Delårsrapport mars 2021 Bolag

Göteborgs Spårvägar AB

2021

Innehållsförteckning

[1 Sammanfattning 3](#_Toc69310681)

[2 Väsentlig styrinformation till kommunstyrelsen 4](#_Toc69310682)

[2.1 Verksamhetens utveckling 4](#_Toc69310683)

[2.1.1 Mått/nyckeltal som beskriver verksamhetens utveckling 4](#_Toc69310684)

[2.1.2 Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling 5](#_Toc69310685)

[2.1.3 Övrig väsentlig information till kommunstyrelsen 5](#_Toc69310686)

[2.2 Kommunfullmäktiges budgetmål 5](#_Toc69310687)

[2.2.1 Organisationsmål 5](#_Toc69310688)

[3 Övrig uppföljning till kommunstyrelsen 7](#_Toc69310689)

[3.1 Utveckling inom personalområdet 7](#_Toc69310690)

[3.1.1 Mått/nyckeltal som beskriver utvecklingen ur ett HR-perspektiv 7](#_Toc69310691)

[3.1.2 Analys av situationen inom HR-området 7](#_Toc69310692)

[3.2 Ekonomisk uppföljning 8](#_Toc69310693)

[3.2.1 Utfall till och med perioden 8](#_Toc69310694)

[3.2.2 Prognos 8](#_Toc69310695)

[3.2.3 Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande 9](#_Toc69310696)

[3.2.4 Investeringsredovisning 9](#_Toc69310697)

[3.3 Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag 10](#_Toc69310698)

[3.3.1 Övriga beslut och/eller uppdrag 10](#_Toc69310699)

[4 Uppföljning till Göteborgs Stadshus AB 11](#_Toc69310700)

Bilagor

Bilaga 1: Protokoll nr 1 GSAB 210210 FINAL\_

Bilaga 2: Protokoll nr 7 GSAB 201125

Sammanfattning

Göteborgs Spårvägar är en del av stadens varumärke och sätter staden i rörelse.

Vi har under kvartal 1 utfört vår produktion på ett bra sätt både i Spårvagnsverksamheten och på Infrastruktur. Däremot har vi levererat sämre i förhållande till budget. De främsta anledningarna är att prognosticerade besparingar inte har varit möjliga dels pga Corona pandemin men främst pga att bolaget är i en övergångsfas mellan utfasning av äldre fordon (vars kostnader ökar) och försenad infasning av nya fordon.

Sjukfrånvaron i bolaget som helhet är på normala nivåer förutom hos förarkåren som avviker markant, samt fordonsteknikerna som periodvis har mindre avvikelser, vilket bedöms som Corona relaterade.

Bolaget har på mars styrelsemöte avvecklat redovisningen av Handlingsplan Infrastruktur då arbetet avslutats under 2020. Istället infördes särskild redovisning Handlingsplan Arbetsmiljö då bolagsledningen bedömer att arbetsmiljöfrågan kräver uppmärksamhet och åtgärder på kort och lång sikt. Kvartal 1 har Skyddsorganisationen åtgärdat ett flertal punkter men större utvecklingsområdena relateras till: behov av nya fordon, behov av förbättrad trafikmiljö samt behov av en förbättrad banstandard.

Kvartal 1 har Vibrationsmätningar på fordonstyp M32 genomförts. Ett skyddsombud har misstänkt ohälsa hos vissa förare och anmält en 6.6a till AMV. Preliminära resultaten påvisar ingen korrelation mellan vibrationernas nivå och ohälsa hos förarna. Slutgiltigt resultat redovisas kvartal 2.

Utvecklingstakten i bolaget, trots Corona pandemin, bedöms kvartal 1 som fortsatt hög. Motivation och engagemang säkerställs främst genom vårt ledar- och kulturprogram samt omfattande informations- och dialoginsatser. Här poängteras arbetet med införande av RFID baserat fordonstatussystem samt ny Störnings- och krisplan. Detta kommer markant att förbättra förmågan till ledning och träning av både Trafikledning och förare. Under kvartal 1 har avd Fordon- och driftsäkrings metoder utvärderats. Detta i förhållande till utmaningen, att under 2021–2024 säkra fordonsunderhållsutveckling pga ökad obsolens av fordonstyperna M28/29 fram till dess att M33/34 är helt infasade.

