduktionen för mars månad.

## Åtgärd

För att säkerställa ökat resande enligt uppsatta mål behöver bland annat framkomlighet, fordonsfel, spårvägsanläggning och fordonsbrist åtgärdas vilket sker med hjälp av olika handlingsplaner samt strategier. Att göra resan med spårvagn mer pålitlig och minska restider kommer med största sannolikhet att ge fler resenärer.

Underhåll av spårvägsanläggningen måste utföras för att eliminera hastighetsnedsättningar och driftstörningar samt säkerställa hållbar kvalitet i produkten.

Den kommande spårvägen i Lindholmsallén, som ska börja trafikeras i december 2025, förväntas öka resandet med spårvagn signifikant.

Den löpande driftsättningen av fler M34 (45-metersvagnar) i trafik förväntas öka resandet framgent då komforten ökar signifikant i peaktrafiken samtidigt som trängseln minskas.

# Säker och hållbar resa

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

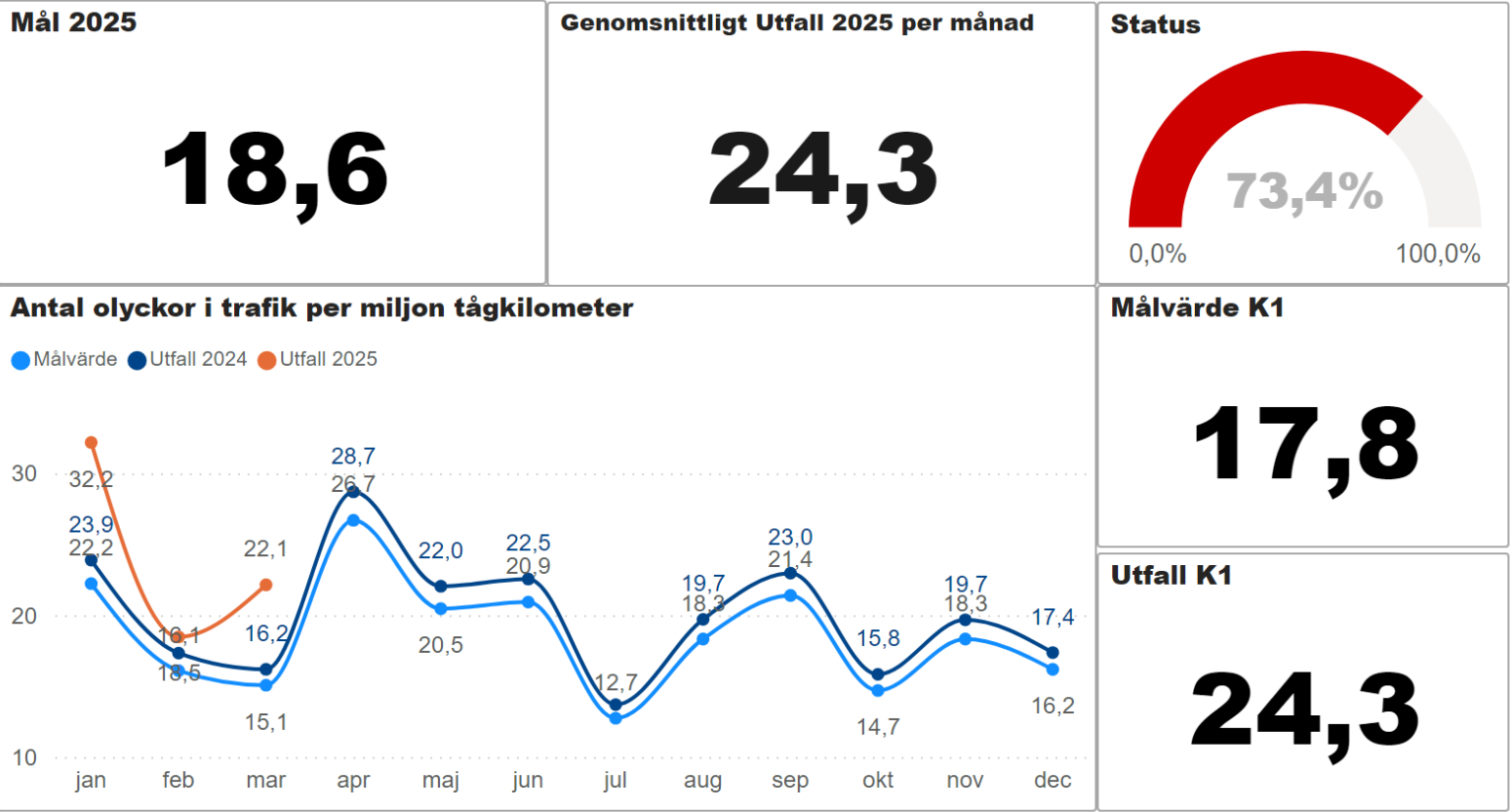
## Huvudindikator 2.1: Antal olyckor i trafik ska minska

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

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

Olyckskategorierna kommer från HOA.

Antal tågkilometer kommer från planerat utfall från Hastus.



## Analys

Under det första kvartalet 2025 uppgick antalet olyckor i trafik till 24,3 per miljon tågkilometer, vilket ligger över målvärdet på 17,8. Även om utfallet är högre än önskat, syns en tydlig positiv trend jämfört med inledningen av året.

Januari var särskilt olycksdrabbad, med 32,2 olyckor per miljon tågkilometer – en kraftig ökning jämfört med 2024. Antalet vägtrafikolyckor var markant högre än normalt, och två allvarliga incidenter rapporterades. I februari förbättrades utfallet till 16,1, främst tack vare en minskning i antalet vägtrafikolyckor. Dock kvarstod utmaningen med en förhöjd nivå av kollisioner.

I mars ökade olycksfrekvensen något till 22,1, vilket dock fortfarande är ett bättre utfall än januari och i nivå med tidigare års marsnivåer. Att månadsresultaten fluktuerar är inte ovanligt, men den totala nivån för kvartalet visar på fortsatt utmaningar i trafiksäkerheten.

Olyckorna förklaras till stor del av stadens trånga och komplexa trafikmiljö, där flera trafikslag samsas på begränsat utrymme – en situation som förvärras av tillfälliga trafikförändringar och byggarbeten. Den ökade kollisionstakten samt återkommande interna fall i fordon, signalerar ett behov av riktade säkerhetshöjande åtgärder under kommande kvartal.

## Åtgärd

För att minska antalet vägtrafikolyckor fortsätter vi vårt samarbete med Stadsmiljöförvaltningen för att identifiera riskområden och föreslå förbättringar inom trafiksäkerheten. Detta arbete är kontinuerligt och pågår löpande.

Vid personskador genomför vi alltid en noggrann utredning, där utredaren föreslår relevanta åtgärder för att förhindra liknande händelser i framtiden. Under 2025 kommer vi att lägga ännu större fokus på ett utökat lärandeperspektiv, vilket innebär att vi kommer att arbeta ännu mer aktivt med att ta till oss åtgärdsförslag från internrevisioner och utredningar. Detta kommer hjälpa oss att tydligare definiera våra fokusområden och genomföra effektiva åtgärder för att minska olyckorna.

Ett särskilt fokus under 2025 kommer också att vara att öka tillbudsrapporteringen, vilket ger oss en bättre förståelse av vårt nuvarande läge och skapar förutsättningar för att genomföra nödvändiga förbättringar. Det ökade antalet kollisioner medför fördjupad analys och utredning. Arbetet med att förbättra trafiksäkerheten och minska risken för olyckor är en långsiktig process som kräver kontinuerliga och målmedvetna insatser.

## 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 Klimatavtrycket ska minska

Klimatavtrycket ska minska med 42 procent jämfört med basåret 2023, vilket innebär en minskning med 6 procent per år. Klimatavtrycket bokförs enligt GHG-protokollet (Green House Gas Protocols Corporate Standard) och delas därmed in i tre scope (utsläppskategorier). Det pågår ett arbete med att kvalitetssäkra bolagets modell för beräkning av klimatavtryck. Därför rapporteras enbart det totala utsläppet från de obligatoriska scope 1 och 2 då data från de aktiviteter som ryms inom scope 3 för närvarande är för osäkra för att ge en rättvis bild av vårt klimatavtryck i den kategorin.

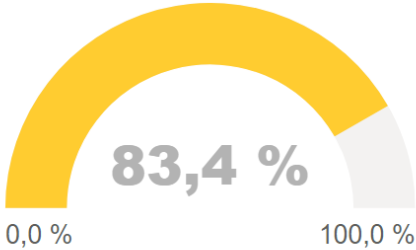
Mål 2025

297,0

Utfall 2024

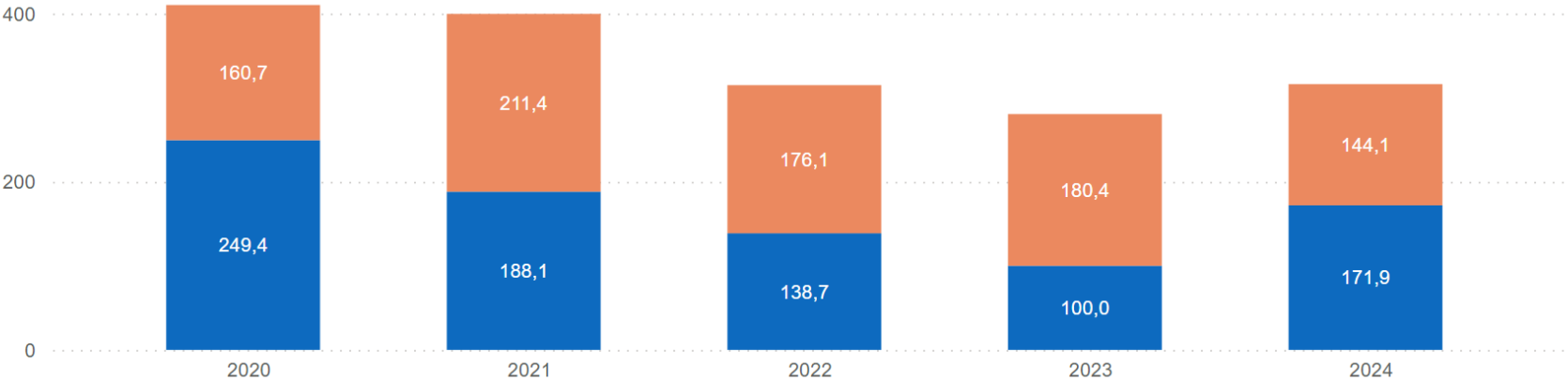
487,9

Status 2024



### Klimatavtryck totalt (ton CO2-ekv)

● Scope 1 ● Scope 2



### Analys

Vårt totala klimatavtryck ökade under 2024 jämfört med 2023, främst till följd av högre utsläpp i scope 1. Ökningen beror på läckage av köldmedia i M31- och M32-vagnar, kopplat till slitna slangar och komponenter i en krävande trafikmiljö. I samband med utbyte av äldre delar har behovet av påfyllning av köldmedia ökat jämfört med föregående år. En positiv motvikt i scope 1 är den fortsatta omställningen till en fossilfri fordonsflotta, där inköp av fossila drivmedel minskat till förmån för fossilfri gas och HVO. I scope 2 syns en minskad energianvändning i fastigheter, delvis tack vare mildare väder och lägre behov av fjärrvärme. Även elförbrukningen för spårvagnarna har minskat. Elen är 100 % förnybar och genererar inga direkta utsläpp, men indirekta utsläpp redovisas från underhåll av vattenkraften.

### Åtgärd

En uppdaterad klimatberäkningsmodell är under framtagande och förväntas vara klar våren/sommaren 2025. Därefter tas en åtgärds- och handlingsplan fram för att identifiera de mest kostnadseffektiva insatserna för att minska klimatavtrycket och nå uppsatta mål. Parallellt pågår ett internt projekt för att minska energiförbrukningen. Syftet är att etablera ett gemensamt synsätt kring energieffektivitet i hela organisationen. Projektet kommer även att ta fram konkreta förslag på energieffektivisering att införa i verksamheten, med både miljömässiga och ekonomiska vinster som mål.



# 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

GS genomförde en pulsmätning i november 2024 där HME (Hållbart medarbetarengagemang) var ett av de undersökta områdena. Resultatet visade en mindre förbättring på bolagsnivå, från 73 till 74 jämfört med medarbetarundersökningen i februari.

Även om förändringen är marginell och svår att analysera i detalj, kan det ökade fokuset på ledarskap – ett av tre delområden inom HME – ha haft en positiv inverkan. Flera avdelningar arbetar aktivt med ledarskapsfrågor, vilket kan ha bidragit till det förbättrade resultatet.

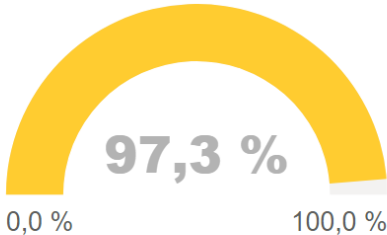
Mål 2025

75

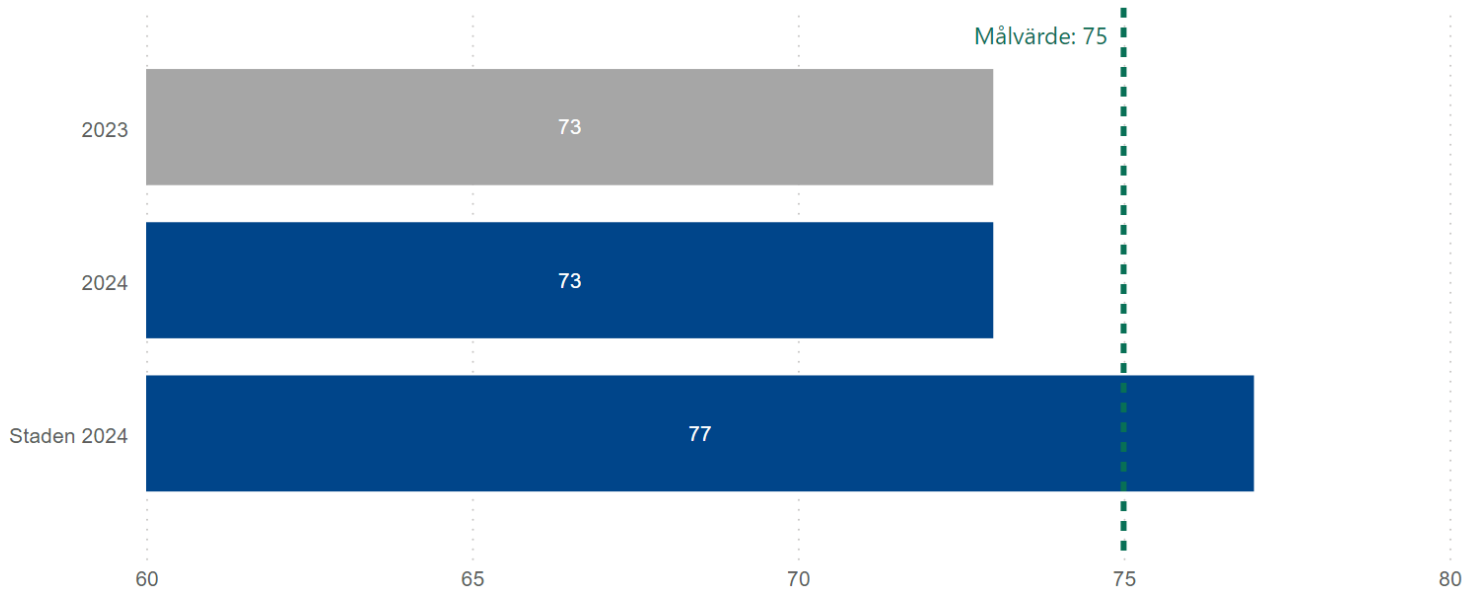
Utfall 2024

73

Status 2024



## Göteborgs Spårvägar HME per år



## Åtgärd

Nästa mätning av HME sker i oktober när GS deltar i stadens medarbetarundersökning. Utifrån denna mätning kommer nya åtgärdsförslag att tas fram i syfte att höja bolagets och avdelningarnas HME.



