

Delårsrapport mars 2022

Bolag

Göteborgs Spårvägar AB
2022

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
2	Väsentlig styrinformation till kommunstyrelsen	4
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	6
2.2	Kommunfullmäktiges budgetmål	7
2.2.1	Riktade övergripande verksamhetsmål	7
2.2.2	Styrelsespecifika mål från KF	7
2.2.3	Organisationsmål	8
3	Övrig uppföljning till kommunstyrelsen	9
3.1	Utveckling inom personalområdet.....	9
3.1.1	Mått/nyckeltal som beskriver utvecklingen ur ett HR- perspektiv.....	9
3.1.2	Analys av situationen inom HR-området.....	9
3.2	Ekonomisk uppföljning.....	10
3.2.1	Utfall till och med perioden	10
3.2.2	Prognos.....	11
3.2.3	Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande	11
3.2.4	Investeringsredovisning.....	11
3.3	Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag	12
3.3.1	Konsekvenser av kriget i Ukraina	12
3.3.2	Övriga beslut och/eller uppdrag.....	12
4	Uppföljning till Göteborgs Stadshus AB	14
4.1	Uppföljning av bolagsstyrelsens utvärdering av eget arbete	14
4.2	Uppföljning av kassaflöde, lån och realisationsresultat	14
4.3	Redovisning av uppdrag från KS/KF i och utanför budget.....	14

Bilagor

Bilaga 1: Protokoll nr 2 GS 220209

1 Sammanfattning

Göteborgs Spårvägar är en del av stadens varumärke och sätter staden i rörelse. Det har bolaget gjort sedan 1879 med 140 års jubileum under 2019. Göteborgs Spårvägar AB ägs av Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB (85 %) samt av Västtrafik AB (15 %).

Göteborgs Stad är administrativ huvudman samt ägare av spårvägsanläggningen (bana) med tillhörande trafikmiljö. Västtrafik är finansiell huvudman, ansvarig för trafikeringsplan, spårvagnsfordon och depåfastigheter.

Cirka 1 300st kompetenta medarbetare på Göteborgs Spårvägar bedriver idag en säker-, delvis punktlig-, tillgänglig- och tillförlitlig trafik med 207st brukbara spårvagnar (256st spårvagnar 2020 och 265st 2019) och tillhörande cirka 50st arbetsfordon. Göteborgs Spårvägar erbjuder persontransporter inom kollektivtrafikområdet. Varje dag kör vi göteborgarna till förskola, skola, jobb och fritid och det är just resan som är vår kärnverksamhet med tillhörande produkt erbjudanden såsom tidtabell, bana, fordon samt service. Merparten av våra medarbetare arbetar i den dagliga driften av verksamheten. Där levereras trafikledning, spårvagnstrafik, resenärservice, fordonsunderhåll i verkstäderna, infrastrukturunderhåll ute i spårvägsanläggningen samt det arbetas för fler och nöjdare resenärer.

Göteborg Spårvägar har under kvartal 1 utfört sin produktion på en godkänd nivå trots mycket svåra förhållanden gällande ökat antal vägtrafikolyckor, brist på spårvagnsfordon, brist på depåkapacitet, framkomlighetsproblem i kombination med ett ökat resande under främst mars månad. Dessa svåra förhållanden bedöms kvarstå tom 2026, men gradvis avtaga from 2023* och 2024* med möjlighet all leverera en kvalitativ produkt from 2027*.

Perioden inleddes med mycket höga sjuktal för främst spårvagnsförarkåren, där huvudorsaken främst var pandemirelaterad, vilka senare i perioden har reducerats till hanterbara sjukfrånvarotal. Det är dock viktigt att poängtera att för att kunna reducera spårvagnsförarkårens sjuktal till jämförbara branschrelaterade sjukfrånvarotal behöver främst förarnas arbetsmiljö påverkas positivt med modernare spårvagnsfordon och en framkomligare och stressfriare trafikmiljö.

Utvecklingstakten inom Göteborgs Spårvägar är dock fortsatt hög inom tre huvudsakliga områden. Satt i relation till möjlighet att leverera enligt avtal samt bolagets behov av modernisering investerar bolagets främst i branschspecifik *digitaliseringsutveckling*, *kvalitetsutveckling* enligt Svensk kvalitet, SIQ samt i förbättrad *kompetensutveckling*. Utvecklingsarbetet planeras fortgå under hela 2022 samt fortsättningsvis.

*(Under förutsättning att spårvagnsfordon M33 slutlevereras 2023, trafikmiljöförbättringar genomförs mot 2024 samt spårvagnsfordon M34 slutlevereras 2026).