**Kvalitetsutvecklingsresa**

Bolagets utveckling av verksamhetsledningssystemet är förutsättningen för att kunna leverera ständiga förbättringar. Affärsplan, Verksamhetsplaner, Uppdragssammanställning, Målsammanställning, Trafiksäkerhets- och Trygghetsplan, Interkontrollplan samt Informationshanteringsplan är viktiga ingångsvärden till detta arbete. Arbetet ska säkerställa styrning, ledning, planering, uppföljning och kontroll av verksamheten genom tydliga målbilder, organisering, processer och moderna IT-system. Kvalitetsmetoderna SIQ och LEAN kommer att användas med nyckelorden produktivitet samt effektivitet. Arbetet har 2020 resulterat i goda omdömen från Lekmannarevisorerna. Arbetet under 2021 syftar till att säkerställa avdelningarnas operationella excellens samt grundlägga strategisk utveckling av trafikmiljö, bana och fordon

Väsentlig styrinformation till kommunstyrelsen

## Verksamhetens utveckling

### Mått/nyckeltal som beskriver verksamhetens utveckling

Effektmått och övriga mått/nyckeltal

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Mått/nyckeltal** | **Utfall 2019** | **Utfall 2020** | **Utfall perioden 2021** | **Prognos helår 2021** |
| Nöjd kund | 95% | n/a | n/a | n/a |
| Resandeutveckling | 7,6% | -32,7% | -42,7% | -35,0% |
| Punktlighet | 76,5% | 80,7% | 82,7% | 82,0% |

Kundnöjdheten mäts normalt kvartalsvis men under pågående pandemi så genomförs inga mätningar. Under 2019 nådde vi målet på 95% kundnöjdhet.

Under de första månaderna 2020 var resandet ej påverkat av pandemin. Under inledningen av 2021 har pandemin haft full effekt på resandet, vilket är kopplat till att full trafikproduktion genomförs för att minska risken för trängsel i spårvagnarna.

Punktligheten har ökat vilket är kopplat till den kraftiga resandeminskningen.

Volym-, intäkts- och kostnadsutveckling

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Mått** | **Utfall perioden jämfört med samma period föregående år** | **Prognos helår jämfört med helår föregående år** |
| Trafikservicegrad | 96,1% | 98,0% |
|  |  |  |

Trafikservicegraden är ett resenärsfokuserat mått som under motsvarande period 2020 utföll till 95,3%. Utfallet under 2021 års tre första månader innebär en förbättring med 0,8%.

För vissa fordonsmodeller så finns existerande problematik att anskaffa reservdelar. Dessa problem kan öka utifrån nuvarande situation som drabbar leverantörer- och underleverantörer i den tillverkande sektorn globalt. Detta innebär ett hot mot leveransförmågan.

Verksamheten har hittills under 2021 haft en positiv utveckling när det gäller förmågan att leverera trafik som resenärerna kan nyttja. Detta innebär att trängseln ombord på fordonen minskats i linje med myndigheternas rekommendationer men detta påverkar givetvis statistiken över resandet negativt. Punktligheten har ökat men lider fortsatt av de framkomlighetsproblem som finns i staden.

### Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling

|  |
| --- |
| **Punktligheten i trafiken är för 2021 högre än under 2020. Detta är en effekt av pandemin. Punktligheten har dock en mycket negativ trend över tid kopplat till pågående stora infrastrukturprojekt och trafikmiljön i staden som påverkar framkomligheten negativt.** |
| ***Orsak till att avvikelsen uppstått*** |
| Stora infrastrukturprojekt som stör framkomligheten för kollektivtrafiken |
| ***Konsekvenser för de verksamheten är till för*** |
| Lägre punktlighet med förseningar för resenärerna som följd |
| ***Konsekvenser för organisation, medarbetare och chefer*** |
| Försämrad punktlighet drabbar framförallt förarkåren och påverkar körtid, avlösningar, pauser och raster negativt, vilket leder till negativ påverkan på arbetsmiljön. |
| ***Ekonomiska konsekvenser*** |
| Ökade körtider och extra bemanning leder till högre personalkostnader. |
| ***Vidtagna åtgärder*** |
| Justering av körtider och extra bemanningsreserver. |