# 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**

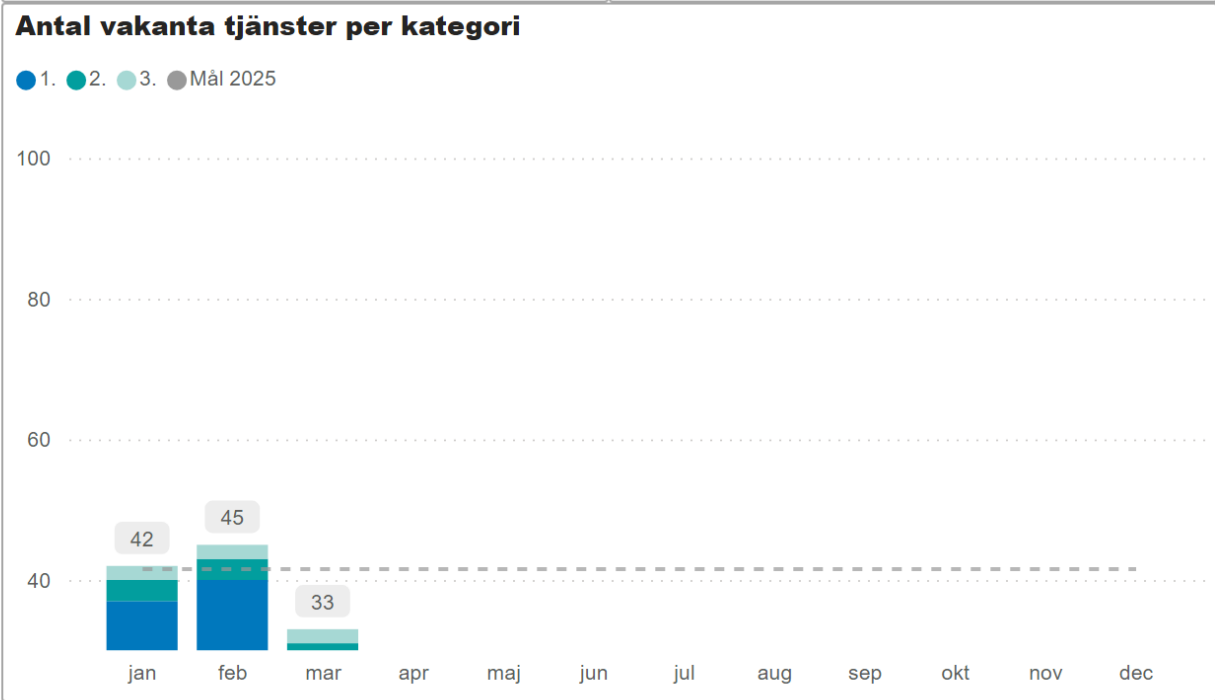
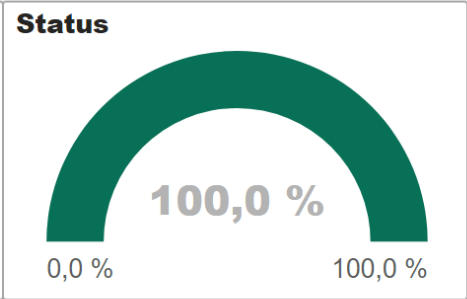
Under det första kvartalet 2025 har antalet vakanta tjänster minskat successivt, med en tydlig nedgång i mars till 33 – den lägsta nivån sedan vi började följa upp detta mätetal. Som jämförelse låg motsvarande siffra i mars 2024 på 76, vilket innebär en halvering. Den främsta orsaken till minskningen är att antalet lediga rader inom trafikverksamheten har sjunkit markant. Vi har även haft en hög examineringsgrad under flera månader, samtidigt som antalet avgångar varit lägre. Den positiva utvecklingen indikerar en stärkt förmåga att bemanna med rätt kompetens. Samtidigt kvarstår vissa rekryteringsutmaningar, framför allt vad gäller tekniker till underhåll av banan, där tillgången på kompetens är mer begränsad

Mål 2025

50

Utfall 2024

74



Målvärde K1

50

Utfall K1

40

**Åtgärd**

Ingen ny åtgärd planeras.

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.

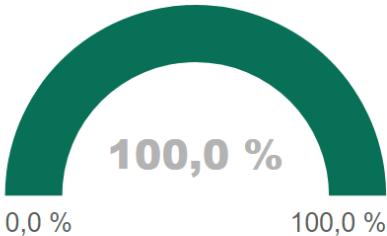
Mål 2025

4,0

Genomsnittligt utfall 2025

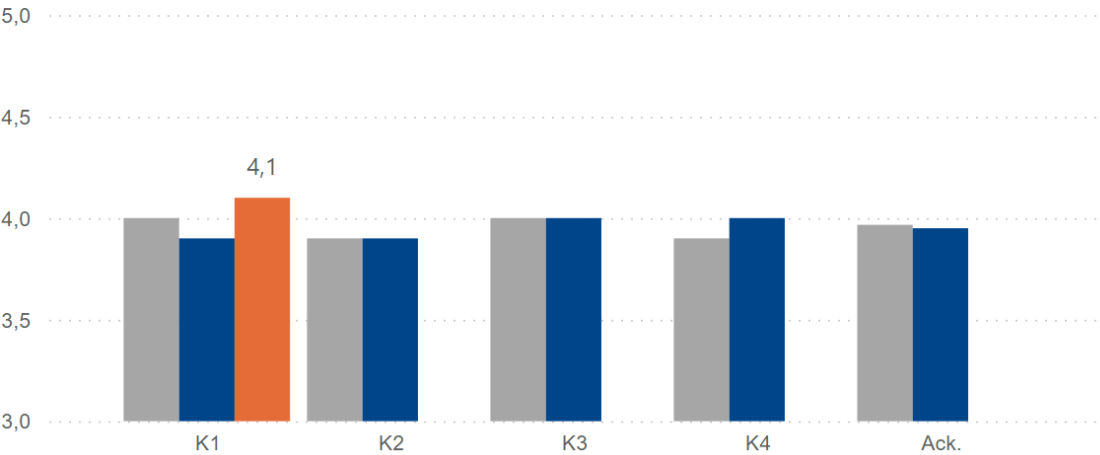
4,1

Status



Kundnöjdhet ombord, medelbetyg "Senaste resan"

● Utfall 2023 ● Utfall 2024 ● Utfall 2025



Målvärde K1

4,0

Utfall K1

4,1

Analys

Kundnöjdheten ombord (KNO) uppgick under det första kvartalet 2025 till 4,1, vilket är en förbättring med 0,1 jämfört med både föregående kvartal och det ackumulerade utfallet för 2024. Utfallet ligger därmed över målvärdet på 4,0.

Förbättringen återfinns i samtliga underkategorier inom NKU (Nöjd-Kund-Undersökning), vilket tyder på en bred och positiv utveckling av kundupplevelsen. Vi tror att den ökade kundnöjdheten kan kopplas till flera faktorer: förbättrad punktlighet och ökad trafikservicegrad, det vill säga en större andel störningsfri trafik.

Under det senaste året har även fler och mer omfattande spårarbeten genomförts i syfte att förebygga akuta fel och hastighetsnedsättningar. Detta har bidragit till minskade avvikelser i spårvagnsanläggningen och därmed förbättrade förutsättningar för både driftsäkerhet och resenärsupplevelse.

Åtgärd

För att behålla den positiva utvecklingen är det viktigt att vi fortsätter arbeta kontinuerligt med frågor som rör service, bemötande och tydlig störningsinformation. Säkerheten måste fortsatt vara i fokus, med trygg körning samt strikt efterlevnad av rutiner. Ett prioriterat område framåt är att säkerställa att nya förare snabbt når samma höga nivå som mer erfarna kollegor – ett arbete som kräver daglig uppföljning och stöd i verksamheten.

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 det första kvartalet 2025 uppgick antalet negativa kundsynpunkter till i genomsnitt 136,3 per miljon resor, vilket är klart under målvärdet på 160,3. Detta innebär en positiv utveckling jämfört med både föregående år och målnivån.

I mars registrerades totalt 1 477 kundsynpunkter. Den absolut vanligaste orsaken var att fordon inte gick i utlovad tid – ett område som stod för över 80 % av alla synpunkter (1 195 stycken). Detta visar tydligt att punktlighet fortsatt är det mest avgörande för resenärsupplevelsen vilket gör framkomlighet till ett prioriterat område att fortsätta arbeta med.

Även synpunkter relaterade till förare (107 stycken) är ett återkommande område som behöver fortsatt uppföljning och stöd. Övriga synpunkter, som rör fordon (32 stycken) eller exempelvis biljettkontroll (34 stycken), har en mer begränsad påverkan – och vissa av dem ligger utanför vår kontroll.

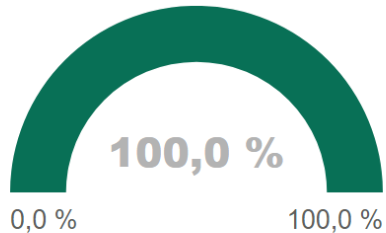
Mål 2025

160,3

Genomsnittligt utfall 2025

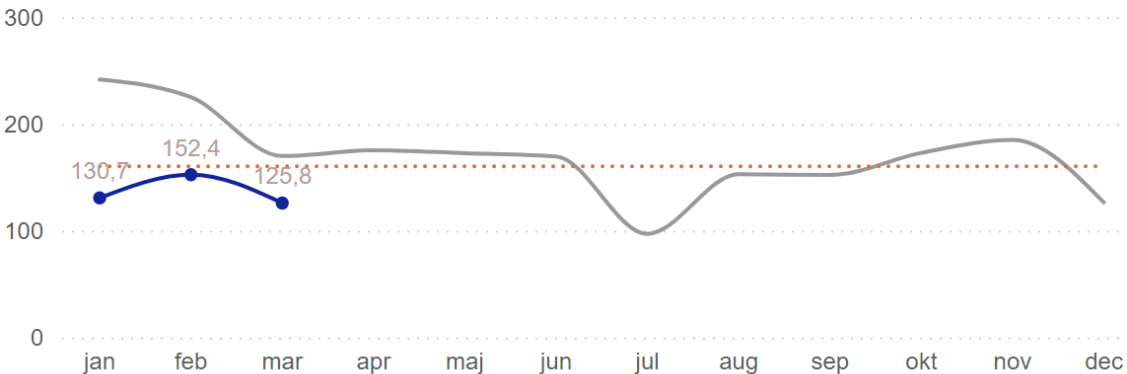
136,3

Status



Antal negativa kundsynpunkter per miljoner resor

● Utfall 2024 ● Utfall 2025 ● Mål 2025



Målvärde K1

160,3

Utfall K1

136,3

Åtgärd

Det sker en mängd olika arbeten för att få bättre framkomlighet i staden 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.

Dessa åtgärder kommer troligtvis att leda till nöjdare resenärer och därmed ett minskat antal negativa resenärssynpunkter.

## 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: 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 HOA.

### Analys

I mars uppnåddes en trafikservicegrad på 95,4 procent, vilket är en förbättring jämfört med mars 2024, då trafikservicegraden låg på 92 procent. Ackumulerat Q1 2025 uppgick vår Trafikservicegrad till 95%. Den främsta orsaken till en högre Trafikservicegrad i mars jämfört 2024 var färre störda turer på grund av akuta fel i spåranläggningen. Även andra kategorier så som personalbrist, fordonsrelaterade fel samt externa faktorer hade en lägre påverkan på vår trafik.

- Externa faktorer (30 %): Förseningar som ledde till avkortade turer, hinder på spåren samt påverkan från evenemang och demonstrationer.
- Fordonsrelaterade orsaker (39 %): Huvudsakligen bromsfel, dörrfel och fordonsbrist. Många stillastående vagnar är resultatet av skador från vägtrafikolyckor, vilket bidrog till fordonsbristen.
- Olyckor och tillbud (13 %)
- Personalrelaterade faktorer (7%): Främst störda turer pga. felkörningar
- Spårvägsanläggningen (11 %): Främst händelser kopplat till kontaktledning

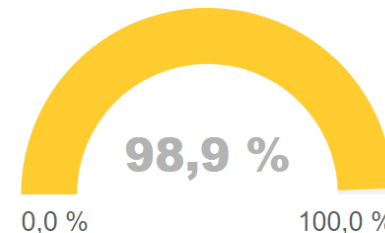
Mål 2025

96,0%

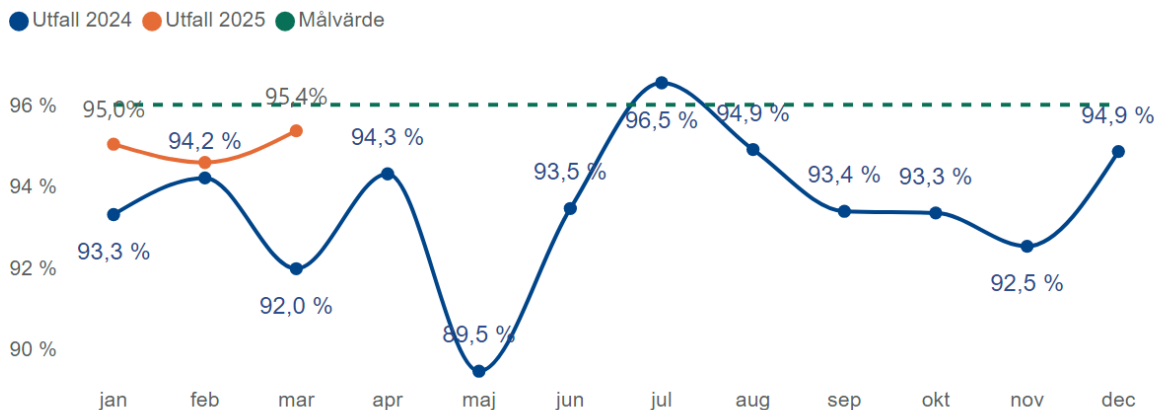
Genomsnittligt utfall 2025

95,0%

Status



### Trafikservicegrad - Andel störningsfri trafik per månad



Målvärde K1

96,0%

Utfall K1

95,0%

### Åtgärd

Förbättrad framkomlighet i Göteborg är en prioriterad fråga. För att möta detta planeras åtgärder för nya spårsträckor och en optimering av linjenätet. Parallellt pågår en revision av vagnsmodellerna M31 och M32, vilket kommer att förbättra deras tillförlitlighet och därmed bidra till en mer stabil och effektiv trafik. För att bibehålla och ytterligare förbättra trafikservicegraden under 2025 kommer följande insatser att prioriteras:

1. Fortsatt fokus på stabilt personalläge genom rekrytering och planering av bemanning. Kartläggning och orsaksanalys av antalet felkörningar har startats
2. Förebyggande arbete mot fordonsbrist, inklusive snabbare skadehantering och underhåll för att minimera stillastående vagnar.
3. Samverkan med externa aktörer för att minska påverkan från evenemang, demonstrationer och andra yttre faktorer.
4. Fortsatt uppföljning av fel relaterade till bromsar och dörrar, med målet att minska driftstörningar.