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 2020	Utfall 2021	Utfall perioden 2022	Prognos helår 2022
1.Vägtrafikolyckor, per 1 miljon km	11,77	15,98	12,08	12
2. Spårvagnstillgänglighet, %	81,3	82,2	83	83
3.Trafikservicegrad, %	96,5	95,1	95,5	96
4.Resandeutveckling, antal miljoner delresor	95	93	27,3	108
5.Ombordundersökning NKI	-	-	-	-

Kommentarer gällande perioden:

1. Antalet Vägtrafikolyckor i trafikmiljön under perioden utvecklas i negativ riktning. Bedöms härledas till kontinuerliga trafikförändringar i och i anslutning till spårvagnssystemet samt i centrala Göteborg.
2. I oktober 2021 togs 48st spårvagnsfordonstyp M28 ur tjänst pga säkerhetsskäl. I kvartal 1 2022 har ca 8st M33 varit trafiksatta. Baserat på detta grundförhållande bedöms spårvagnstillgängligheten i perioden som ansträngd dock godkänd.
3. Baserat på periodens spårvagnstillgänglighet bedöms den utförda trafiken, trafikservicegraden, som godkänd.
4. Under 2019, pre-pandemi Covid-19, genomfördes 141 miljoner delresor i spårvagnstrafiken vilket var rekord. Under perioden så har resandeutvecklingen utvecklats positivt, framförallt under mars månad, där vissa veckor i stort var jämförbara med rekordsiffrorna 2019. Av samtliga trafikslag i Västra Götaland återhämtar sig spårvagnstrafiken sig snabbast.
5. Ombordundersökning gällande Nöjd kund kommer att göras igen av Västtrafik från och med kvartal 2 2022 med en ny mätmetod. (Mätningen har inte genomförts sedan år 2019 på grund av pandemin).

Volym-, intäkts- och kostnadsutveckling

Mått	Utfall perioden jämfört med samma period föregående år	Prognos helår jämfört med helår föregående år
Utförd trafik, km, %	-2,97	-1,69

Kommentarer gällande utförd trafik i kilometer:

1. Västtrafik beslutade Trafikplan innebar en minskning med 62 267km/år jämfört med föregående tidtabell.
2. Kalenderåret skiljer sig gentemot föregående, dvs antal lov dagar, röda dagar, skottår och dylikt skiljer sig från år till år.
3. Spårarbeten skiljer sig från år till år och påverkar produktionen.
4. Linje 13 indragen under 2022

2.1.2 Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling

1. Spårvagnsbrist
Orsak till att avvikelsen uppstått
Gammal obsolet fordonspark och leveransförsening M33
Konsekvenser för de verksamheten är till för
Resenären drabbas av hög trängsel och lägre trafikservicegrad
Konsekvenser för organisation, medarbetare och chefer
Bedöms som normalsituation tom 2026 då M33/34 fordon nr 100 har levererats.
Ekonomiska konsekvenser
-
Vidtagna åtgärder
Organisation anpassad efter behov. Fordonsleveransplan Västtrafik M33/34 bevakas.

2. Låg nivå av spårvagnsuppställnings- och depåkapacitet
Orsak till att avvikelsen uppstått
Gammal depå, 11 av 24 spår MX avstängda för reparation och leveransförsening RÖX etapp II
Konsekvenser för de verksamheten är till för
Resenären drabbas av lägre trafikservicegrad pga logistiska störningar
Konsekvenser för organisation, medarbetare och chefer
Dagliga omplaneringar av depålogistik kan innebära logistikrisiker.
Ekonomiska konsekvenser

-
Vidtagna åtgärder
Organisation anpassad efter behov. Depårenovering Västtrafik bevakas.

3. Hög nivå av driftstörningar och behov av omplaneringar i spårvägsanläggningen
Orsak till att avvikelsen uppstått
Bristande helhetsplanering GS, VT och TK
Konsekvenser för de verksamheten är till för
Resenären drabbas av hög nivå av byte av resväg samt behov av ersättningstrafik
Konsekvenser för organisation, medarbetare och chefer
Utöver grundtidtabellen som planeras from december – december månad (12 månader) genomförs ett mycket stort antal omplaneringar av tidtabellen pga de av Trafikkontoret erhållna spårarbetsplanerna. Konsekvensen för spårvagnsförarna är främst felkörningar, schemarubbningar och övertid
Ekonomiska konsekvenser
-
Vidtagna åtgärder
3-partsarbete mellan GS, Västtrafik samt Trafikkontoret planeras. Flödeshinder måste bort.