|  |
| --- |
| **Påverkan som pandemin haft på bolaget - minskat resande jämfört föregående år** |
| ***Orsak till att avvikelsen uppstått*** |
| Myndigheternas råd att minska resor med Kollektivtrafik |
| ***Konsekvenser för de verksamheten är till för*** |
| De som åker med oss får större utrymme |
| ***Konsekvenser för organisation, medarbetare och chefer*** |
| Nej |
| ***Ekonomiska konsekvenser*** |
| Inga konsekvenser på kort sikt men risk för att Västtrafik får problem med sin ekonomin framåt. |
| ***Vidtagna åtgärder*** |
| Västtrafik har beställt full produktion för att minska trängsel. |

### Övrig väsentlig information till kommunstyrelsen

Inget att rapportera

## Kommunfullmäktiges budgetmål

### Organisationsmål

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Göteborgs Stad är en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor*** | | | | | | |
| **Indikator - Medarbetarengagemang (HME) - Totalindex** | | | | | | |
|  | **Utfall 2019** | **Utfall 2020** | **Mål 2021** | **Mål 2022** | **Mål 2023** | **Mål 2030** |
| Utfall/mål för staden | 75 | 79 | 80 | 81 | 81 | 85 |
| Utfall/mål för bolaget | 73 | \* | x | x | x | x |
| **Indikator - Sjukfrånvaro kommunalt anställda** | | | | | | |
|  | **Utfall 2019** | **Utfall 2020** | **Mål 2021** | **Mål 2022** | **Mål 2023** | **Mål 2030** |
| Utfall/mål för staden | 8,1 | 9,6 | 8,2% | 8,1% | 8,0% | 7% |
| Utfall/mål för bolaget | 6,9 | 8,6 | x | x | x | x |

\*: Mätning ej genomförd 2020  
X: Mål ej satt utöver stadens gemensamma mål.

Övrig uppföljning till kommunstyrelsen

## Utveckling inom personalområdet

### Mått/nyckeltal som beskriver utvecklingen ur ett HR-perspektiv

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Aktuell period (ack sedan årets början)** | **Aktuell period föregående år (ack sedan årets början)** | **Prognos 2021** | **Utfall dec 2020** |
| Total sjukfrånvaro % | 8,7 | 7,5 | 8,4 | 8,6 |
| Antal tillsvidareanställda bolagsexterna avgångar | 16 | 20 | 60 | 74 |
| Antal tillsvidareanställda bolagsexterna rekryteringar | 9 | 14 | 40 | 52 |
| Bolagsextern personalomsättning\* (%) |  |  | 4,5 | 5,9 |

### Analys av situationen inom HR-området

Bolagets sjukfrånvaro är fortsatt påverkad av pandemin i ungefär samma omfattning som tidigare. Prognos av sjukfrånvaro på helår bygger på fortsatt, men mot hösten avklingande, effekter av covid-19. Framåt räknar bolaget med att sjukfrånvaron återgår till nivåer från 2019. Ytterligare förebyggande och främjande insatser planeras för att minska sjukfrånvaron från tidigare nivåer i vissa av bolagets yrkesgrupper då sjukfrånvaron är ojämnt fördelad inom bolaget. De högsta sjuktalen finns inom förarkår och bland verkstadspersonal.

Under tidigt 2020 organiserade bolaget om vilket tros ha varit en bidragande orsak till en något högre personalomsättning än tidigare. I början av 2021 ser vi nu tecken på en minskad omsättning. Minskningen bedöms fortsätta jämfört med föregående år.