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

### Analys

I mars 2025 låg punktligheten på 75% vilket är en ökning med en procentenhet jämfört med mars 2024 då punktligheten låg på 74%. Ackumulerat Q1 2025 ligger punktligheten på 73,9%. Vi ser fortsatt en positiv utveckling gällande vår punktlighet. Denna positiva utveckling beror troligen på flera åtgärder som är genomförda under 2024 i samarbete med Västtrafik, såsom:

- Omplacering av busslinjer i Brunnsparke för minskad trängsel
  - Bättre fasning av spårvagnslinjer för smidigare trafikflöde
  - Justerade körtider vid Hisingsbron för att minska köbildning
- Trots detta påverkas punktligheten fortsatt av trafikstörningar, framkomlighetsproblem och omläggningar.

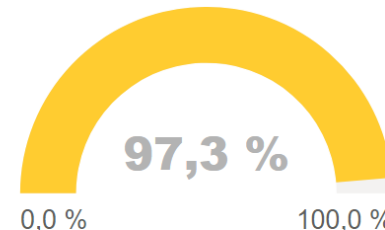
Mål 2025

76,0%

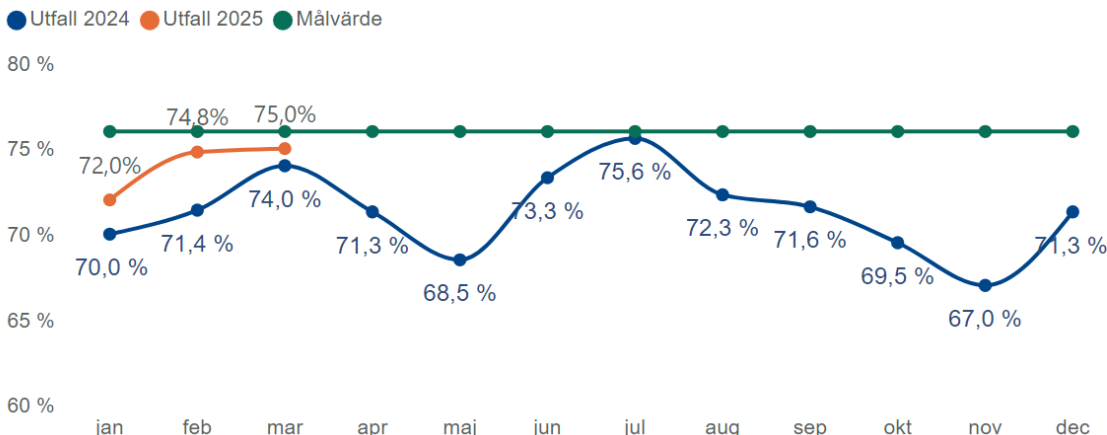
Genomsnittligt utfall 2025

74,0%

Status



### Andel punktlighet per månad



Målvärde K1

76,0%

Utfall K1

74,0%

### Åtgärd

För att stärka den positiva utvecklingen och minska trafikstörningar planeras följande åtgärder:

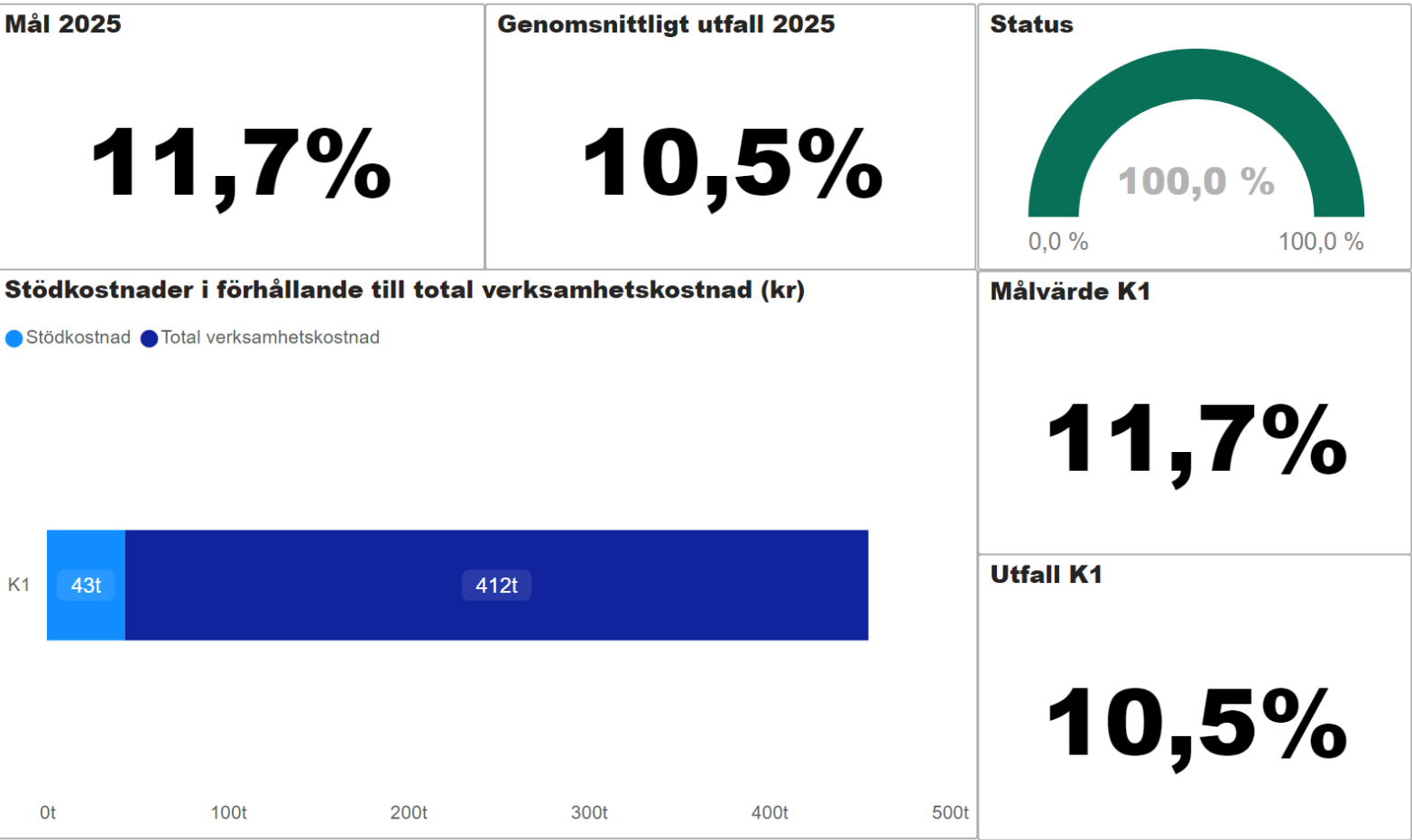
1. Optimering av linjefasning – Bättre synkronisering av spårvagnslinjer genom justerade tidtabeller.
2. Förbättrad framkomlighet vid knutpunkter – Utvärdering av bussomplaceringar och nya linjesträckor för att avlasta Brunnsparke.
3. Trafikstyrning vid Hisingsbron – Justerade körtider för att minska förseningar vid broöppningar.
4. Längre spårvagnar – Ökad kapacitet och minskad trängsel.
5. Samverkan med Göteborgs Stad – Bättre dialog för att minska påverkan av vägbyggen.
6. Snabbare insatser vid störningar – Ökad beredskap för att förbättra punktligheten.

# Ständigt förbättrad effektivitet

"Genom effektiva arbetssätt och rätt nyttjande av resurser uppnås förbättrad effektivitet. En förbättrad effektivitet syftar till att minska kostnaderna och därigenom optimera våra resurser och öka vår produktivitet. För att förbättra våra arbetssätt och därmed skapa förutsättningar för förbättrad effektivitet behöver vi arbeta processororienterat och med ständiga förbättringar. Detta görs genom god förmåga att mäta utfall, analysera och vidta åtgärder."

## Huvudindikator 5.1: Kostnader för verksamhet som bedrivs av stödavdelningar ska takta med verksamhetens totala kostnad

För att säkerställa att våra stödresurser används på ett effektivt sätt ska kostnaderna för stödavdelningar takta med verksamhetens totala kostnad. Stödavdelningarna spelar en central roll i att möjliggöra en välfungerande verksamhet och kostnaderna bör stå i proportion till det värde de tillför. Stödkostnader (OH1) jämförs med totala verksamhetskostnader. Data hämtas från BUPA-Hypergene.



## Analys

Utfallet för stödkostnaderna för perioden januari-mars uppgår till 43,2 mnkr och avviker mot budget med 4,5 mnkr. Avvikelsen kan främst härledas till periodiseringsavvikelser avseende IT-kostnader och marknadsaktiviteter. Utfallet för de totala verksamhetskostnaderna uppgår till 411,9 mnkr och avviker mot budget med 3,4 mnkr. Detta innebär att stödkostnaderna i förhållande till de totala verksamhetskostnaderna landar på 10,5%, vilket kan jämföras med målvärde för 2025 på 11,7%. Bedömningen är att prognosen för helåret hamnar något under målvärdet.

## Åtgärd

Något behov av åtgärd är inte aktuell i dagsläget.

# Ständigt förbättrad effektivitet

Genom effektiva arbetssätt och rätt nyttjande av resurser uppnås förbättrad effektivitet. En förbättrad effektivitet syftar till att minska kostnaderna och därigenom optimera våra resurser och öka vår produktivitet. För att förbättra våra arbetssätt och därmed skapa förutsättningar för förbättrad effektivitet behöver vi arbeta processororienterat och med ständiga förbättringar. Detta görs genom god förmåga att mäta utfall, analysera och vidta åtgärder.

## Huvudindikator 5.2: Värdet av anskaffningar från icke-avtalade leverantörer ska minska

En viktig del i att förbättra våra arbetssätt och öka effektiviteten är att säkerställa att inköp görs från avtalade leverantörer. När vi använder oss av avtalade leverantörer får vi bättre kontroll över kostnader, kvalitet och leveransvillkor, vilket bidrar till att vi får mer värde för pengarna. Genom att minska inköp från icke-avtalade leverantörer säkerställer vi att våra resurser används på ett planerat och kostnadseffektivt sätt. Data om värdet av anskaffningar från icke-avtalade leverantörer hämtas från Proceedo.

### Analys

Under perioden januari till mars nyttjade bolaget 465 leverantörer. Av dessa leverantörer hade 193 stycken kontrollerats. Kontrollerade leverantörer utgjorde 97,6% av den totala inköpsvolymen. 43 leverantörer saknade helt avtal med bolaget. Volymen från dessa avtalslösa leverantörer uppgick till 25 miljoner kronor. Det motsvarar cirka 13,3% av den kontrollerade volymen.

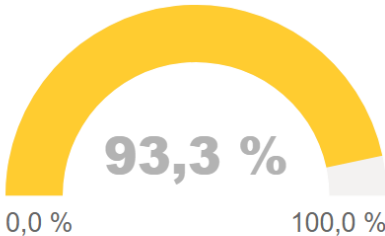
Mål 2025

96,6mn

Genomsnittligt utfall 2025

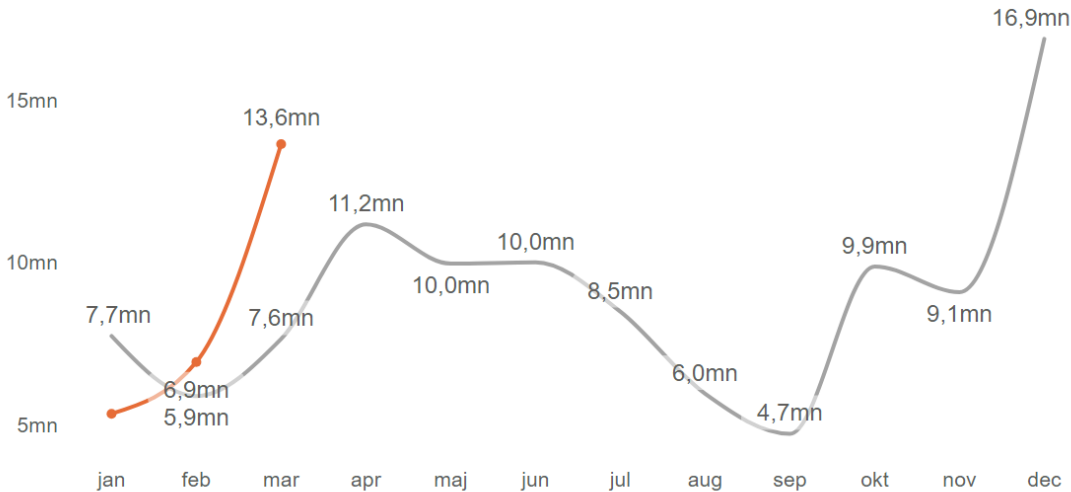
25,9mn

Status



Värdet av anskaffningar icke-avtalade leverantörer (kr)

● Utfall 2024 ● Utfall 2025



Målvärde K1

24,2mn

Utfall K1

25,9mn

### Åtgärd

För att tillse att bolaget anskaffar varor och tjänster från leverantörer med avtal har de två till volymen största avropande avdelningarna Fordon och driftsäkring samt Infrastruktur och driftsäkring utsett en medarbetare inom respektive verksamhet med ett uttalat ansvar om att arbeta med att åtgärda de avsteg som identifieras. I Fordon och driftsäkrings fall är utsedd person även processägare för upphandla och materialförsörja organisation. I den rollen ingår säkerställandet av processefterlevnaden ute i linjeorganisationen. Bolaget har tydliga processer vad gäller upphandling av varor och tjänster. Det finns även styrande dokument och digitala utbildningar inom Göteborgs Stad inom beställning, avrop och upphandling.

Ständigt förbättrad effektivitet

Genom effektiva arbetssätt och rätt nyttjande av resurser uppnås förbättrad effektivitet. En förbättrad effektivitet syftar till att minska kostnaderna och därigenom optimera våra resurser och öka vår produktivitet. För att förbättra våra arbetssätt och därmed skapa förutsättningar för förbättrad effektivitet behöver vi arbeta processororienterat och med ständiga förbättringar. Detta görs genom god förmåga att mäta utfall, analysera och vidta åtgärder.

Huvudindikator 5.4: Kostnader för akut underhåll av spårvägsanläggning ska minska

För att uppnå förbättrad effektivitet och säkerställa ett långsiktigt hållbart resursutnyttjande är det avgörande att minska kostnaderna för akut underhåll av spårvägsanläggningen. Genom att arbeta förebyggande, planera och prioritera underhållet på ett strukturerat sätt kan vi minska behovet av akuta åtgärder, som ofta medför högre kostnader och driftstörningar. Data om kostnader för akut underhåll (ärenden med prioriteringsgrad 1) under innevarande månad hämtas från CityWorks.

|                                                                                                                |                            |                                                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------------------------|
| Mål 2025                                                                                                       | Genomsnittligt utfall 2025 | Status                                              |
| 7,9mn                                                                                                          | 4,6mn                      | <div><div></div>43,1 %<div>0,0 %100,0 %</div></div> |
| Kostnader (kr) för akut underhåll av spårvägsanläggning                                                        |                            | Målvärde K1                                         |
| <div><div></div><div>2mn</div><div>1mn</div><div>0mn</div><div>1,1mn2,7mn0,8mn</div><div>janfebmar</div></div> |                            | 2,0mn                                               |
|                                                                                                                |                            | Utfall K1                                           |
|                                                                                                                |                            | 4,6mn                                               |

Analys

Under det första kvartalet 2025 uppgick kostnaderna för akut underhåll till totalt 4,6 miljoner kronor, vilket överskrider målvärdet för perioden (2,0 mnkr). Utfallet påverkades främst av ett omfattande spårfel på Wieselgrensplatsen som krävde omedelbara åtgärder huvudsakligen i februari. Arbetet på Wieselgrensplatsen var ursprungligen planerat som en underhållsinsats senare under året, men akuta förhållanden gjorde att åtgärder behövde tidigareläggas. Detta medförde en tillfällig kostnadstopp på 2,7 mnkr i februari. Det finns möjlighet att finansiera insatsen genom omfördelning från den planerade underhållsbudgeten.