4. Låg reshastighet och låg punktlighet
Orsak till att avvikelsen uppstått
Bristande helhetsplanering GS, VT och TK
Konsekvenser för de verksamheten är till för
Resenären drabbas av låg produktkvalitet, risk för missnöjda resenärer och inbromsad resandeutveckling
Konsekvenser för organisation, medarbetare och chefer
Låg reshastighet kräver bla. fler antal fordon och spårvagnsförare som transporterar resenärerna, fler depåupställningsplatser och underhållsresurser.
Ekonomiska konsekvenser
-
Vidtagna åtgärder
3-partsarbete mellan GS, Västtrafik samt Trafikkontoret planeras. Flödeshinder måste bort.

2.1.3 Övrig väsentlig information till kommunstyrelsen

Ej aktuellt

2.2 Kommunfullmäktiges budgetmål

2.2.1 Riktade övergripande verksamhetsmål

Styrelsen för Göteborgs Spårvägar AB verkar för en god måloppfyllelse på medellång sikt samt lång sikt gentemot de av Göteborg Stad angivna Övergripande verksamhetsmålen genom att:

- Arbeta för Göteborgs Spårvägars AB PRODUKTSTRATEGI framgång i 3-partsarbetet med Västtrafik samt Göteborg Stads trafikkontor.
- 1. ”Göteborg är en attraktiv storstad där alla ges chansen att forma sina liv och ingen lämnas utanför”.
 - Indikator 1.6 adresseras
- 2. ”Göteborg är en hållbart växande storstad med framtidstro”.
 - Indikator 2.1 adresseras
 - Indikator 2.2 adresseras
- 3. ”Göteborg är en storstad med stabil ekonomi och hög tillväxt”.
 - Indikator 3.3 adresseras

2.2.2 Styrelsespecifika mål från KF

Lokala indikatorer

Mål	Indikator	Utfall 2020	Utfall 2021	Mål 2022	Mål 2023	Mål 2024	Mål 2030
Gbg Stad Övergripande mål nr. 1	1.6 Göteborg Stad är en jämlik stad med gemenskap och tillit -> Trafik-servicegrad	96,5%	95,1%	96%	96%	96%	99%
Gbg Stad Övergripande mål nr. 2	2.1 Göteborg Stad tar ansvar för kommande generationers livskvalitet -> Fossilfri fordonsflotta	N/A	97%	97%	97%	97%	100%
Gbg Stad Övergripande mål nr. 2	2.2 Göteborg Stad är en stad med hållbar mobilitet och god framkomlighet -> Resande-utveckling, delresor, miljoner	95	93	108	125	141	180

Gbg Stad Övergripande mål nr. 2	2.2 Göteborg Stad är en stad med hållbar mobilitet och god framkomlighet -> Reshastighet högtrafik i city	10,5 km/h	10,5 km/h	10,5 km/h	10,5 km/h	10,5 km/h	15 km/h
Gbg Stad Övergripande mål nr. 3	3.3 Göteborg Stad är en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor -> HME	75*	72	74	75	78	80
Gbg Stad Övergripande mål nr. 3	3.3 Göteborg Stad är en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor -> Sjukfrånvaro	8,6%	10,6%	9,0%	9,0%	8,5%	7,5%

2.2.3 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	75*	72	74	75	80
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%	8,0%	9,0%	9,0%	7,5%

* uppskattat värde utifrån annat format på enkätfråga

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)	Aktuell period föregående år (ack sedan årets början)	Prognos 2022	Utfall dec 2021
Total sjukfrånvaro (%)	10,9	8,7	8,0	8,0
Antal tillsvidareanställda bolagsexterna avgångar	10	16		
Antal tillsvidareanställda bolagsexterna rekryteringar	6	9		
Bolagsextern personalomsättning* (%)			5	3,7

3.1.2 Analys av situationen inom HR-området

Bolagets sjukfrånvaro är starkt påverkad av pandemin i början av året. Prognos för sjukfrånvaro på helår bygger snabbt avklingande effekter av covid-19. Framåt räknar bolaget med att sjukfrånvaron återgår till nivåer från 2019. Ytterligare förebyggande och främjande insatser genomförs för att minska sjukfrånvaron från tidigare nivåer i vissa av bolagets yrkesgrupper då sjukfrånvaron är ojämnt fördelad inom bolaget. De högsta sjuktalen finns inom förarkåren och bland verkstadspersonal.

