

Delårsrapport augusti 2022 bolag

Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB
2022

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
2	Väsentlig styrinformation till kommunstyrelsen	5
2.1	Verksamhetens utveckling	5
2.1.1	Mått/nyckeltal som beskriver verksamhetens utveckling	5
2.1.2	Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling	6
2.1.3	Övrig väsentlig information till kommunstyrelsen	7
2.2	Kommunfullmäktiges budgetmål	8
2.2.1	Riktade övergripande verksamhetsmål	8
2.2.2	Styrelsespecifika mål från KF	9
2.2.3	Verksamhetsnära mål	10
3	Övrig uppföljning till kommunstyrelsen	11
3.1	Utveckling inom personalområdet	11
3.1.1	Mått/nyckeltal som beskriver utvecklingen ur ett HR-perspektiv	11
3.1.2	Analys av situationen inom HR-området	11
3.1.3	Långsiktig kompetensförsörjning	12
3.2	Ekonomisk uppföljning	13
3.2.1	Utfall till och med perioden	13
3.2.2	Prognos	13
3.2.3	Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande	14
3.2.4	Investeringsredovisning	16
3.2.5	Ekonomiska konsekvenser som en följd av kriget i Ukraina	16
3.3	Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag	17
3.3.1	Övriga beslut och/eller uppdrag	17
4	Uppföljning till Göteborgs Stadshus AB	18
4.1	Specifikation av realisationsresultat vid avyttringar av fastigheter och bolag	18
4.2	Påverkan på bolaget utifrån den ekonomiska utvecklingen	18

1 Sammanfattning

GSK

Koncernen består av GSK och dotterbolagen GSB, GST och det delägda bolaget GSAB.

KF beslutade 2020-05-14 att ge GSK med hjälp av extern expertis, mandat att, genomföra en avyttring alternativt avveckling av GST.

Försäljningsfrågan av GST pågår, status just nu är att det finns intressenter och GSK arbetar gemensamt med intressenterna om tidplan för ev. indikativa bud.

Resultatprognosen i moderbolaget ligger i nivå med budget.

GSB

Trafikavtalet avslutades 2022-06-13. Från våren 2021 har bolaget bedrivit ett avvecklingsprojekt för att säkerställa ett kontrollerat och kostnadseffektivt avslut av trafikavtalet. I skrivande stund är merparten av avvecklingen av trafikavtalet klart, återstår arbete med IT- och arkivfrågor. Avvecklingen har gått mycket bra till låga kostnader. GSB levererade trafik på en hög nivå ända fram till sista dagen.

GSB:s återstående verksamhet består nu av Depå Kville där GSB har fem anställda och en omsättning på ca 18 mkr (2022). Avtalet med Västtrafik för depåverksamheten gäller till och med 2023-12-31. Västtrafik har eventuella planer på en förlängning av depåverksamheten då bygget av en ny depå vid Järnbrott i Västra Frölunda är försenat. En utredning om hur depå Kville ska hanteras framöver pågår.

Resultatet ekonomiskt är mycket gott. Resultatprognosen ligger på 13,5 mkr, eller 4 mkr över budget.

GST

Verksamheten har under årets åtta första månader levererat över plan. Resultatet ligger till och med augusti över budget med 0,7 mkr beroende på ökade intäkter.

Fortsatt oro bland medarbetarna på grund av ovissheten i försäljningsfrågan, denna ovisshet riskerar att öka antalet avgångar senare i höst. Trots ovissheten levererar enheterna till kund och sjukfrånvaron minskar. Sjukfrånvaron ligger på 9%, och är på väg ner.

Resultatprognosen ligger i nivå med budget; 3,0 mkr

GSAB

Staden är ägare av banan med tillhörande trafikmiljö. VT är finansiell huvudman, ansvarig för trafikeringsplan, spårvagnsfordon och depåfastigheter.