Utöver detta enskilda fall har det akuta läget under kvartalet varit gynnsamt. Kostnaderna för akuta åtgärder i januari och mars låg på lägre nivåer – i snitt cirka 410 tkr, vilket är klart under föregående års genomsnitt på 656 tkr. Det är och kommer att vara svårt att få träffsäkerhet i identifiering av underhållsbehov och det planerade underhållet även om vi eventuellt kan tolka utfallet positivt. Arbetet fortsätter med att tillsammans med SMF utveckla arbetssätt och verktyg.

Åtgärd

Genom fortsatt arbete med att identifiera anläggningens underhållsbehov med möjlighet att på ett bättre sätt planera underhållsåtgärder på kort och lång sikt, så kan vi undvika större akuta.



# Ständigt förbättrad effektivitet

Genom effektiva arbetssätt och rätt nyttjande av resurser uppnås förbättrad effektivitet. En förbättrad effektivitet syftar till att minska kostnaderna och därigenom optimera våra resurser och öka vår produktivitet. 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 5.5: Öppna underhållsärenden rörande spårvägsanläggning med prioriteringsgrad 2, får inte vara fler än 200 vid månadsavslut.

För att säkerställa ett effektivt underhåll av spårvägsanläggningen och optimera resursanvändningen är det viktigt att antalet nya och pågående ärenden av kategori två (felavhjälpning inom två dagar till ett år) hålls på en hanterbar nivå. Genom att aldrig ha fler än 200 sådana ärenden i slutet av månaden skapar vi bättre överblick och möjlighet att planera och prioritera insatser där de gör störst nytta. Data om ärenden med prioriteringsgrad 2 datumsatta inom den innevarande månaden hämtas från CityWorks.

### Analys

Under det första kvartalet 2025 har antalet öppna underhållsärenden med prioriteringsgrad 2 fortsatt att ligga på en för hög nivå vid varje månadsslut. Utfallet för kvartalet var i snitt 409,7 ärenden, vilket är mer än dubbelt så högt som målvärdet på 200.

Mars månad följde den tidigare trenden, med 415 öppna ärenden vid månadsslut – i linje med januari (418) och februari (396). Trots stabiliteten i siffrorna är nivån långt över önskad nivå och signalerar ett behov av mer kraftfulla åtgärder. Målet är att halvera antalet öppna ärenden inom denna kategori för att säkerställa en mer effektiv hantering av underhållsinsatser och därmed förbättra tillståndet i anläggningen över tid. Fortsatt fokus på samsyn av anläggningsstatus samt vilka förbättrande åtgärder som är möjliga är av högsta prioritet i vår samverkan med SMF.

Mål 2025

200,0

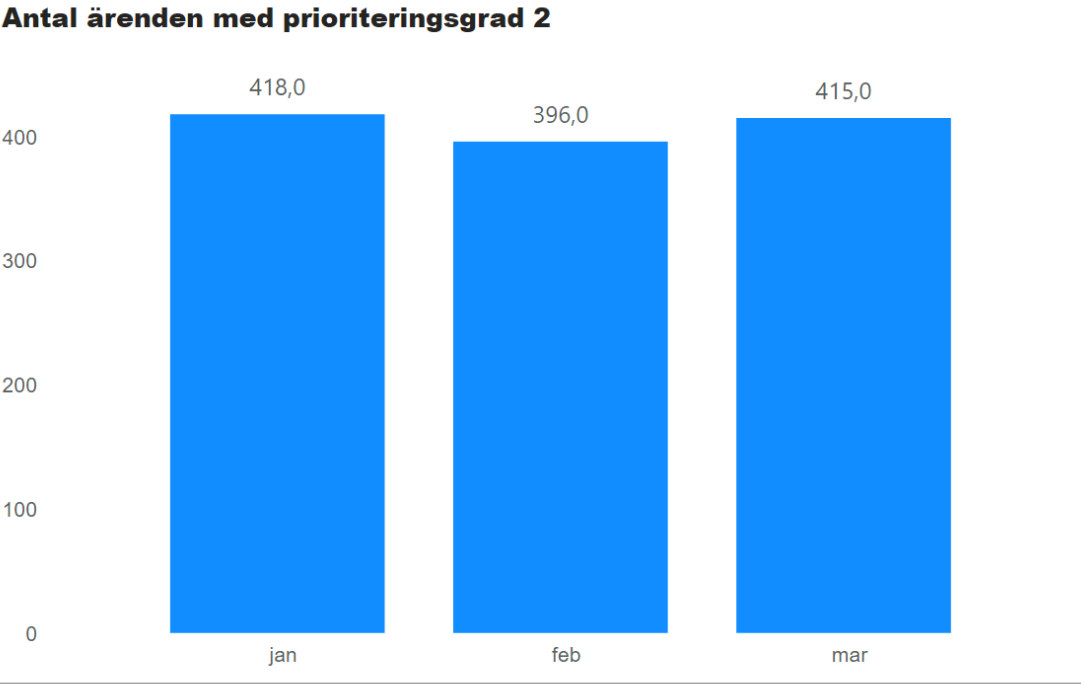
Genomsnittligt utfall 2025

409,7

Status

48,8 %

0,0 %100,0 %



Målvärde K1

200,0

Utfall K1

409,7

### Åtgärd

Genom fortsatt arbete med att identifiera anläggningens underhållsbehov med möjlighet att på ett bättre sätt planera större underhållsåtgärder samt utföra de mindre felavhjälpande åtgärderna effektivare, kan vi (om inte anläggning uppvisar alltför stora brister) komma ner till vår målnivå och därefter sänka den ytterligare.

# Ständigt förbättrad effektivitet

Genom effektiva arbetssätt och rätt nyttjande av resurser uppnås förbättrad effektivitet. En förbättrad effektivitet syftar till att minska kostnaderna och därigenom optimera våra resurser och öka vår produktivitet. 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 5.6: periodundertid i schema ska minska

För att förbättra vår effektivitet och optimera resurserna är det viktigt att minska periodundertiden i scheman. Effektivt nyttjande av periodtid i schema för spårvagnsförare innebär att faktiskt arbetstid i respektive schemaperiod ska vara i linje med schemats planerade arbetstidsmätt. En balanserad perioddiff innebär att vi utnyttjar våra resurser mer effektivt. Genom förbättrad schemastruktur och effektivare planering som matchar produktion når vi bättre utnyttjande av periodtiden. Att minska periodundertiden i schema är en central del av vårt arbete för att skapa en mer kostnadseffektiv verksamhet, vilket i sin tur bidrar till att vi kan nå våra mål för förbättrad effektivitet.

### Analys

Under det första kvartalet 2025 uppgick den schemalagda periodundertiden till 3 010 timmar, vilket är väsentligt lägre än kvartalsmålet på 4 028 timmar. Det innebär att vi inlett året klart under målnivå och har en positiv avvikelse som bidrar till det övergripande årsresultatet.

Att minska differensen mellan planerade och faktiskt arbetade timmar i schemaperioderna är avgörande för att uppnå kostnadseffektivitet och en mer stabil bemanning. Ett lägre utfall av undertid innebär att schemaläggningen i högre grad matchar det faktiska resursbehovet, vilket minskar behovet av extrapersonal och kortsiktiga lösningar.

Den positiva utvecklingen i kvartal 1 skapar goda förutsättningar för att nå det årliga målet om att minska den totala undertiden med 15 % jämfört med föregående år. Fortsatt uppföljning per kvartal är central för att snabbt identifiera avvikelser och justera planeringen i rätt tid.

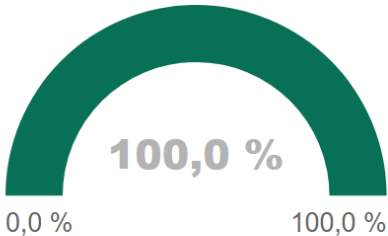
Mål 2025

20 909

Genomsnittligt Utfall 2025

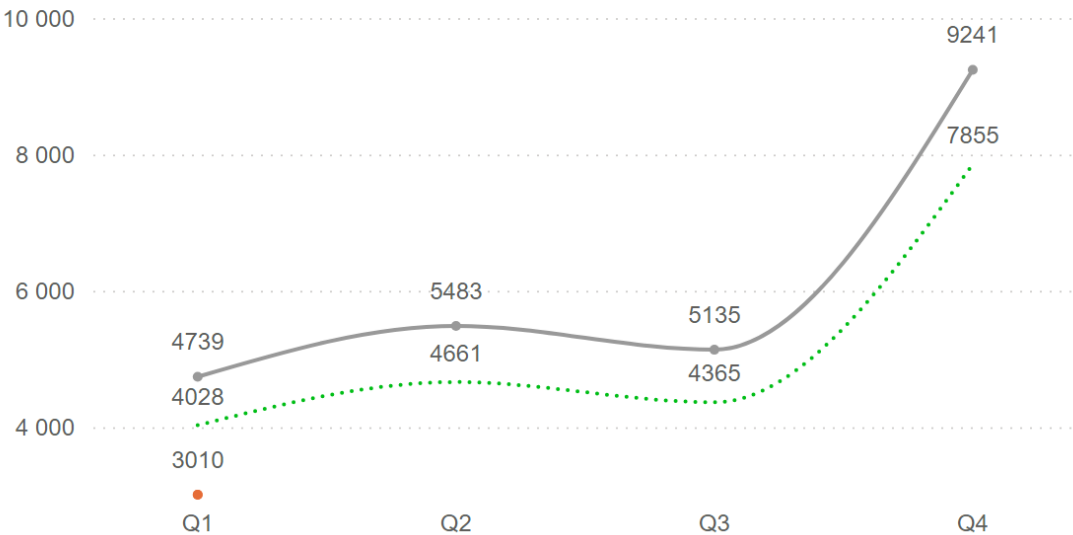
3 010

Status



### Periodundertid i schema spårvagnsförare

● Utfall timmar 2024 ● Utfall timmar 2025 ● Mål timmar 2025



Målvärde K1

4028

Utfall K1

3010

### Åtgärd

Arbetssätt för schemaläggning av förare ses över och justeras kontinuerligt. Åtgärderna tas fram löpande för att minska differensen mellan planerade och faktiska timmar i schemat.

# 5. Ekonomiskt resultat

## Totalt bolaget

| Resultaträkning (Mkr)                                    | Ack Utfall Mars 2025 | Ack Budget Mars 2025 | Avvikelse | Budget helår 2025 | Prognos helår 2025 | Avvikelse2 |
|----------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|-----------|-------------------|--------------------|------------|
| Nettoomsättning                                          | 408,3                | 401,5                | 6,8       | 1604,7            | 1618,0             | 13,3       |
| Övriga rörelseintäkter                                   | 5,2                  | 1,5                  | 3,7       | 6,1               | 8,2                | 2,1        |
| - Rörelsens intäkter                                     | 413,5                | 403,0                | 10,5      | 1610,8            | 1626,1             | 15,4       |
| Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster   | -101,9               | -96,5                | -5,4      | -355,3            | -376,0             | -20,7      |
| Övriga externa kostnader                                 | -73,8                | -69,7                | -4,0      | -278,9            | -288,8             | -9,8       |
| Personalkostnader                                        | -229,2               | -239,1               | 9,9       | -930,2            | -938,5             | -8,4       |
| Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar | -6,7                 | -11,3                | 4,6       | -45,0             | -34,2              | 10,8       |
| Övriga rörelsekostnader                                  | 0,0                  | 0,0                  | 0,0       | 0,0               | 0,0                | 0,0        |
| - Rörelsens kostnader                                    | -411,5               | -416,6               | 5,1       | -1609,4           | -1637,5            | -28,1      |
| Finansiella intäkter                                     | 0,1                  | 0,1                  | 0,0       | 0,2               | 0,2                | 0,0        |
| Finansiella kostnader                                    | -0,4                 | -0,4                 | 0,0       | -1,6              | -1,6               | 0,0        |
| - Rörelseresultat                                        | 1,6                  | -14,0                | 15,6      | 0,0               | -12,7              | -12,7      |

## Analys

Resultatutfall mot budget  
Per mars 2025 redovisar bolaget ett rörelseresultat efter finansiella poster om om 1,6 mnkr, vilket är 15,6 mnkr högre jämfört med budget. Jämfört med samma period föregående år är det ekonomiska utfallet 0,6 mnkr högre.

Intäkterna har en positiv avvikelse mot budget med 10,5 mnkr, vilket beror på en ökad årsbeställning från Västfastigheter avseende spårarbeten för depåer samt på fler ersättningar för kollisioner för perioden än budgeterat.

Bolagets kostnader har en positiv avvikelse mot budget med 5,1 mnkr.

Kostnader för varor, material och köpta tjänster är 5,4 mnkr högre än budget och beror på att kostnader för fordonsdelar och köpta tjänster kopplad till vagn är högre än budgeterat samt på högre kostnader på grund av en ökad årsbeställning från Västfastigheter avseende spårarbeten för depåer. Dessa kostnader vägs upp av lägre elkostnader. Övriga externa kostnader är 4,0 mnkr högre jämfört mot budget vilket beror på högre kostnader för inköp av arbetskläder mot budget samt högre kostnad för hyra av maskiner.

Personalkostnaderna är 9,9 mnkr lägre än budget, vilket motsvarar 4,2 procent. Personalkostnaderna avviker positivt mot budget på grund av att vakanta tjänster ej blivit tillsatta i budgeterat takt och beror främst på en förskjutning av rekrytering till RÖX då depå inte är i funktion ännu samt diverse vakanser inom depåer. Avskrivningskostnader är 4,6 mnkr lägre än budget och beror främst på att två investeringsprojekt, Hastus och EAM utgick ur investering- och avskrivningsplanen 2024.

Likvida medel och självfinansiering  
Bolaget har inga lån men en internlimit på 300 mnkr hos Göteborgs Stad (Nordea). Under 2025 väntas ett genomsnittligt kreditutnyttjande på 100 mnkr, med en topp på 150 mnkr, vilket bedöms betryggande. Utnyttjad kredit per mars var 83 mnkr (88 mnkr föregående månad), och vid årets slut förväntas den uppgå till 120 mnkr.

Målet är att finansiera minst 75 % av nettoinvesteringarna med egna medel. Mellan 2020–2024 låg självfinansieringsgraden på 77 %, men framöver väntas utmaningar på grund av höga investeringar och självkostnadsprincipen.

# 5. Ekonomiskt resultat

## Drift- och underhållsavtal

| Resultaträkning (Mkr)                                    | Ack Utfall Mars 2025 | Ack Budget Mars 2025 | Avvikelse | Budget helår 2025 | Prognos helår 2025 | Avvikelse_1 |
|----------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|-----------|-------------------|--------------------|-------------|
| Nettoomsättning                                          | 52,5                 | 56,7                 | -4,2      | 226,8             | 229,0              | 2,2         |
| Övriga rörelseintäkter                                   | 2,0                  | 0,0                  | 2,0       | 0,0               | 1,7                | 1,7         |
| - Rörelsens intäkter                                     | 54,5                 | 56,7                 | -2,2      | 226,8             | 230,7              | 3,9         |
| Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster   | -17,4                | -22,1                | 4,7       | -88,4             | -88,5              | -0,1        |
| Övriga externa kostnader                                 | -10,6                | -9,5                 | -1,1      | -38,2             | -42,9              | -4,7        |
| Personalkostnader                                        | -22,2                | -22,8                | 0,6       | -87,0             | -86,7              | 0,3         |
| Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar | -2,3                 | -3,3                 | 1,0       | -13,1             | -13,1              | 0,0         |
| Övriga rörelsekostnader                                  | 0,0                  | 0,0                  | 0,0       | 0,0               | 0,0                | 0,0         |
| - Rörelsens kostnader                                    | -52,5                | -57,7                | 5,2       | -226,7            | -231,2             | -4,5        |
| Finansiella intäkter                                     | 0,0                  | 0,0                  | 0,0       | 0,0               | 0,0                | 0,0         |
| Finansiella kostnader                                    | 0,0                  | 0,0                  | 0,0       | -0,2              | -0,2               | 0,0         |
| - Rörelseresultat                                        | 2,0                  | -1,1                 | 3,0       | 0,0               | -0,7               | -0,7        |

### Analys

#### Resultatutfall mot budget

Drift-och underhållsavtalet redovisar per mars månad ett positivt utfall om 2 mnkr, vilket är 3 mnkr högre än ackumulerad budget per mars.

