

# **Delårsrapport augusti 2021**

## **Bolag**

---

Göteborgs Spårvägar AB  
2021

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Sammanfattning .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Väsentlig styrinformation till kommunstyrelsen .....</b>	<b>4</b>
2.1	Verksamhetens utveckling .....	4
2.1.1	Mått/nyckeltal som beskriver verksamhetens utveckling.....	4
2.1.2	Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling .....	5
2.1.3	Övrig väsentlig information till kommunstyrelsen .....	5
2.2	Kommunfullmäktiges budgetmål .....	5
2.2.1	Styrelsespecifika mål från KF .....	5
2.2.2	Verksamhetsnära mål .....	6
<b>3</b>	<b>Övrig uppföljning till kommunstyrelsen .....</b>	<b>7</b>
3.1	Utveckling inom personalområdet.....	7
3.1.1	Mått/nyckeltal som beskriver utvecklingen ur ett HR- perspektiv.....	7
3.1.2	Analys av situationen inom HR-området.....	7
3.2	Ekonomisk uppföljning.....	8
3.2.1	Utfall till och med perioden .....	8
3.2.2	Prognos.....	8
3.2.3	Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande .....	9
3.2.4	Investeringsredovisning.....	9
3.3	Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag .....	10
3.3.1	Övriga beslut och/eller uppdrag.....	10

# 1 Sammanfattning

*Göteborgs Spårvägar är en del av stadens varumärke och sätter staden i rörelse. Det har bolaget gjort sedan 1879. Göteborgs Spårvägar AB ägs av Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB (85%) samt av Västtrafik AB (15%).*

*Ca 1300 medarbetare bedriver idag en säker-, delvis punktlig-, tillgänglig- och tillförlitlig trafik med 255 st brukbara spårvagnar (265 st 2019) och ca 50 arbetsfordon. Resan är vår kärnverksamhet med tillhörande produkterbjudanden såsom tidtabell, bana, fordon samt service.*

Under årets första åtta månader har verksamheten haft utmaningar både när det gäller fordonsstatus och de akuta underhåll som behövt genomföras på de äldre fordonen, samtidigt som det varit förarbrist framförallt under sommaren. Delar av fordonsparken är i undermåligt skick, vilket påverkar såväl ekonomi som förare negativt. En produktstrategi har under årets första månader tagits fram som en del av Göteborgs Spårvägars strategiska syn på utvecklingen kopplat till Målbild Koll2035, Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad, Västtrafiks och Göteborgs Spårvägar ABs gemensamma Affärsutvecklingsplan samt de mål som beslutats av Västtrafik/Göteborgs Spårvägars affärsledning. Strategin sträcker sig från 2020 till 2040 och åskådliggör behovet av utveckling i fordonsparken samt utveckling av depåerna, utifrån beräknad resandeutveckling.

Bolagets sjukfrånvaro är fortsatt påverkad av pandemin. Återgång till nivåer från 2019 dröjer längre än väntat jämfört med tidigare rapport. Under hösten har korttidsfrånvaro påverkats av symptom efter vaccination. Sjukfrånvaron uppgår till 8 procent under årets första åtta månader, vilket är 0,8 procentenheter lägre än samma period föregående år.

Den sista augusti visar Göteborgs Spårvägar ett ekonomiskt resultat på cirka 1 mnkr. Det är ungefär 11 mnkr lägre än vad som är budgeterat för bolaget. Bolaget lämnar i denna rapport en negativ prognos för året, vilket kan härröras till Banavtalet med Trafikkontoret.

Göteborgs Spårvägar har startat utvecklingen av ett för hela bolaget nytt verksamhetsledningssystem som en grund till förmågan att leverera ständiga förbättringar och uppdragsresultat. Bolagets Affärsplan, Verksamhetsplaner, Uppdragssammanställning, Målsammanställning, Trafiksäkerhets- och Trygghetsplan, Interkontrollplan samt Informationshanteringsplan är viktiga ingångsvärden till det fortsatta arbetet. Ett arbete som ska säkerställa att styrning, ledning, planering, uppföljning och kontroll av verksamheten sker genom tydliga målbilder, organisering, processer och med för branschen samt staden moderna IT-system. Kvalitetsmetoderna SIQ och LEAN kommer att användas tillsammans med nyckelorden produktivitet samt effektivitet.

## 2 Väsentlig styrinformation till kommunstyrelsen

### 2.1 Verksamhetens utveckling

#### 2.1.1 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%	-16,2%	-15,0%
Punktlighet	76,5%	80,8%	81,6%	80,0%

Kundnöjdheten mäts normalt kvartalsvis men under pågående pandemi så genomförs inga mätningar. Detta för att undvika trängsel då undersökningen genomförs ombord.