GSAB har under perioden utfört sin produktion på en godkänd nivå trots mycket svåra förhållanden gällande hög andel vägtrafikolyckor/kollisioner, fall ombord, brist på spårvagnsfordon, brist på depåkapacitet, framkomlighetsproblem i kombination med ökat resande.

GSAB har rapporterat att prognosen för Utförandeentreprenadavtalet pekar på ett resultat för året med -15 mkr. Intäktsidan är inom UE-avtalet problematisk. Detta på grund av att beställning av projekt och arbeten för innevarande år sker löpande under året (är inte förutbestämt). Denna systematik skapar osäkerhet i bemanning

och dialog mellan parterna. Båda parter vill uppnå bättre framförhållning för planering och bemanning av verksamheten.

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
GSB: Resande (miljontals)	12,1	11,3	4,5	-
GSB: Resandeförändring jfr 2021	-	-	+46%	-
GSB: Utförd trafik	99,93%	99,83%	99,90%	-
GST: Omsättning för enheten Hållplatsservice i avtalet "Drift och underhåll av hållplatsutrustning"	17,8 mkr	16,9 mkr	11,5 mkr	16,5 mkr
GST: Levererat antal timmar till Västtrafik avseende störningshantering för enheten NET	19 350 tim	10 500 tim	7 800 tim	10 800 tim
GST: Levererade antal informatörstimmar till Västtrafik för enheten Resurspoolen	21 200 tim	18 700 tim	8 800 tim	14 000 tim
GSAB: Vägtrafikolyckor, per 1 miljon km	11,77	15,98	13,55	14,00
GSAB: Spårvagnstillgänglighet	81,3%	82,2%	97%	96%
GSAB: Resandeutveckling, antal miljoner delresor	95	93	75,5	?

GSB avslutade trafikavtalet med Västtrafik den 13 juni 2022 och jämförelser med helår och helårsprognoser är därför inte tillämpligt.

GST: På grund av förlorad upphandling avvecklades enheten Hittegods under sommaren.

GSAB: Antalet vägtrafikolyckor utvecklas i negativ riktning som en följd av kontinuerliga trafikförändringar.

Tillgängligheten till spårvagnar påverkas negativt av skrotningen av 48 st gamla vagnar föregående år.

Tillgängligheten bedöms som ansträngd, men godkänd. Resandeutvecklingen efter pandemin är positiv, och återhämtningen för spårvagnstrafiken är snabbast bland de olika trafikslagen.

Volym-, intäkts- och kostnadsutveckling

Mått	Utfall perioden jämfört med samma period föregående år	Prognos helår jämfört med helår föregående år
GST: Intäkter perioden jan-aug	-4,0 mkr	-7,9 mkr
GST: Kostnader perioden jan-aug	-6,4 mkr	-7,8 mkr
GST: Resultat perioden jan-aug	+2,4 mkr	-0,1 mkr
GSAB: Utförd trafik km	-2,97%	-1,69%

GSB: Inga kommentarer. Jämförelser med tidigare år är inaktuella då avtalet om att köra linjetrafik upphörde i juni.

GST: Ekonomin påverkas av minskade beställningar från Västtrafik avseende informationsinsatser. Dessutom förlorade enheten Hittogods upphandlingen om förlängt avtal, och avvecklades under sommaren. Ett nytt avtal mellan enheten Hållplatsservice och Västfastigheter samt ökad beställning av störningstimmar för enheten NET bidrar till bibehållet resultat.

GSAB: Minskningen beror på kalendereffekter, minskningar i Västtrafiks Trafikplan samt indragning av linje 13.