Rörelsens intäkter har en negativ avvikelse mot budget om –2,2 mnkr. Den positiva intäktsavvikelse beror dels på att budget inte periodiserad enligt planerade arbeten som kommer öka externa köpta tjänster avseende planerat underhåll. Utbildningar och planerade investeringar är annat som kommer medföra ökade intäkter senare under året.

Nettoomsättning -4,2 mnkr. Betydligt lägre intäkter avseende planerat underhåll –7,7 mnkr. Notera att intäktsbudget är fördelad i 12-delar men planerat underhåll kommer öka då arbeten kommer ske senare under året (köpta tjänster). Rörelsens övriga intäkter positiva utfall beror på försäkringsersättning 1,8 mnkr för vattenläckan bockverkstaden 2024 samt vinst vid avyttring av skenrensare.

Rörelsens kostnader har en positiv avvikelse mot budget om 5,2 mnkr för perioden. Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster 4,7 mnkr. Avvikelsen beror främst på periodisering av budget för externa köpta tjänster avseende planerat underhåll som är förlagt senare och väntas öka framöver. Utbildningskostnader och de planerade investeringarna i år är andra kostnader som väntas öka. Övriga externa kostnader har en negativ budgetavvikelse för ej budgeterat konsultarvode -0,6mnkr. Hyra av maskiner -0,3 mnkr ej inom budget för transportkostnader. Personalkostnader avviker med 0,6, främst beror på en ofinansierad tjänst. Interna transaktioner avviker negativt med -1,1 mnkr, lägre fördelade personalkostnader mot övriga jämfört med budget och mer tid inom drift och underhållsavtalet.

Av-/nedskrivningar avviker positivt med 1 mnkr, vilket beror på ej aktiverade investeringar ex. halvårseffekten på svetsbilar, Spårlägesmätare, Vw Transporter och Totalstation. Övriga rörelsekostnader består av valutakursförluster på fordringar och skulder av rörelsekaraktär.

#### Prognos

Prognosen för Drift- och underhållsavtalet för helåret är negativt och uppgår till -0,7 mnkr. Ofinansierat konsultarvode och tjänst inom avdelningen samt förändrad prognos för IT kostnader som påverkar drift- och underhållsavtalet med -0,2 mnkr.



5. Ekonomiskt resultat

| Trafikavtalet                                            |                      |                      |           |                   |                    |             |
|----------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|-----------|-------------------|--------------------|-------------|
| Resultaträkning (Mkr)                                    | Ack Utfall Mars 2025 | Ack Budget Mars 2025 | Avvikelse | Budget helår 2025 | Prognos helår 2025 | Avvikelse_1 |
| ▲                                                        |                      |                      |           |                   |                    |             |
| Nettoomsättning                                          | 327,6                | 327,0                | 0,6       | 1308,0            | 1308,0             | 0,0         |
| Övriga rörelseintäkter                                   | 3,1                  | 1,4                  | 1,7       | 5,8               | 5,8                | 0,0         |
| - Rörelsens intäkter                                     | 330,7                | 328,4                | 2,3       | 1313,7            | 1313,8             | 0,1         |
| Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster   | -72,9                | -70,8                | -2,1      | -252,3            | -263,1             | -10,8       |
| Övriga externa kostnader                                 | -68,9                | -71,2                | 2,3       | -283,1            | -285,3             | -2,2        |
| Personalkostnader                                        | -184,5               | -191,0               | 6,5       | -745,2            | -755,7             | -10,5       |
| Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar | -4,4                 | -8,0                 | 3,6       | -31,9             | -21,1              | 10,8        |
| Övriga rörelsekostnader                                  | 0,0                  | 0,0                  | 0,0       | 0,0               | 0,0                | 0,0         |
| - Rörelsens kostnader                                    | -330,7               | -340,9               | 10,2      | -1312,5           | -1325,2            | -12,7       |
| Finansiella intäkter                                     | 0,1                  | 0,0                  | 0,1       | 0,2               | 0,2                | 0,0         |
| Finansiella kostnader                                    | -0,4                 | -0,3                 | -0,1      | -1,4              | -1,4               | 0,0         |
| - Rörelseresultat                                        | -0,3                 | -12,8                | 12,5      | 0,0               | -12,6              | -12,6       |

Analys▲

Resultatutfall mot budget

Per mars månad redovisar Trafikavtalet ett negativt utfall om -0,3 mnkr, vilket är 12,5 mnkr högre än ackumulerad budget per mars. Intäkterna har en positiv avvikelse mot budget om 2,3 mnkr. Budgeterat efter historiskt utfall och periodiserad på 12 delar. Avvikelse beror på fler ersättningar för kollisioner för perioden än budgeterat. Kollisionsersättningar är svåra att budgetera då det är ovisst antal kollisioner per år.

Kostnader: Uppvisar positiv avvikelse mot budget om 10,2 mnkr. Flera av kostnaderna är budgeterade på raka 12-delar vilket gör att det finns en stor del periodiseringar. Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster -2,1 mnkr. Kostnader för fordonsdelar och köpta tjänster kopplad till vagn avviker negativt med -7,1 mnkr. Det är bland annat boogierevision M31 där vi har stigande materialpriser, tidigareläggning av hjul-/axelbyte M32 då vagnstypen har trafikerats utöver trafikplanen. Ökade kostnader för utrangering M29, såsom kostnader för extern lokal eftersom vi tidigare i stället utförde utrangeringen på RÖX. Elkostnaderna avviker positivt mot budget +4,8 mnkr på grund av lägre pris per kWh än budgeterat för perioden. Övriga externa kostnader +2,3 mnkr. I den positiva avvikelsen ingår interna transaktioner med 3,8 mnkr från budget, främst på grund av lägre OH-kostnader vilket beror på periodisering av IT-kostnader och marknadsaktiviteter. Kostnader för inköp av arbetskläder avviker negativt med 0,9 mnkr i samband med vårbeställningar. Dess avvikelse mot budget förklaras dock som periodiseringseffekt eftersom budgeten är fördelad med lika belopp varje månad.

Personalkostnader +6,5 mnkr

Personalkostnaderna avviker positivt mot budget på grund av att vakanta tjänster ej blivit tillsatta i budgeterad takt. Avvikelsen beror främst på en förskjutning av rekrytering till RÖX då depå inte är i funktion ännu samt diverse vakanser inom depåer. Rekrytering pågår. Positiv avvikelse mot budget om +1,5 mnkr för övertidsersättning som beror på nya regler för dygnsvila och ca +1 mnkr för OB-ersättning, en periodiseringseffekt som justeras i takt med fler helgdagar senare i vår.

AV-/nedskrivningar +3,6 mnkr. Hastus och EAM investeringar utgick ur investering- och avskrivningsplanen 2024 påverkar avskrivningskostnaderna positivt i förhållande till budget.

Prognosen för Trafikavtalet är negativt och uppgår till -12,6 mnkr. Prognosen för personalkostnader är justerad med -10,5 mnkr gentemot budget på grund av, ökade kostnader för pensioner med -11,7 mnkr till följd av nytt pensionsavtal och ökad lönebild 2024, lägre förarbrist än budgeterat -6 mnkr, justering för vakanser, lägre sjukfrånvaro än budgeterat samt effektivisering av scheman för förare om totalt +7,2 mnkr. Även kostnaderna för material och köpta tjänster avseende spårvagnarna bedöms bli högre än budget under 2025, -12,9 mnkr. Avskrivningskostnaderna förväntas bli lägre om 10,8 mnkr då två stora investeringsprojekt inte kommer att genomföras.

# 5. Ekonomiskt resultat

## Övriga avtal, projekt och uppdrag

| Resultaträkning (Mkr)                                    | Ack Utfall Mars 2025 | Ack Budget Mars 2025 | Avvikelse | Budget helår 2025 | Prognos helår 2025 | Avvikelse_1 |
|----------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|-----------|-------------------|--------------------|-------------|
| ▲                                                        |                      |                      |           |                   |                    |             |
| Nettoomsättning                                          | 27,2                 | 17,8                 | 9,4       | 69,9              | 80,7               | 10,8        |
| Övriga rörelseintäkter                                   | 0,0                  | 0,0                  | 0,0       | 0,0               | 0,3                | 0,3         |
| - Rörelsens intäkter                                     | 27,2                 | 17,8                 | 9,4       | 69,9              | 81,0               | 11,1        |
| Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster   | -10,6                | -2,7                 | -7,9      | -10,9             | -20,8              | -9,8        |
| Övriga externa kostnader                                 | -12,2                | -11,3                | -0,9      | -44,2             | -45,3              | -1,0        |
| Personalkostnader                                        | -4,4                 | -3,8                 | -0,5      | -14,8             | -14,4              | 0,4         |
| Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar | 0,0                  | 0,0                  | 0,0       | 0,0               | 0,0                | 0,0         |
| Övriga rörelsekostnader                                  | 0,0                  | 0,0                  | 0,0       | 0,0               | 0,0                | 0,0         |
| - Rörelsens kostnader                                    | -27,2                | -17,9                | -9,3      | -69,9             | -80,4              | -10,4       |
| Finansiella intäkter                                     | 0,0                  | 0,0                  | 0,0       | 0,0               | 0,0                | 0,0         |
| Finansiella kostnader                                    | 0,0                  | 0,0                  | 0,0       | 0,0               | 0,0                | 0,0         |
| - Rörelseresultat                                        | 0,1                  | -0,1                 | 0,1       | 0,0               | 0,6                | 0,6         |

## Analys

Inom Övriga avtal finns följande ansvar, projekt och uppdrag:

- Infrastrukturs projekt mot externa kunder
- Fastighetenheten
- Särskild trafikledning
- Trafiksäkerhetsfunktionen
- Projekt M33 och M34
- Ringlinien
- Spårvägssällskapet Ringlinien

Per mars månad är det främst Infrastrukturs projekt mot externa kunder som visar större avvikelser mot budget. Avvikelserna återfinns både på intäkts- och kostnadssidan och härstammar främst från en ökad årsbeställning från Västfastigheter avseende spårarbeten för depåer under 2025.

- Intäkter: 6,7 mnkr över budget.
- Kostnader: 6,2 mnkr över budget.
- Prognos: Prognosen för årets utfall har i mars justerats till +0,8 mnkr.

# Trafikavtalskostnader

Prognos 2025

10,38

Utfall 2025 K1

10,07

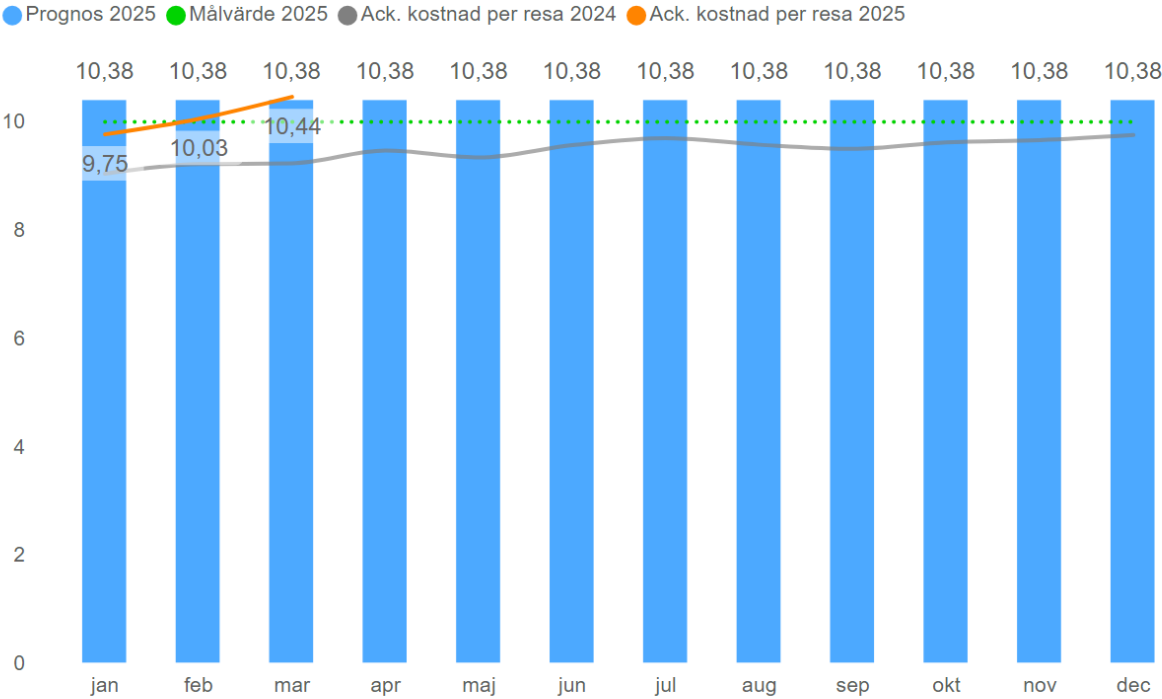
Prognos 2025

93,23

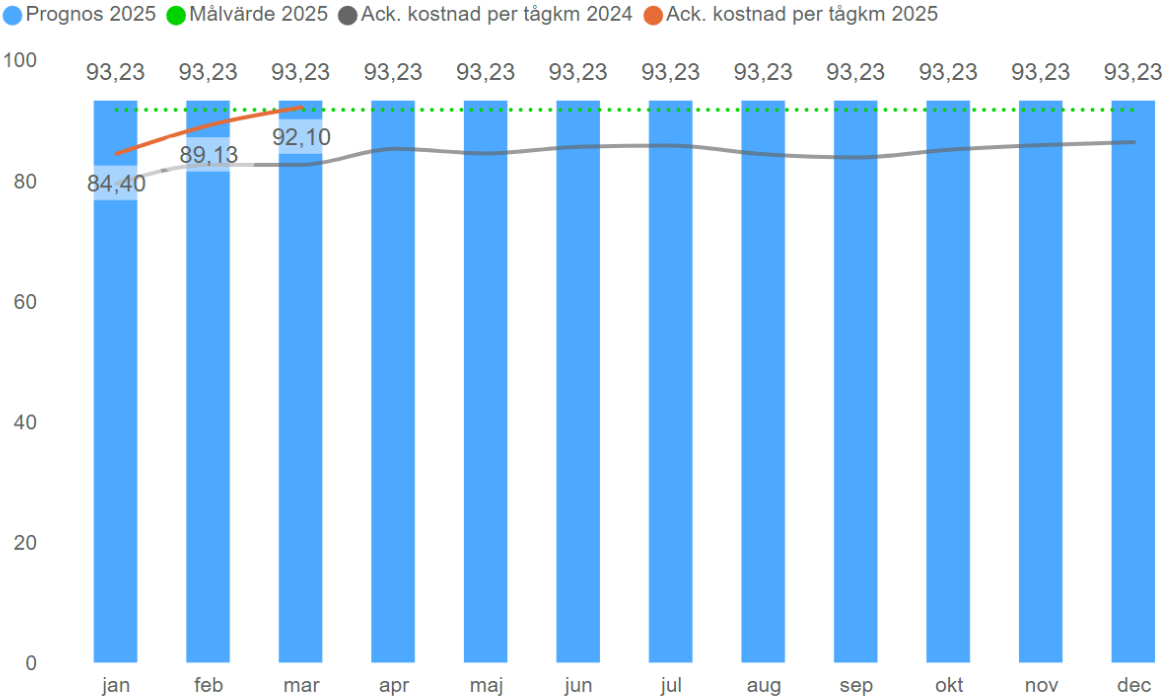
Utfall 2025 K1

88,54

## Trafikavtalskostnader (kr) per resa



## Trafikavtalskostnader (kr) per kilometer



# **Trafiksäkerhetsmål**



# Totalt antal allvarliga skadade ska minska (33% över 5 år)

Säkerhet är ett av våra mest centrala kärnvärden och ska prägla all vår verksamhet, särskilt i trafiken. Vår nollvision är en grundläggande del av arbetet för att förhindra olyckor kopplade till vår verksamhet, och det är en självklarhet att alla resenärer ska känna sig trygga ombord på våra spårvagnar. Därför samarbetar vi aktivt med Stadsmiljöförvaltningen för att genomföra förebyggande insatser som stärker trafiksäkerheten. Tillsammans har vi identifierat åtta gemensamma mål som syftar till att effektivisera det proaktiva säkerhetsarbetet, minska antalet olyckor och skapa en tydligare samsyn kring vårt förebyggande arbete. Dessa mål ger oss även bättre förutsättningar för att säkerställa trygga fordon, förare och spårvägsanläggning.