Extern personalomsättning har minskat under pandemin och ser fortsatt låg ut i inledningen av året. Bolaget ser en risk i att omsättningen nu åter kommer att öka då pandemin är över. Bolaget behöver vidta åtgärder för att omsättningen inte ska öka framförallt bland förare där personalomsättning märks i form av ökad resursåtgång till utbildning och introduktion. Bolaget behöver också arbeta med att stärka arbetsgivarvarumärket för att locka mer kompetenta sökande till utlysta tjänster. Såsom det beskrivs i programmet för attraktiv arbetsgivare består ett arbetsgivarerbjudande av flera delar. Möjligheten att göra ett bra jobb och bidra till en nyttig verksamhet är en stor del - där är utveckling av helheten i bolaget i enlighet med produktstrategin av vikt. Även ersättningar, schema och god psykosocial arbetsmiljö är viktiga punkter att jobba vidare med. Bolaget har inlett

ett arbete med att se över planering av tidtabell och scheman och tagit fram förslag till åtgärder i ersättningar. I nuläget finns ingen risk kopplat till utförandet av uppdraget kopplat till kompetensbrist.

Under februari genomförde bolaget en medarbetarenkät med gott deltagande. Svarsfrekvensen höjdes med 15 % jämfört med tidigare enkät. Glädjande är att medarbetarna trivs med sina kollegor och att de ofta är nöjda med närmaste chef. Bolaget behöver arbeta med att förbättra den interna kommunikationen samt den organisatoriska tilliten. HME i bolaget uppgick till 72.

3.2 Ekonomisk uppföljning

Resultaträkning i sammandrag

Belopp i mnkr	Period				Helår			
	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall fg år	Prognos	Fg prognos	Budget	Bokslut fg år
Intäkter	299	303	-4	292	1 203	1 189	1 198	1 202
Kostnader	-299	-301	2	-306	-1 203	-1 189	1 198	1 202
Rörelseresultat	0	2	-2	-13	0	0	0	0
Finansiella intäkter	0	0	0	0	0	0	0	0
Finansiella kostnader	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultat efter fin. poster	0	2	-2	-13	0	0	0	0

3.2.1 Utfall till och med perioden

Göteborgs Spårvägar visar efter mars månad ett resultat på 0 mnkr. Utifrån principen om självkostnad har resultatet för Trafikavtalet (6,4 mnkr) och Utförandeentreprenadavtalet (-3 mnkr) bokats upp för motparterna Västtrafik och Trafikkontoret.

Resultatet före uppbokning är positivt inom ramen för Trafikavtalet och kan förklaras av att bolaget har fått ta del av covid-relaterade statliga bidrag om 5,7 mkr, vilket inte finns med i budget. Trafikavtalet visar högre kostnader för material och drift, medan personalkostnaderna visar en positiv avvikelse mot budget.

Inom ramen för Utförandeentreprenadavtalet visar bolaget för perioden ett minusresultat före resultatuppbokning. En pågående dialog förs mellan Göteborgs Spårvägar och Trafikkontoret gällande kostnader inom de olika avtalsdelarna samt kring budgetfrågor som rör helheten för drift och underhåll av banan.

3.2.2 Prognos

Prognos för Trafikavtalet uppgår till 11,8 mnkr. Det är framförallt lägre personalkostnader i förhållande till budget för trafik- och fordonspersonal och spårvagnselever. Planering och rekryteringsaktiviteter pågår för att bolaget ska kunna tillgodose behoven. Bolaget har fått ta del av covid-relaterade statliga bidrag om ca 5,7 mnkr vilket också bidrar till en positiv prognos. Dessutom beräknas lägre avskrivningskostnader då planerade investeringar som hör till IT inte kommer att aktiveras enligt plan.

Resultatet för Trafikavtalet kommer vid årets slut att regleras mellan Västrafik och Göteborgs Spårvägar.

Prognosen för Utförandeentreprenadavtalet är i nuläget negativ. Detta beror framförallt på att Trafikkontoret inte gjort klart alla planeringar och beställningar för året. Kostnader som finns inom betalplan blir högre när felavhjälpande projekt minskar i volym, vilket också signalerats till Trafikkontoret i en RTB (rapport till beställaren). Utifrån principen om självkostnad så ligger prognosen för Utförandeentreprenadavtalet ändå på noll vid helårsskiftet.