Under februari genomförde bolaget en pilotundersökning med ett nytt mätverktyg för medarbetarundersökningar. Två av bolagets avdelningar ingick och enkäten fick en svarsfrekvens på 77 % vilket är betydligt högre än vid tidigare mätningar. Piloten omfattade dryga 10 % av GS medarbetare. Resultaten visar på att medarbetarna som svarat är relativt nöjda med GS som arbetsgivare (snitt 3,6 av max 5). Resultatet visar att fortsatt arbete med att säkerställa en arbetsplats helt fri från trakasserier och diskriminering behövs. Bolaget arbetar nu vidare med att justera enkäten utifrån erfarenheter i piloten. Inom kort kommer bolaget att distribuera enkäten till alla medarbetare samt arbeta fram jämförbara index utifrån svaren.

## Ekonomisk uppföljning

Resultaträkning i sammandrag

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tkr** | **Period** | | | | **Helår** | | | |
|  | Utfall | Budget | Avvikelse | Utfall fg år | Prognos | Fg prognos | Budget | Bokslut fg år |
| Intäkter | 292 480 | 289 930 | 2 550 | 284 739 | 1 139 677 | 1 137 186 | 1 130 886 | 1 159 409 |
| Kostnader | -305 666 | -289 490 | -16 176 | -269 656 | -1 170 332 | -1 136 456 | -1 129 356 | -1 159 499 |
| **Rörelseresultat** | -13 187 | 440 | -13 626 | 15 082 | -30 654 | 730 | 1 530 | -91 |
| Finansiella intäkter | **126** | **62** | **64** | **101** | **250** | **250** | **250** | **532** |
| Finansiella kostnader | **-6** | **-5** | **-1** | **-8** | **-20** | **-20** | **-20** | **-49** |
| **Resultat efter fin. poster** | **-13 067** | **497** | **-13 564** | **15 175** | **-30 424** | **960** | **1 760** | **395** |

Av det prognostiserade resultatet kommer vi att tillsammans med Västtrafik hantera och reglera framtida avvikelser inom ramen för Trafikavtalet. Detta underskott uppgår för närvarande till 31 384 tkr i P3 vilket beror på att vi i budget har en ofinansierad post på 34,6 Mkr som vi per mars inte ser att vi kan hantera inom budgeterad inäkt..

### Utfall till och med perioden

Ackumulerat resultat för Trafikavtalet är -4,6 mkr, vilket är 11,9 mkr lägre än budgeterat. Avvikelsen beror till stor del på högre elkostnader, högre kostnader för ban- och spår underhåll och ett högt uttag av fordonsdelar. Här återspeglar sig också att vi har en ej finansierad budgetpost på totalt 34,6 Mkr som inkluderas som en pluspost i den ackumulerade årsbudgeten.

Resultatet för Banavtalet är -8,7 mkr. De ackumulerade kostnaderna överskrider totalt sett budget med drygt 1,7 mkr vilket beror på att man behövt hyra in tekniker från underentreprenörer på grund av brist på egen personal inom teknikgrenarna kontaktledning och svets. Här har krävts kostnader för introduktion, vilket inte är debiterbart.

Kommunikationsteknik ligger på 0,1 mkr som är helt i nivå med budget

### Prognos

Prognos för Trafikavtalet uppgår till -31,4 Mkr vilket framför allt beror på att vi har en ofinansierad post i vår budget på 34,6 Mkr som vi i nu läget inte ser att vi kan hantera inom ramen för vår budgeterade intäkt. En viktig faktor är att bolaget är i en övergångsfas mellan utfasning av äldre fordon (vars kostnader ökar) och försenad infasning av nya fordon (som omöjliggör planerad systemförändring).

Observera att resultatet för Trafikavtalet kommer vid årets slut att regleras mellan Västtrafik och Göteborgs Spårvägar.

Prognos för Banavtalet är också lägre än budgeterat (-0,8 Mkr) till följd av att vi varit tvungna att hantera viss verksamhet med underentreprenörer i väntan på att kunna rekrytera.

### Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **mars** | **Period** | | | **Helår** | | | |
| **Tkr** | Utfall | Budget | Avvikelse | Prognos | Fg prognos | Budget | Bokslut fg år |
| Trafikavtalet | -4 651 | 7 279 | -11 931 | -31 384 | 0 | 0 | 0 |
| Banavtalet | -8 679 | -6 983 | -1 696 | 730 | 730 | 1 530 | -588 |
| Kommunikations- teknik | 143 | 143 | 0 | 0 | 0 | 0 | 497 |
| Rörelseresultat | -13 187 | 440 | -13 627 | -30 654 | 730 | 1 530 | -91 |
| Finansiellt netto | 120 | 58 | 62 | 230 | 230 | 230 | 485 |
| Resultat efter tin poster | -13 067 | 497 | -13 564 | -30 424 | 960 | 1 760 | 395 |

Av det prognostiserade resultatet kommer vi att tillsammans med Västtrafik hantera och reglera framtida avvikelser inom ramen för Trafikavtalet. Detta underskott uppgår för närvarande till 31 384 tkr i P3 vilket beror på att vi i budget har en ofinansierad post på 34,6 Mkr som vi per mars inte ser att vi kan hantera inom budgeterad intäkt..

### Investeringsredovisning

#### Projektredovisning investeringsobjekt, pågående och kommande projekt enligt investeringsplaner

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Benämning projekt enl. inv. plan, i mnkr** | **Budget per projekt** | **Ack utfall tom perioden** | **Aktuell prognos för hela projektet** | **Beräknas färdigt (år, kv)** |
| Slipfordon ersättare | 17 Mkr | 0 | 19 Mkr | 2023 Q3 |
| Byte av destinationsskyltar M31 | 9 Mkr | 0 | 9 Mkr | 2021 Q4 |
| M33 Specifik utrustning | 6,2 Mkr | 0 | 6,2 Mkr | 2021 Q1 |
| Mätsystem för kontaktledning | 8,0 Mkr | 1,6 Mkr | 6,0 MKr | 2021 Q1 |
| Fast sandanläggning Depå Ringön etapp 1 | 4,0 Mkr | 0 | 4,0 Mkr | 2021 Q1 |
| Lastbil ersättare för CWO 402 | 6,0 Mkr | 0 | 6,0 MKr | 2021 Q4 |
| Lastbil, ersättare för WFX976 | 6,0 Mkr | 0 | 6,0 Mkr | 2021 Q4 |

## Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag

### Övriga beslut och/eller uppdrag

**Projekt M33**

Kommunstyrelsen i Göteborg uppdrog under 2013 till GSAB att upphandla nästa generation spårvagn.

I slutet av 2019 överläts avtalet med leverantören till Västra Götalandsregionen och GSAB driver sedan dess M33- projektet på uppdrag av VGR och dess dotterbolag Västtrafik.

De två första vagnarna levererades under våren 2020 och har efter tester och myndighetsgodkännande satts i trafik. Dessa vagnar har producerat de 20 000 km som avtalet stipulerar och är föremål för slutligt godkännande. Ytterligare 3 vagnar har levererats och det finns en leveransplan finns för de resterande 35 vagnarna som hittills beställts.

Tyvärr är projektet drabbat av förseningar, bl a beroende på den pandemi som pågår. Detta drabbar projektet negativt på många olika sätt

Uppföljning till Göteborgs Stadshus AB

Uppföljning av bolagsstyrelsens utvärdering av eget arbete 2020

|  |  |
| --- | --- |
| **Datum för beslut** |  |

Uppföljning kassaflöde, lån samt realisationsresultat

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lån mnkr** | **Volym 31 mars** | **Prognos 31 dec 2021** | **Volym 31 dec 2020** |
| Summa | 0 | 0 | 0 |
| **Kassaflöde** | **Rullande 12 mån** | **Prognos helår 2021** |  |
| Löpande verksamhet | 0 | 26,2 | -2,1 |
| Investeringsverksamhet | -12,6 | 67,4 | 1,2 |
| Finansieringsverksamhet | 0 | 0 | 0 |
| SUMMA | -12.6 | -93,6 | -0,9 |
| **Specifikation rearesultat avyttring fastighet/bolag** | **Objekt (fastighet/bolag)** | **Utfall period** | **Motpart (externt/kommun/Stadshuskoncernen)** |
|  |  |  |  |