## Indikator 1: Totalt antal allvarligt skadade ska minska

Ett av våra viktigaste mål i arbetet för ökad trafiksäkerhet är att minska antalet allvarligt skadade. Genom ett nära samarbete med Stadsmiljöförvaltningen och ett strukturerat, förebyggande arbete kan vi identifiera riskfaktorer och vidta rätt åtgärder i tid. Med en tydlig samsyn kring trafiksäkerhet skapar vi bättre förutsättningar för trygga resor, säkra förare och en infrastruktur som minskar risken för olyckor. Att minska antalet allvarligt skadade är en central del av vår nollvision och en naturlig konsekvens av våra gemensamma mål för en säkrare spårvägstrafik.

Här följer vi upp ärenden med händelsegrad 6 och 7 per månad.

Filtrering görs enligt:

Händelsekategori: Samtliga

Händelsetyp: Samtliga

Händelsegrad: 6 och 7

Utfall 2023 K1

1

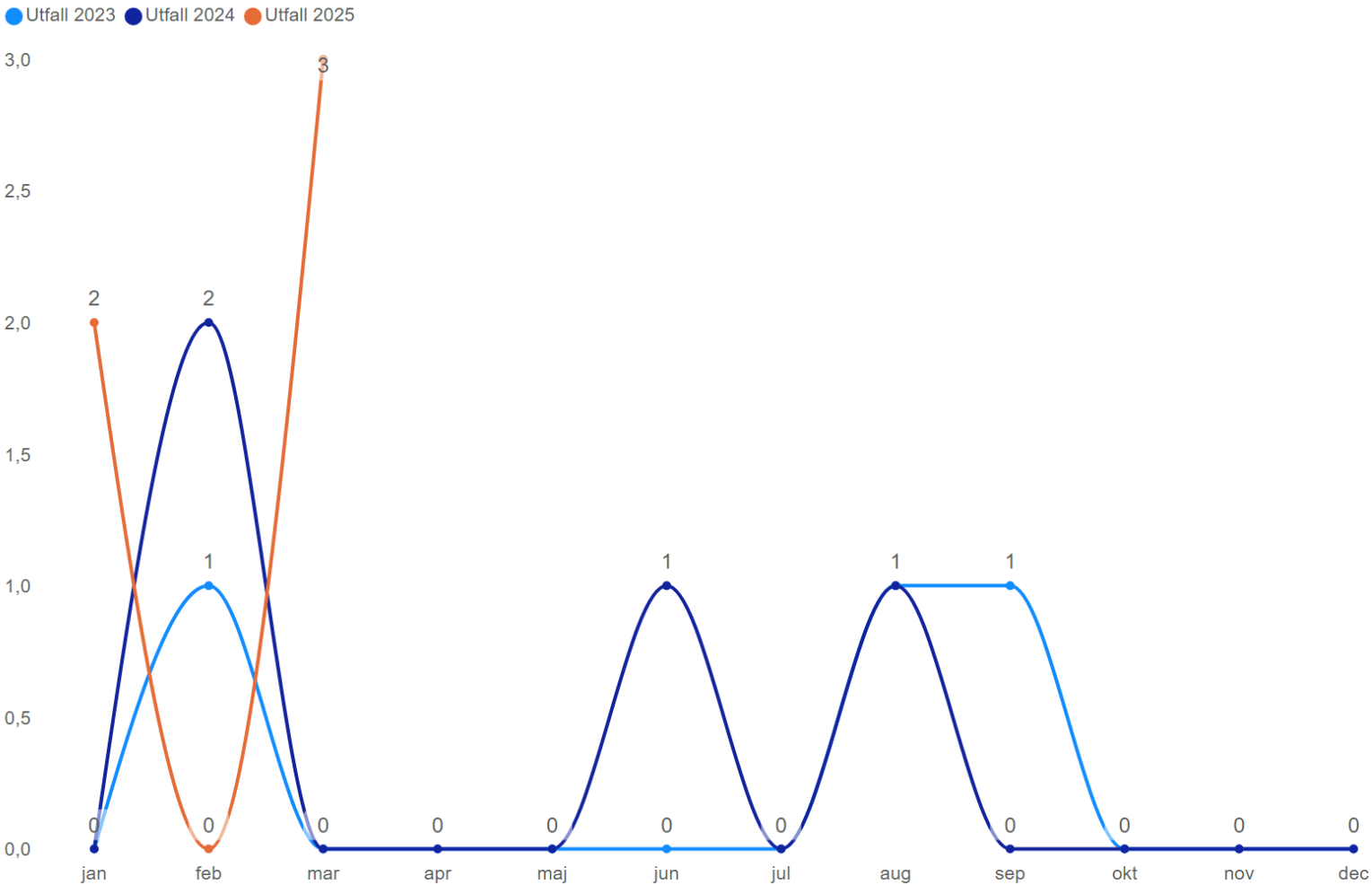
Utfall 2024 K1

2

Utfall 2025 K1

5

### Antal allvarligt skadade



**Totalt antal urspårningar ska minska  
(25% över 5 år)**

Säkerhet är ett av våra mest centrala kärnvärden och ska prägla all vår verksamhet, särskilt i trafiken. Vår nollvision är en grundläggande del av arbetet för att förhindra olyckor kopplade till vår verksamhet, och det är en självklarhet att alla resenärer ska känna sig trygga ombord på våra spårvagnar. Därför samarbetar vi aktivt med Stadsmiljöförvaltningen för att genomföra förebyggande insatser som stärker trafiksäkerheten. Tillsammans har vi identifierat åtta gemensamma mål som syftar till att effektivisera det proaktiva säkerhetsarbetet, minska antalet olyckor och skapa en tydligare samsyn kring vårt förebyggande arbete. Dessa mål ger oss även bättre förutsättningar för att säkerställa trygga fordon, förare och spårvägsanläggning.

**Indikator 2: Antal urspårningar på trafikspår ska minska**

En viktig del av vårt trafiksäkerhetsarbete är att minska antalet urspårningar på trafikspår. Urspårningar kan leda till allvarliga olyckor, skador och trafikstörningar, vilket gör det avgörande att arbeta förebyggande för att minimera risken. Genom regelbundet underhåll av spårvägsanläggningen och spårvagnar, noggranna analyser av incidenter och ett strukturerat samarbete med Stadsmiljöförvaltningen kan vi identifiera och åtgärda potentiella risker i ett tidigt skede. Att minska antalet urspårningar är en naturlig del av vår nollvision och ett viktigt steg mot en tryggare och mer pålitlig spårvägsstrafik.

Data hämtas från HOA. Filtrering görs enligt:  
Händelsekategori: Urspårning  
Händelsetyp: Alla förutom depå  
Händelsegrad: 4,5,6 och 7

Utfall 2023 K1

2

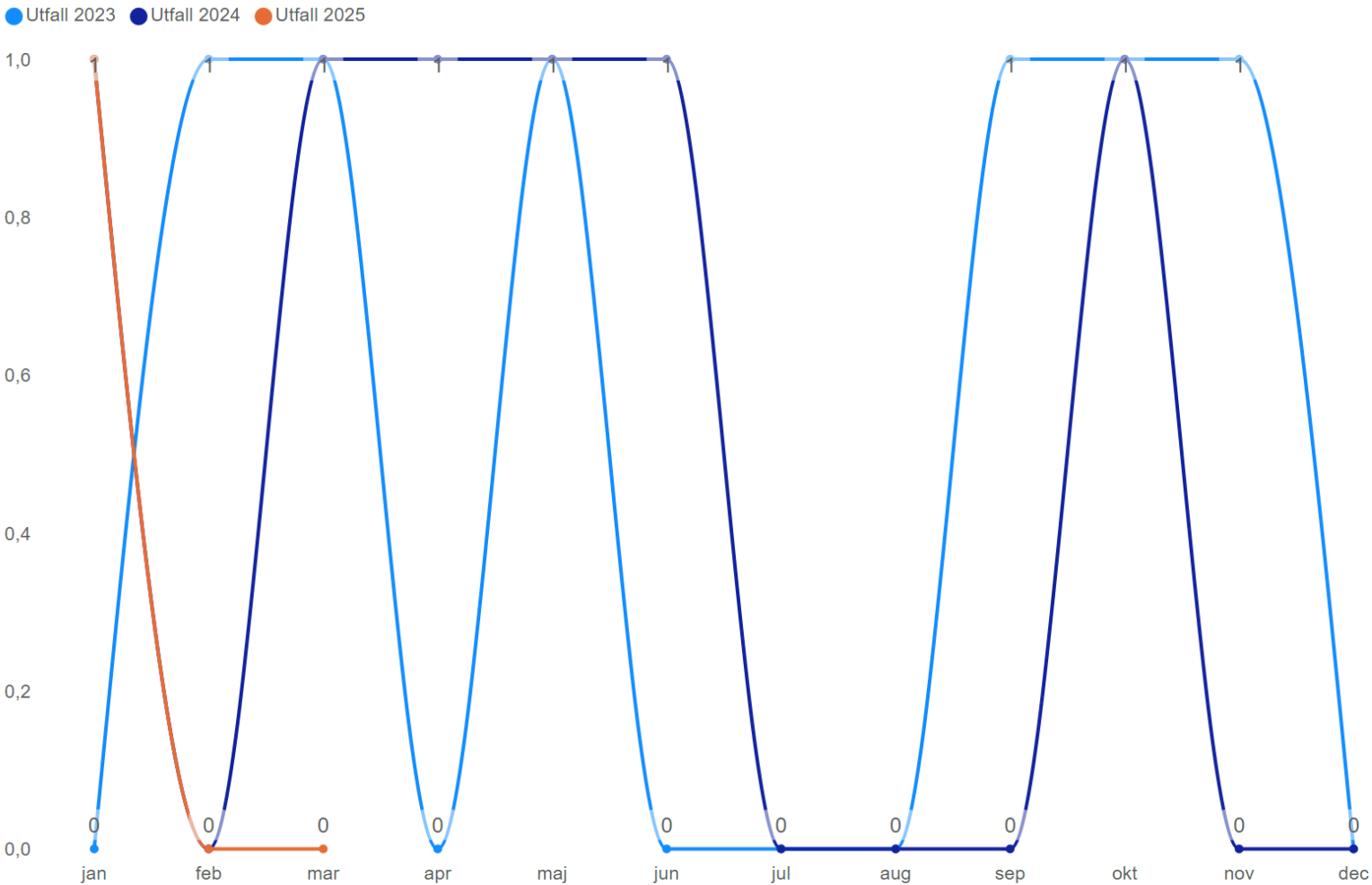
Utfall 2024 K1

2

Utfall 2025 K1

1

Antal urspårningar



# Antal kollisioner på trafikspår ska minska (25% över 5 år)

Säkerhet är ett av våra mest centrala kärnvärden och ska prägla all vår verksamhet, särskilt i trafiken. Vår nollvision är en grundläggande del av arbetet för att förhindra olyckor kopplade till vår verksamhet, och det är en självklarhet att alla resenärer ska känna sig trygga ombord på våra spårvagnar. Därför samarbetar vi aktivt med Stadsmiljöförvaltningen för att genomföra förebyggande insatser som stärker trafiksäkerheten. Tillsammans har vi identifierat åtta gemensamma mål som syftar till att effektivisera det proaktiva säkerhetsarbetet, minska antalet olyckor och skapa en tydligare samsyn kring vårt förebyggande arbete. Dessa mål ger oss även bättre förutsättningar för att säkerställa trygga fordon, förare och spårvägsanläggning.

## Indikator: Antal kollisioner på trafikspår ska minska

För att ytterligare stärka trafiksäkerheten och skapa en tryggare resmiljö är det avgörande att minska antalet kollisioner på trafikspår. Kollisioner kan leda till allvarliga konsekvenser för både resenärer och personal samt orsaka störningar i trafiken. Genom ett nära samarbete med Stadsmiljöförvaltningen och ett systematiskt säkerhetsarbete kan vi identifiera riskfaktorer och vidta förebyggande åtgärder, såsom förbättrad infrastruktur, tydligare trafikledning och ökad förarträning. Att minska antalet kollisioner är en central del av vår nollvision och bidrar till en säkrare, mer pålitlig spårvägstrafik för alla.