3.2.3 Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande

Belopp i mnkr	Period			Helår			
	Utfall	Budget	Avvikelse	Prognos	Fg prognos	Budget	Bokslut fg år
Trafikavtalet	0	1	-1	0	0	0	0
Utförandeentreprenadavtalet	0	1	-1	0	0	0	0
Rörelseresultat	0	2	-2	0	0	0	0
Finansiellt netto	0	0	0	0	0	0	0
Resultat efter fin poster	0	2	-2	0	0	0	0

3.2.4 Investeringsredovisning

3.2.4.1 Projektredovisning investeringsobjekt, pågående och kommande projekt enligt investeringsplaner

Benämning projekt enligt investeringsplan, i mnkr	Budget per projekt	Ack utfall tom perioden	Aktuell prognos för hela projektet	Beräkna s färdigt (år, kv)
Uppgradering Hastus	35,0 Mkr	3,0 Mkr	35,0 Mkr	2024 , Q1
Hjulmät.n.utrustning RTX, MX	20,0 Mkr	2,4 Mkr	20,0 Mkr	2022 , Q2
Slipfordon ersättare	17,0 Mkr	0	19,0 Mkr	2023 , Q3
Skenrensare ersättare för RSS061	10,0 Mkr	0	10,0 Mkr	2023 , Q4

Byte av destinationsskyltar M31	9,0 Mkr	0	9,0 Mkr	2023 , Q2
Kranbil ersättare för XEU299	8,0 Mkr	0	8,0 Mkr	2023 , Q4
Mätsystem för kontaktledning	8,0 Mkr	1,6 Mkr	6,0 Mkr	2022 , Q1
Lastbil ersättare för CWO 402	6,0 Mkr	0	6,0 Mkr	2023 , Q2
Lastbil ersättare för WFX976	6,0 Mkr	0	6,0 Mkr	2023 , Q4
Underhållssystem för Infrastruktur	5,4 Mkr	1,0 Mkr	5,4 Mkr	2022 , Q4

3.3 Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag

3.3.1 Konsekvenser av kriget i Ukraina

	Utfall till och med 31 mars	Prognos helår
Kostnader för flyktingmottagande (tkr)	-	-

3.3.2 Övriga beslut och/eller uppdrag

Uppdrag Ny spårvagn:

I slutet av 2019 överläts avtalet med leverantören Bombardier/Kiepe till Västra Götalandsregionen. Detta innebär att Västtrafik affärsleder Uppdrag Ny spårvagn medan GSAB projektleder Uppdrag Ny spårvagn.

Batch nr1 – 40st M33:

De två första M33 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 15st vagnar har levererats och det finns en leveransplan finns för de resterande 23 vagnarna som ingick i den första beställningen.

Batch nr2 – 40st M34:

Ytterligare 40st vagnar, M34 har beställts av Västra Götalandsregionen för påbörjan av leverans i början av 2024.

Batch nr3 – 20st M34:

Västra Götalandsregionen ska under maj eller juni 2022 fatta beslut att avropa ytterligare 20st optionsvagnar M34.

Tyvärr är projektet i sin helhet drabbat av förseningar, bland annat beroende på den pandemi som har varit och fortfarande internationellt pågår. Detta drabbar projektet negativt på många olika sätt. Projektet i sin helhet bedöms i nuläget vara slutlevererat i januari 2027.

Uppdrag Ny spårvagnsdepå Ringön etapp II:

Under 2020 invigdes spårvagnsdepå Ringön etapp I. Baserat på erfarenheterna delprojektleder GSAB även etableringen av etapp II för att kunna ha erforderlig

depåkapacitet i synk med leveranserna av den första M34 vagnen i början av 2024.
Uppdrag Ny spårvagnsdepå Ringön etapp II projektleds av
Västrafik/Västfastigheter.

4 Uppföljning till Göteborgs Stadshus AB

4.1 Uppföljning av bolagsstyrelsens utvärdering av eget arbete

Uppföljning av bolagsstyrelsens utvärdering av eget arbete 2021

Datum för beslut	2022-02-09
------------------	------------

4.2 Uppföljning av kassaflöde, lån och realisationsresultat

Uppföljning kassaflöde, lån samt realisationsresultat

Lån i mnkr	Volym 31 mars	Prognos 31 dec 2022	Volym 31 dec 2021
Summa	0	0	0
Kassaflöde		Prognos helår 2022	
Löpande verksamhet		20	
Investeringsverksamhet		-104	
Finansieringsverksamhet		0	
Summa		-84	
Specifikation rearesultat avyttring fastighet/bolag	Objekt (fastighet/bolag)	Utfall period	Motpart (externt/kommun/ Stadshuskoncernen)
-	-	-	-

4.3 Redovisning av uppdrag från KS/KF i och utanför budget