2.1.2 Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling

GST: Avtal för Hittogodshantering med Västtrafik upphörde 2022-06-19
Orsak till att avvikelsen uppstått
Förlust vid av Västtrafik förnyad upphandling
Konsekvenser för de verksamheten är till för
Inga
Konsekvenser för organisation, medarbetare och chefer
Enheten Hittogods avvecklades 2022-06-19. Samtliga medarbetare har sökt och fått nya arbeten varav en inom bolaget. Övriga har sagt upp sig och avslutat sin anställning.
Ekonomiska konsekvenser
Omsättning beräknas minska med ca 2 mkr. Dock kompenseras detta av en ökning i affärerna för NET. Ingen negativ resultatpåverkan för bolaget som helhet.
Vidtagna åtgärder
Omförhandling hyresavtal för hittogodslokalen genomförd. Omplaceringserbjudande till kvarvarande personal lämnat och accepterat av medarbetaren.
GSAB: Brist på spårvagnar
Orsak till att avvikelsen uppstått
Spårvagnsbrist till följd av skrotning av gamla vagnar + försening i leveransen av nya vagnar
Konsekvenser för den verksamheten är till för
Resenären drabbas av hög trängsel och lägre trafikservicegrad
Konsekvenser för organisation, medarbetare och chefer
Bedöms som normalsituation tom 2026 (2027) då M33/34 fordon nr 100 har levererats.
Ekonomiska konsekvenser
-
Vidtagna åtgärder
Organisation anpassad efter behov. Fordonsleveransplan mot 2027 samt 2034 Västtrafik M33/34 bevakas.

GSAB: Brist i spårvägsanläggningen
Orsak till att avvikelsen uppstått
Låg reshastighet och låg punktlighet baserad på dålig framkomlighet
Konsekvenser för dem verksamheten är till för
Resenären drabbas av låg produktkvalitet, risk för missnöjda resenärer och inbromsad resandeutveckling.
Konsekvenser för organisation, medarbetare och chefer
Låg reshastighet (10,5 km/h i högtrafik) kräver bla. fler antal fordon och spårvagnsförare som transporterar resenärerna, fler depåuppställningsplatser och underhållsresurser.
Ekonomiska konsekvenser
-
Vidtagna åtgärder
3-partsarbete mellan GSAB, Västtrafik samt Trafikkontoret planeras. Trafikmiljön och spårvagnsframförandet måste förbättras med skyddsbarriärer och framkomlighetsåtgärder.

GSB rapporterar inget under denna punkt. Avvecklingen av linjetrafiken var känd inför budgeteringsprocessen, och har genomförts enligt plan. Således ingen avvikelse.

2.1.3 Övrig väsentlig information till kommunstyrelsen

GSB: I enlighet med kommunfullmäktiges beslut om att avyttra GSB påbörjades ett försäljningsprojekt under våren 2020.

GSB:s avtal med Västtrafik om att köra linjetrafik gällde till och med 2022-06-12. Under hösten 2020 genomförde Västtrafik en upphandling om förlängning för det aktuella trafikområdet, vilken dock förlorades till andra trafikföretag. I och med anbudsförlusten gjordes bedömningen att en försäljning av bolaget inte längre var möjlig, och istället påbörjades ett projekt för att säkerställa en kontrollerad avveckling av trafikavtalet.

Avvecklingen genomfördes till låga kostnader och med fortsatt hög leveranskvalitet i avtalet, och under hösten 2022 återstår endast arbete med arkivering och IT-avveckling.

GSB:s återstående verksamhet består nu av Depå Kville där GSB har fem anställda och en omsättning på ca 18 mkr (2022). Avtalet med Västtrafik för depåverksamheten gäller till och med 2023-12-31. Västtrafik har eventuella planer på en förlängning av depåverksamheten då bygget av en ny depå vid Järnbrott i Västra Frölunda är försenat. En utredning om hur depå Kville ska hanteras framöver pågår.

GST: Ingen rapportering

GSAB: Ingen rapportering

2.2 Kommunfullmäktiges budgetmål

2.2.1 Riktade övergripande verksamhetsmål

Mål:	
1. Göteborg är en attraktiv stad där alla ges chansen att forma sina liv och ingen lämnas utanför.	
Indikator:	
Indikator 1.6 "Göteborg är en jämlik stad med gemenskap och tillit" möts genom att GS levererar en hög trafikservicegrad. En hög trafikservicegrad möjliggör att alla medborgare, tillsammans (kollektivt) kan lita på att sin planerade hållbara resa blir trafiksäkert genomförd.	