Data hämtas från HOA. Filtrering görs enligt:  
Händelsekategori: Kollision  
Händelsetyp: Alla förutom kollision i depå  
Händelsegrad: 4,5,6 och 7

Utfall 2023 K1

3

Utfall 2024 K1

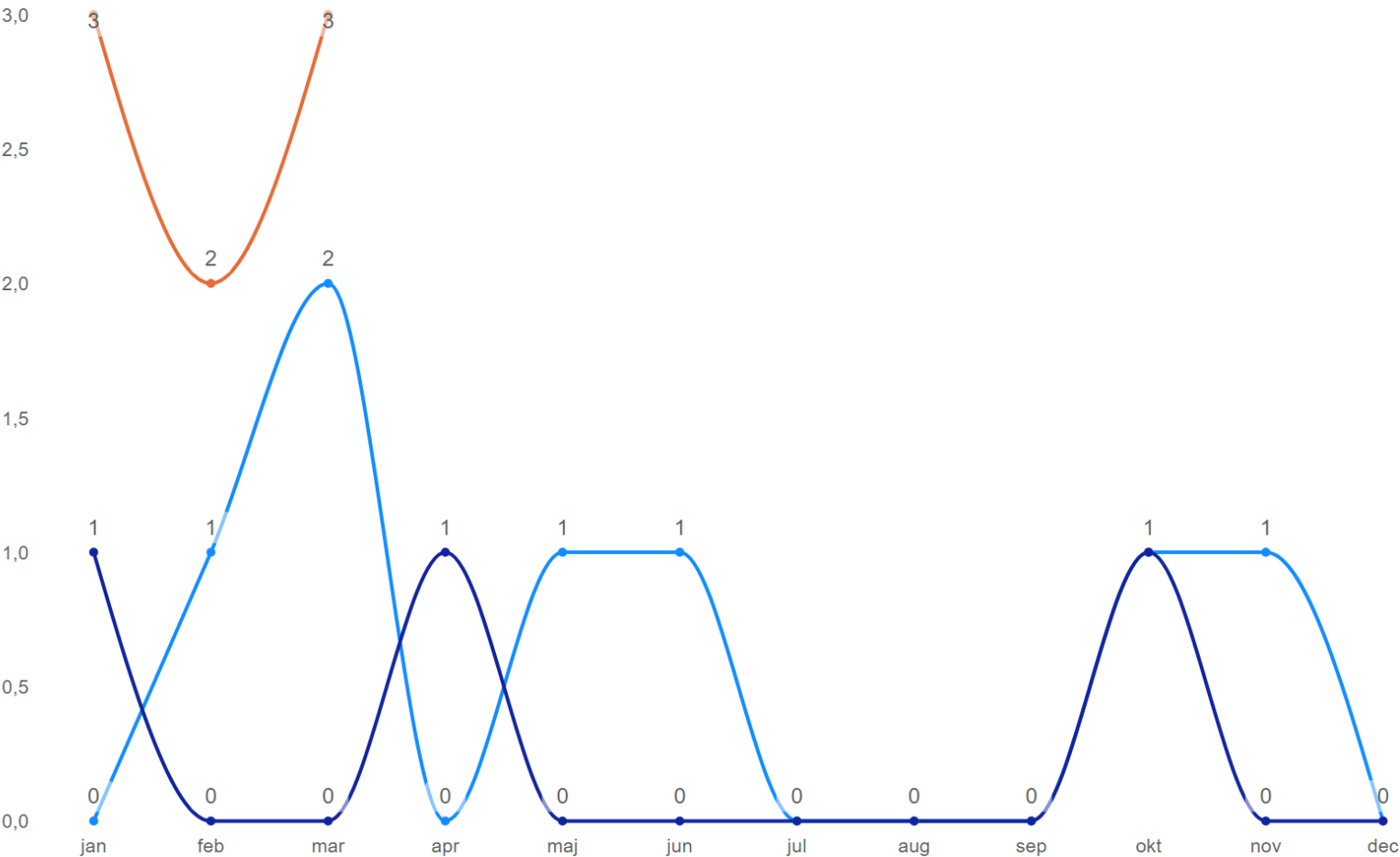
1

Utfall 2025 K1

8

## Antal kollisioner

● Utfall 2023 ● Utfall 2024 ● Utfall 2025



# Antal skadade fall i vagn ska minska (25% över 5 år)

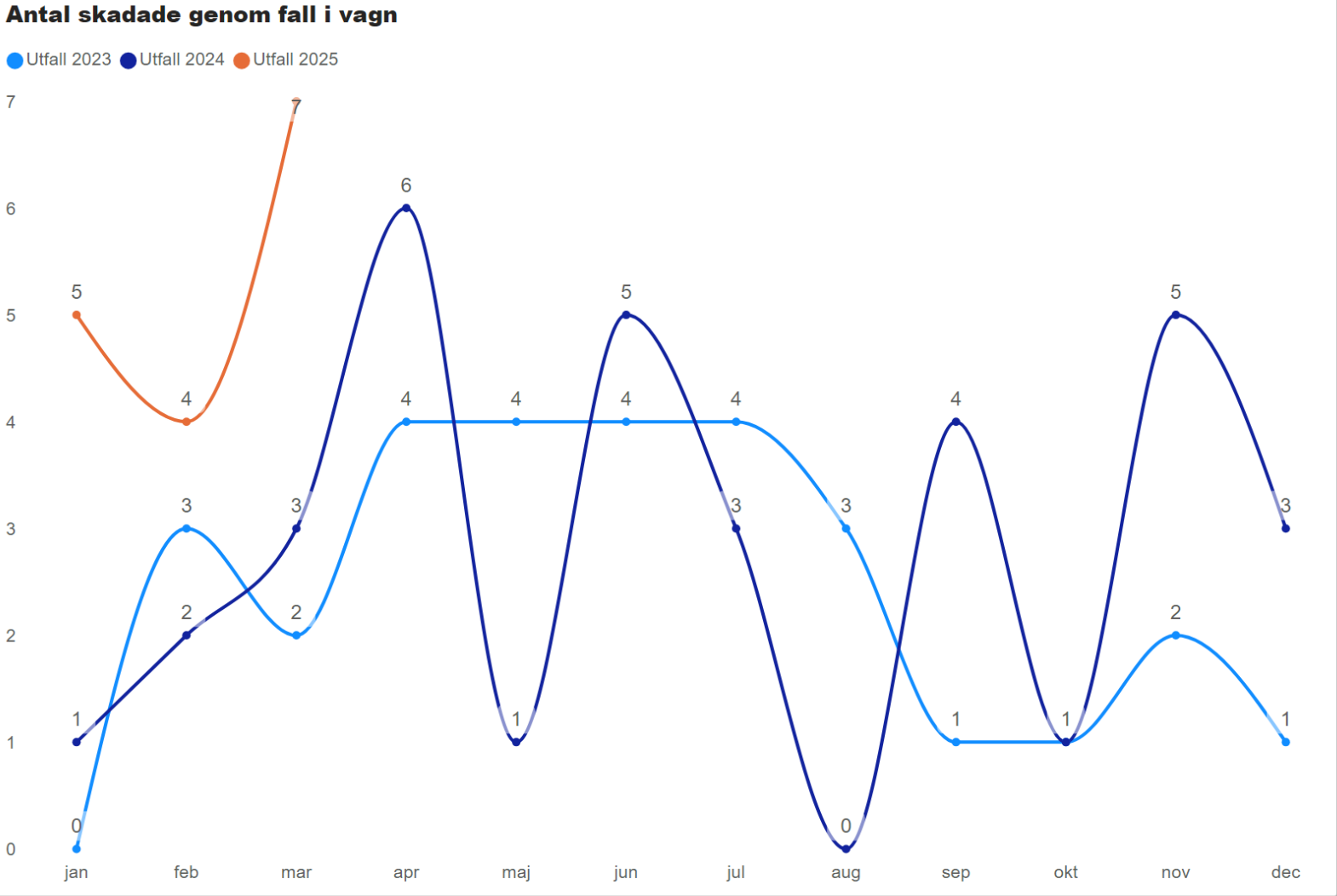
Säkerhet är ett av våra mest centrala kärnvärden och ska prägla all vår verksamhet, särskilt i trafiken. Vår nollvision är en grundläggande del av arbetet för att förhindra olyckor kopplade till vår verksamhet, och det är en självklarhet att alla resenärer ska känna sig trygga ombord på våra spårvagnar. Därför samarbetar vi aktivt med Stadsmiljöförvaltningen för att genomföra förebyggande insatser som stärker trafiksäkerheten. Tillsammans har vi identifierat åtta gemensamma mål som syftar till att effektivisera det proaktiva säkerhetsarbetet, minska antalet olyckor och skapa en tydligare samsyn kring vårt förebyggande arbete. Dessa mål ger oss även bättre förutsättningar för att säkerställa trygga fordon, förare och spårvägsanläggning.

## Indikator: Antal skadade genom fall i vagn ska minska

För att öka tryggheten för våra resenärer och förare är det viktigt att minska antalet skador till följd av fall ombord på spårvagnar. Fallolyckor kan orsaka allvarliga personskador och påverka både resenärers säkerhet och trafikens pålitlighet. Genom att arbeta förebyggande med faktorer som förarutbildning, information till resenärer, anpassad körteknik och förbättrad fordonssäkerhet kan vi minska risken för fall och skapa en säkrare resa för alla. Att minska antalet fallolyckor i vagn är en viktig del av vår nollvision och bidrar till en tryggare och mer tillgänglig kollektivtrafik.

Data hämtas från HOA. Filtrering görs enligt:  
Händelsekategori: Personskada  
Händelsetyp: Fall i fordon  
Händelsegrad: 4,5,6 och 7

| Utfall 2023 K1 | Utfall 2024 K1 | Utfall 2025 K1 |
|----------------|----------------|----------------|
| 5              | 6              | 16             |





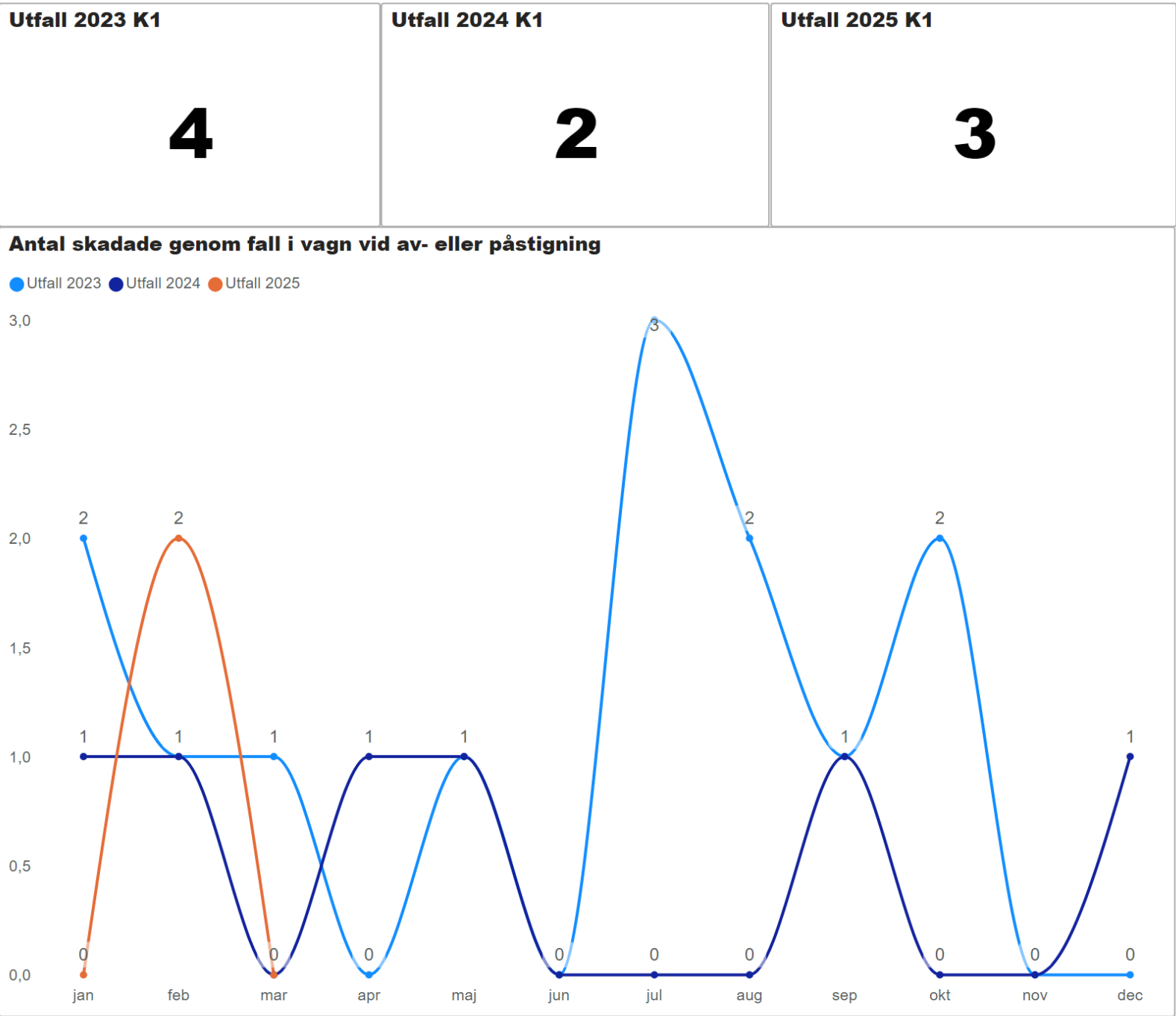
Antal skadade genom fall vid av- eller påstigning ska minska (25% över 5 år)

Säkerhet är ett av våra mest centrala kärnvärden och ska prägla all vår verksamhet, särskilt i trafiken. Vår nollvision är en grundläggande del av arbetet för att förhindra olyckor kopplade till vår verksamhet, och det är en självklarhet att alla resenärer ska känna sig trygga ombord på våra spårvagnar. Därför samarbetar vi aktivt med Stadsmiljöförvaltningen för att genomföra förebyggande insatser som stärker trafiksäkerheten. Tillsammans har vi identifierat åtta gemensamma mål som syftar till att effektivisera det proaktiva säkerhetsarbetet, minska antalet olyckor och skapa en tydligare samsyn kring vårt förebyggande arbete. Dessa mål ger oss även bättre förutsättningar för att säkerställa trygga fordon, förare och spårvägsanläggning.

Indikator: Antal skadade genom fall vid av- eller påstigning ska minska

För att skapa en trygg och tillgänglig resa för alla resenärer är det viktigt att minska antalet skador vid av- och påstigning. Fallolyckor i dessa situationer kan leda till allvarliga skador och påverka både säkerheten och resenärsupplevelsen. Genom att arbeta förebyggande med tydligare information, anpassad körstil och tekniska lösningar i fordonen kan vi minska risken för olyckor. Att minska antalet fallolyckor vid av- och påstigning är en del av vår nollvision och vårt mål att göra kollektivtrafiken säker och tillgänglig för alla.

Data hämtas från HOA. Filtrering görs enligt:  
Händelsekategori: Personskada  
Händelsetyp: Fall vid av- och påstigning  
Händelsegrad: 4,5,6 och 7



# Antal skadade oskyddade trafikanter ska minska (33% över 5 år)

Säkerhet är ett av våra mest centrala kärnvärden och ska prägla all vår verksamhet, särskilt i trafiken. Vår nollvision är en grundläggande del av arbetet för att förhindra olyckor kopplade till vår verksamhet, och det är en självklarhet att alla resenärer ska känna sig trygga ombord på våra spårvagnar. Därför samarbetar vi aktivt med Stadsmiljöförvaltningen för att genomföra förebyggande insatser som stärker trafiksäkerheten. Tillsammans har vi identifierat åtta gemensamma mål som syftar till att effektivisera det proaktiva säkerhetsarbetet, minska antalet olyckor och skapa en tydligare samsyn kring vårt förebyggande arbete. Dessa mål ger oss även bättre förutsättningar för att säkerställa trygga fordon, förare och spårvägsanläggning.

## Indikator: Antal skadade oskyddade trafikanter (fotgängare, cyklister och elsparkcyklister) ska minska

För att säkerställa en trygg och säker miljö för alla trafikanter, både ombord på spårvagnarna och i det offentliga rummet, är det avgörande att minska antalet skadade oskyddade trafikanter, såsom fotgängare, cyklister och elsparkcyklister. Dessa grupper är särskilt utsatta i trafiken, och genom att arbeta förebyggande och samordnat kan vi minska risken för olyckor. Genom förbättrad trafikplanering, tydligare trafikledningssystem, ökad synlighet för oskyddade trafikanter och utbildning av både förare och trafikanter, kan vi skapa en säkrare trafikmiljö. Att minska antalet skadade oskyddade trafikanter är en central del av vår nollvision och ett viktigt steg mot en säkrare och mer hållbar kollektivtrafik för alla.

Data hämtas från HOA. Filtrering görs enligt:  
Händelsekategori: Ingen filtrering eller fotgån. eller summering  
Händelsetyp: Cykel, elsparkcykel  
Händelsegrad: 4,5,6 och 7

Formeln räknar alla cykelolyckor och fotgängarolyckor som inträffat i och där händelsegraden är 4-7, sedan summerar den båda resultaten.