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

Punktligheten har ökat, vilket är kopplat till den kraftiga resandeminskningen. Trenden är dock en försämring som orsakas av att resandet återigen ökar. Även infrastrukturprojekt har en påverkan.

##### Volym-, intäkts- och kostnadsutveckling

Mått	Utfall perioden jämfört med samma period föregående år	Prognos helår jämfört med helår föregående år
Trafikservicegrad	95,6%	97,0%

Trafikservicegraden är ett resenärsfokuserat mått som under motsvarande period 2020 utföll till 96,3%. Utfallet under 2021 års åtta första månader innebär en försämring med 0,7%.

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 sommaren 2021 haft en negativ utveckling när det

gäller förmågan att leverera trafik som resenärerna kan nyttja.

## 2.1.2 Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling

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

## 2.1.3 Övrig väsentlig information till kommunstyrelsen

Den negativa resultatprognosen kan härledas till banavtalet med trafikkontoret som avtalspart och verksamhetsområde infrastruktur inom Göteborgs Spårvägar. Infrastrukturens ackumulerade omsättning ligger ca 12,5 mkr lägre än budget tom aug månad främst på grund av att man inte fått beställningar enligt budgeterad plan. Personalkostnaderna är lägre än budget både för att man totalt sett inte rekryterat enligt plan men därtill också tappat stor del av personalen inom enhet kontaktledning och som man inte har lyckats ersätta.

Trafikavtalet visar ett 0-resultat eftersom avtalet med västtrafik säkerställer kostnadstäckning för Göteborgs spårvägars verksamhet som omfattas av avtalet.

## 2.2 Kommunfullmäktiges budgetmål

### 2.2.1 Styrelsespecifika mål från KF

#### Lokala indikatorer

Mål	Indikator	Utfall 2018	Utfall 2019	Mål 2020	Mål 2021	Mål 2022	Mål 2030
-----	-----------	-------------	-------------	----------	----------	----------	----------

Mål	Indikator	Utfall 2018	Utfall 2019	Mål 2020	Mål 2021	Mål 2022	Mål 2030
Gbg Stads 3 st övergripande mål	Punktlighet RT 0,5-3,0 min	76,7%	76,5%	78%	82%	85%	95%
Gbg Stads 3 st övergripande mål	Svenskt kvalitetsindex Persontransport	N/A	N/A	Kvalitet s-utvecklat	Kvalitet s-säkrat	Topp 5-10 >65	Topp 1-5 >70
Gbg Stads 3 st Övergripande mål	Eurogroup Tram benchmark	N/A	N/A	Kvalitet s-utvecklat	Kvalitet s-säkrat	Topp 5-10	Topp 1-5

## 2.2.2 Verksamhetsnära mål

# 3 Övrig uppföljning till kommunstyrelsen

## 3.1 Utveckling inom personalområdet

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

	Aktuell period (ack sedan årets början)	Motsvarande period föregående år (ack sedan årets början)	Prognos 2021	Utfall dec 2020
Total sjukfrånvaro %	8	8,8	8	8,6
Antal tillsvidareanställda bolagsexterna avgångar	58	48		
Antal tillsvidareanställda bolagsexterna rekryteringar	27	34		
Bolagsextern personalomsättning* (%)			4,5	4,5

### 3.1.2 Analys av situationen inom HR-området

Bolagets sjukfrånvaro är fortsatt påverkad av pandemin. Återgång till nivåer från 2019 dröjer längre än väntat jämfört med tidigare rapport. Under hösten har korttidsfrånvaro påverkats av symptom efter vaccination.

Under våren genomförde bolaget en medarbetarundersökningar. Svarefrekvensen var 63 % men varierade inom bolaget. Resultaten visar på att medarbetarna som svarat är relativt nöjda med GS som arbetsgivare (snitt 3,7 av max 5). Resultatet visar också att fortsatt arbete med att säkerställa en arbetsplats helt fri från trakasserier och diskriminering behövs.

Bolaget har in mot sommaren 2022 stora behov av rekrytering och utbildning av nya spårvagnsförare. Det är tidvis svårt att hitta rätt kompetens till olika roller i bolaget såsom förare, tekniker, chefer och specialister. Arbetet med att se över och anpassa det totala arbetsgivareerbjudandet i form av schema, lön, arbetsmiljö, mm pågår för att kunna möta utmaningen.

## 3.2 Ekonomisk uppföljning

### Resultaträkning i sammandrag

	Period				Helår			
	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall fg år	Prognos	Fg prognos	Budget	Bokslut fg år
Intäkter	831 413	831 918	-505	776 463	1 262 090	1 180 164	1 230 718	1 159 409
Kostnader	-830 642	-819 963	-10 679	-773 227	-1 265 870	-1 181 734	-1 229 187	-1 159 499
<b>Rörelseresultat</b>	<b>771</b>	<b>11 955</b>	<b>-11 184</b>	<b>43 236</b>	<b>-3 780</b>	<b>-1 570</b>	<b>1 530</b>	<b>-91</b>
Finansiella intäkter	<b>308</b>	<b>167</b>	<b>141</b>	<b>326</b>	<b>400</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>532</b>
Finansiella kostnader	<b>-36</b>	<b>-13</b>	<b>-23</b>	<b>-38</b>	<b>-50</b>	<b>-20</b>	<b>-20</b>	<b>-46</b>
<b>Resultat efter fin. poster</b>	<b>1 043</b>	<b>12 109</b>	<b>-11 066</b>	<b>43 524</b>	<b>-3 430</b>	<b>-1 340</b>	<b>1 760</b>	<b>395</b>

### 3.2.1 Utfall till och med perioden

Den sista augusti visar Göteborgs Spårvägar ett ekonomiskt resultat på cirka 1 mnkr. Det är ungefär 11 mnkr lägre än vad som är budgeterat för bolaget.

Trafikavtalet visar ett utfall för perioden på drygt 6 mnkr i förhållande till dryga 1 mnkr i budget, vilket ger en positiv avvikelse på knappt 5 mnkr. Avvikelsen på intäktssidan beror bland annat på lägre fakturerade verkstadstjänster, lägre skadeersättning för kollisioner och stillestånd. Avvikelsen på kostnadssidan består huvudsakligen av lägre personalkostnader på grund av vakanser då en del av verksamheten är fortsatt underbemannade, högre kostnader för ban- och spårunderhåll, högre uttag av fordonsdelar på grund av bearbetning av tidigare års underhållsskuld och högre fastighetskostnader.

Banavtalet visar ett utfall för perioden på knappt -6 mnkr, vilket är knappt 13 mnkr lägre än budget för samma period. Personalkostnaderna är lägre än budget på grund av att man tappat stor del av personalen inom kontaktledning och inte har lyckats rekrytera dessa tjänster samt att man totalt sett inte rekryterat enligt plan. Kostnaderna totalt sett överskrider budget beroende på att man behöver hyra in tekniker från underentreprenörer, för att täcka behov främst inom kontaktledning och svets.

### 3.2.2 Prognos

I avtalsförhållandet Trafikavtalet med Västtrafik skall GS få kostnadstäckning i enlighet med självkostnadsprincipen. Prognosen för Västtrafikavtalet visar därför noll i prognos.

Prognosen för Banavtalet visar en negativ prognos för året. Den negativa



prognosen beror framförallt på bedömningen som gjorts gällande förhållandet mellan självkostnaderna för utförda arbeten och intäktstäckning från Trafikkontoret. Pågående dialog sker mellan GS och TK.

### 3.2.3 Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande

Tkr	Period			Helår			
	Utfall	Budget	Avvikelse	Prognos	Fg prognos	Budget	Bokslut fg år
Trafikavtalet	6 594	1 678	4 619	0	0	0	0
Banavtalet	-5 835	6 897	-12 732	-3 780	730	1 530	-588
Kommunikationsteknik	13	25	-12	0	0	0	497
<b>Rörelseresultat</b>	<b>772</b>	<b>8 600</b>	<b>-7 828</b>	<b>-3 780</b>	<b>730</b>	<b>1 530</b>	<b>-91</b>
Finansiellt netto	272	153	119	350	230	230	485
<b>Resultat efter fin. poster</b>	<b>1 044</b>	<b>8 753</b>	<b>-7 709</b>	<b>-3 430</b>	<b>960</b>	<b>1 760</b>	<b>395</b>

### 3.2.4 Investeringsredovisning

#### 3.2.4.1 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)
8199 Byte av destinationsskyltar	9 mnkr	0	9 mnkr	2021 , Q4
8207 Slipfordon ersättare för 4116	17 mnkr	0	17 mnkr	2021 , Q4
8208 och 8209 Lastbilar, ersätter befintl fordon	12 mnkr	0	12 mnkr	2022 , Q4
8225 Fast sandanläggning Depå Ringön Etapp 1	4 mnkr	3,9 mnkr	4 mnkr	2021 , Q4
8239 Mätsystem för kontakledning	8 mnkr	1,6 mnkr	6 mnkr	2022 , Q1
8258 DS-INV-001 Hjulmätningstrustning	20 mnkr	0	20 mnkr	2022 , Q1
8259 Kranbil ersättare för XEU299	8 mnkr	0	8 mnkr	2022 , Q2
8275 Integrationsplattform	4 mnkr	0,5 mnkr	4 mnkr	2022 , Q2

## 3.3 Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag

### 3.3.1 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 6 vagnar har levererats och det finns en leveransplan finns för de resterande 32 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