Utfall 2023 K1

5

Utfall 2024 K1

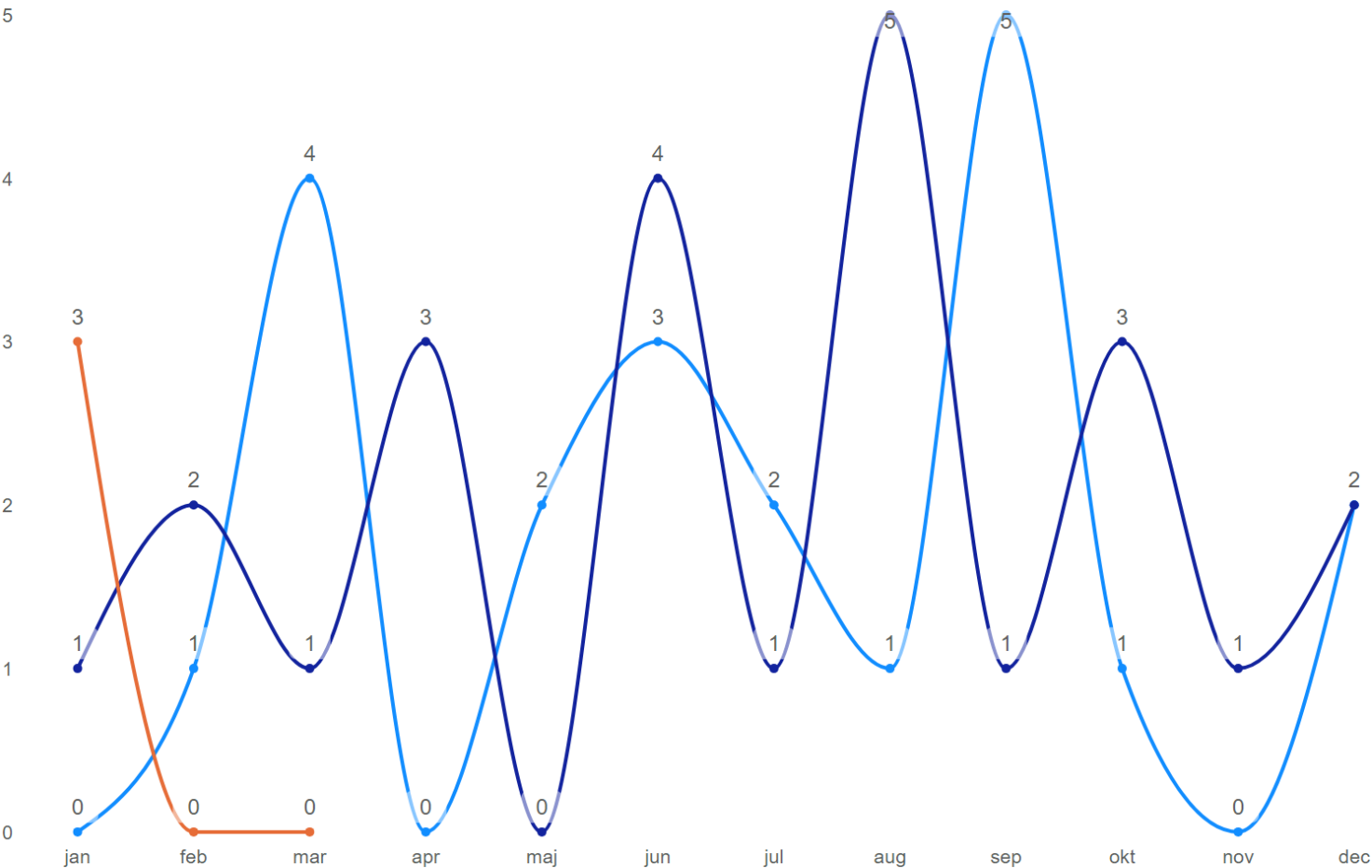
4

Utfall 2025 K1

3

## Antal skadade genom fall i vagn vid av- eller påstigning

Utfall 2023   Utfall 2024   Utfall 2025



Antal skadade i olyckor med motorfordon ska minska (33% över 5 år)

Säkerhet är ett av våra mest centrala kärnvärden och ska prägla all vår verksamhet, särskilt i trafiken. Vår nollvision är en grundläggande del av arbetet för att förhindra olyckor kopplade till vår verksamhet, och det är en självklarhet att alla resenärer ska känna sig trygga ombord på våra spårvagnar. Därför samarbetar vi aktivt med Stadsmiljöförvaltningen för att genomföra förebyggande insatser som stärker trafiksäkerheten. Tillsammans har vi identifierat åtta gemensamma mål som syftar till att effektivisera det proaktiva säkerhetsarbetet, minska antalet olyckor och skapa en tydligare samsyn kring vårt förebyggande arbete. Dessa mål ger oss även bättre förutsättningar för att säkerställa trygga fordon, förare och spårvägsanläggning.

Indikator: Antal skadade i olyckor med motorfordon ska minska

För att förbättra säkerheten för alla trafikanter är det avgörande att minska antalet skadade i olyckor med motorfordon. Dessa olyckor kan leda till allvarliga konsekvenser för både förare, resenärer och oskyddade trafikanter. Genom ett gemensamt och förebyggande arbete, där vi arbetar nära med Stadsmiljöförvaltningen och andra aktörer, kan vi identifiera och åtgärda risker som bidrar till dessa olyckor. Åtgärder som förbättrad infrastruktur, bättre trafikflöde, ökad synlighet och säkerhetsutbildning för både förare och trafikanter är viktiga steg för att minska antalet olyckor. Att minska skador i olyckor med motorfordon är en viktig del av vår nollvision och ett steg mot en säkrare och mer hållbar trafikmiljö för alla.

Data hämtas från HOA. Följande filtrering görs:  
Händelsekategori - Vägtrafikolycka  
Händelsetyp: Personbil, lastbil, buss och motorcykel  
Händelsegrad: 4,5,6 och 7.

Utfall 2023 K1

42

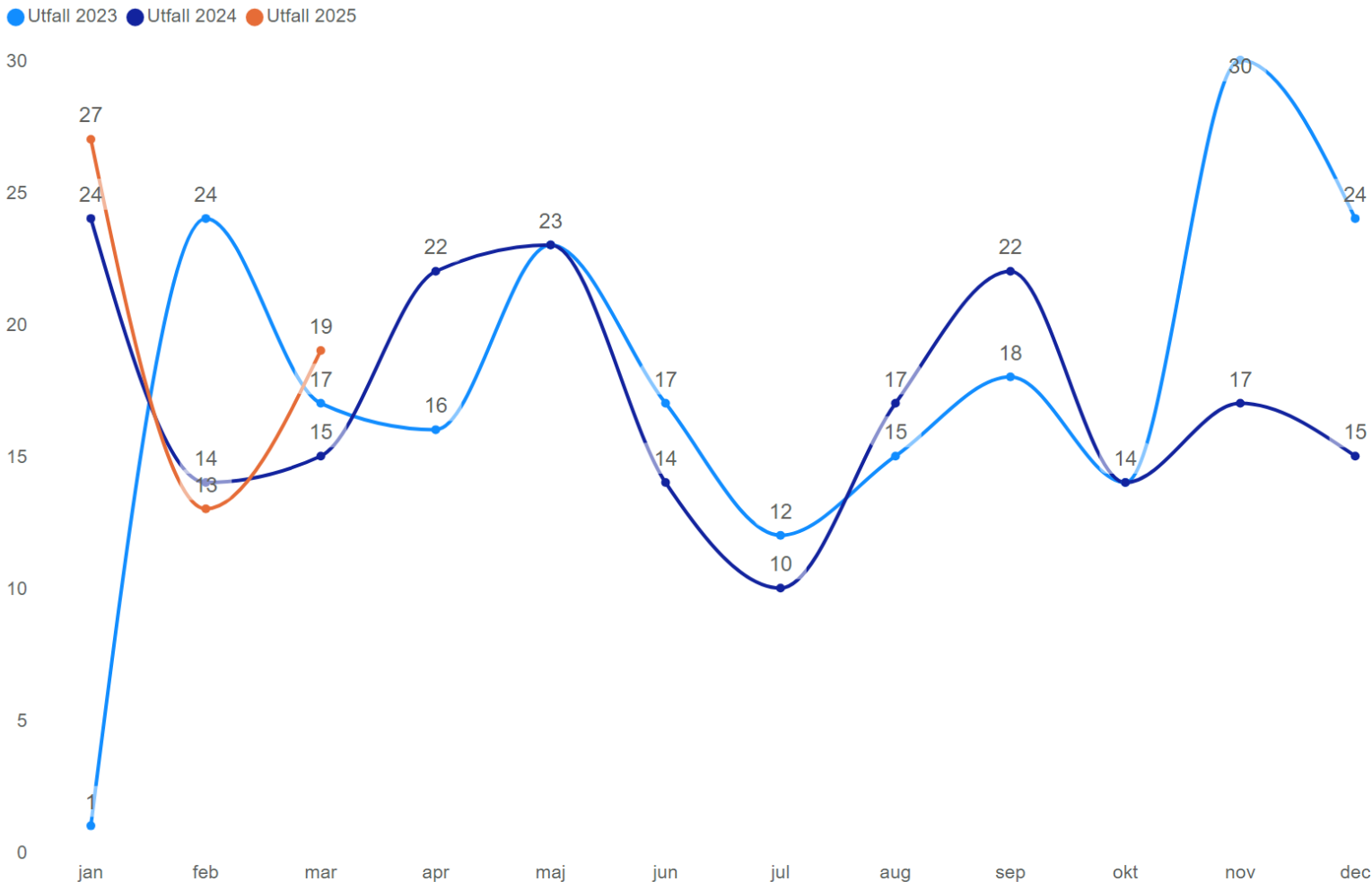
Utfall 2024 K1

53

Utfall 2025 K1

59

Antal skadade i olyckor med motorfordon



# Tillbudsrapportering

Säkerhet är ett av våra mest centrala kärnvärden och ska prägla all vår verksamhet, särskilt i trafiken. Vår nollvision är en grundläggande del av arbetet för att förhindra olyckor kopplade till vår verksamhet, och det är en självklarhet att alla resenärer ska känna sig trygga ombord på våra spårvagnar. Därför samarbetar vi aktivt med Stadsmiljöförvaltningen för att genomföra förebyggande insatser som stärker trafiksäkerheten. Tillsammans har vi identifierat åtta gemensamma mål som syftar till att effektivisera det proaktiva säkerhetsarbetet, minska antalet olyckor och skapa en tydligare samsyn kring vårt förebyggande arbete. Dessa mål ger oss även bättre förutsättningar för att säkerställa trygga fordon, förare och spårvägsanläggning.

## Indikator: Tillbudsrapportering ska öka från samtliga personalkategorier

För att stärka säkerheten och minska riskerna i vår verksamhet är det avgörande att vi har en öppen och kontinuerlig rapportering av tillbud från alla personalkategorier. Tillbudsrapportering är en viktig del i vårt förebyggande säkerhetsarbete, där alla medarbetare spelar en central roll. Genom att öka rapporteringen kan vi tidigt identifiera potentiella risker och vidta åtgärder innan de leder till olyckor. Vi uppmuntrar alla våra medarbetare att aktivt delta i denna process för att skapa en kultur av säkerhet där alla känner ansvar och kan bidra till ett säkrare arbets- och trafikflöde. Att öka tillbudsrapporteringen är ett viktigt steg mot att uppnå vår nollvision och säkerställa en tryggare arbetsmiljö och trafik.

Data hämtas från HOA. Filtreringen görs enligt:  
Händelsekategori: Samtliga  
Händelsetyp: Samtliga  
Händelsegrad: 2 och 3

Utfall 2023 K1

281

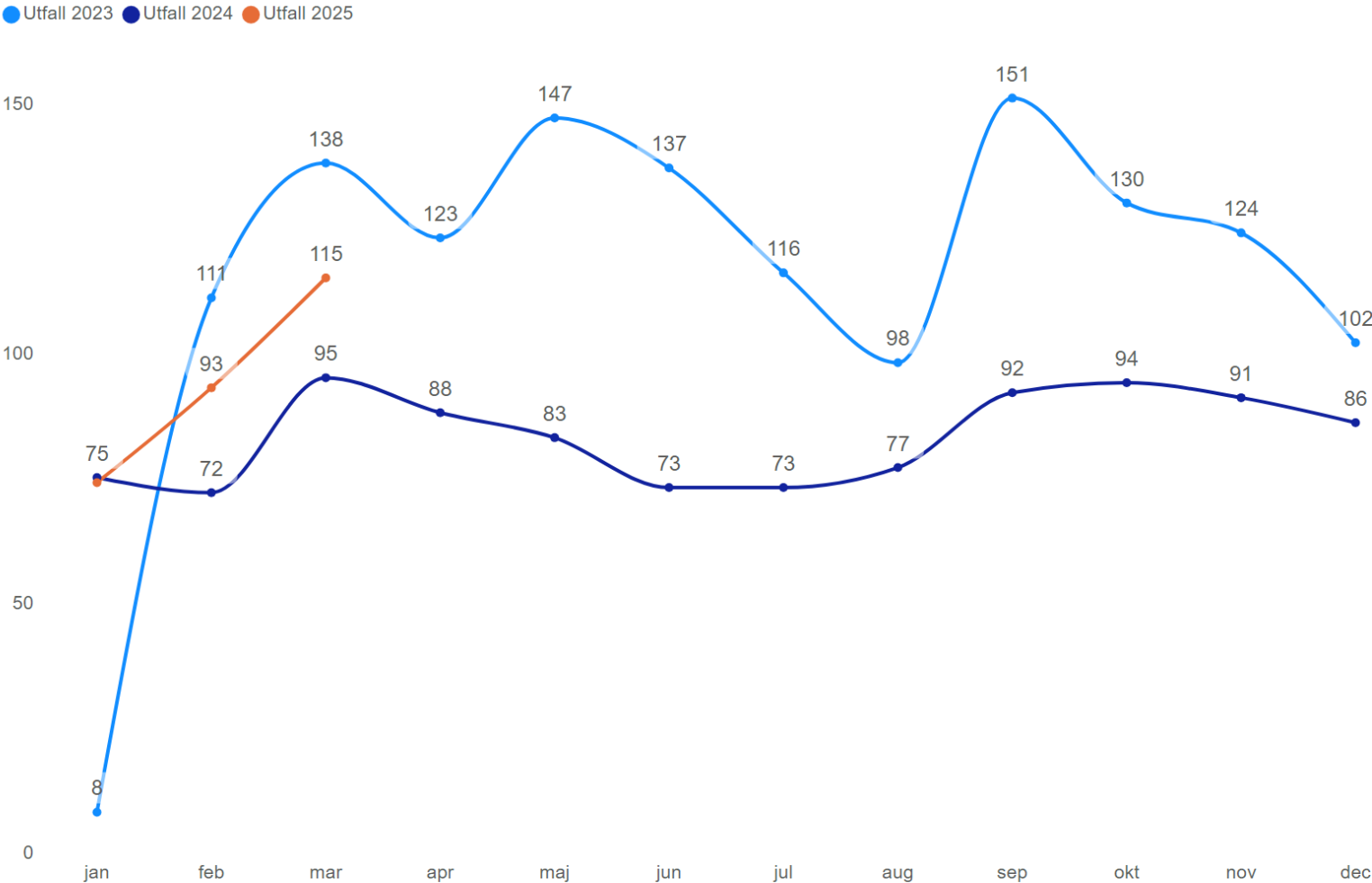
Utfall 2024 K1

242

Utfall 2025 K1

282

### Antal tillbudsrapportering







**Göteborgs  
Spårvägar**

**Tillsammans sätter vi Göteborg i rörelse**