Mål:	
2. Göteborg är en hållbart växande storstad med framtidstro.	
Indikator:	
Indikator 2.1 "Göteborg tar ansvar för kommande generationers livskvalitet" möts genom att GS levererar en verksamhet baserad på en hög andel fossilfri fordonsflotta (spårvagnar och specialfordon).	
Indikator 2.2 "Göteborg är en stad med hållbar mobilitet och god framkomlighet" möts genom att GS levererar en spårvägstrafik med en kontinuerlig resandeutvecklingsnivå (+3% per år).	
Indikator 2.2 "Göteborg är en stad med hållbar mobilitet och god framkomlighet" möts genom att GS levererar en spårvägstrafik som förbrukar mindre fordonsresurser per resenär genom en ökad genomsnittlig reshastighet i högtrafik.	

Mål:	
3. Göteborg är en storstad med stabil ekonomi och hög tillväxt.	
Indikator:	
Indikator 3.3 "Göteborg Stad är en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor" möts genom att GS levererar ett högt Hållbart medarbetarengagemang (HME).	
Indikator 3.3 "Göteborg Stad är en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor" möts genom att GS levererar en låg sjukfrånvaro.	

GSB: Den största verksamhetsdelen, linjetrafik har avvecklats efter avtalsslut 2022-06-12. Ingen affärsplan upprättad för 2022 och därav ingen särskild rapportering kring de övergripande målen.

GST: Enligt beslut i kommunfullmäktige ska bolaget avyttras eller avvecklas. Ingen affärsplan är upprättad för 2022.

GSAB: Styrelsen för GSAB verkar för en god måluppfyllelse 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.

2.2.2 Styrelsespecifika mål från KF

GSB och GST: Ingen rapportering

GSAB - 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 Verksamhetsnära mål

GSB: Ingen rapportering med hänvisning till avvecklingen av linjetrafiken

Nyckeltal GST			
Mätetal	Ack utfall period	Mål 2021	Ack utfall föreg år
Ekonomi: Lönsamhet	9,2%	4,0%	5,0%
Verksamhet och processer: Revisionsanmärkningar	0	0	1
Medarbetare: Sjukfrånvaro långtid	6,1%	4,0%	6,7%

Nyckeltal GSAB						
Mätetal	Utfall 2020	Utfall 2021	Mål 2022	Mål 2023	Mål 2024	Mål 2030
Medarbetarengagemang (HME)	75	-	72	81	82	85
Sjukfrånvaro	8,6%	8,0%	8,0%	8,0%	7,8%	7,0%

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 2022	Utfall dec 2021
Total sjukfrånvaro (%)	8,0%	8,2%	-	8,1%
Antal tillsvidareanställda bolagsexterna avgångar	282	73		
Antal tillsvidareanställda bolagsexterna rekryteringar	63	82		
Bolagsextern personalomsättning* (%)			-	8,5%

Tabellen ovan omfattar hela koncernen.

GSB: Anställningen för merparten av de anställda i bolaget har avslutats i och med avveckling av trafikavtalet i juni 2022.

GST: Långsamt nedåtgående trend gällande sjukfrånvaron, både kort- och långtids, påverkan av det allmänna covid-19-läget. Antal avgångar har avstannat i Q2 jämfört med Q1, troligtvis avvaktar medarbetarna ett besked om försäljning i höst.

GSAB: Sjukfrånvaron var mycket hög under inledningen av året på grund av pandemin för att sedan snabbt sjunka. Bolaget bedömer att sjukfrånvaron efter pandemin ska stabiliseras runt 7% på årsbasis vilket är nivå med sjuktalen för 2018 och 2019.

3.1.2 Analys av situationen inom HR-området

GSK: Underrättelser om uppsägning på grund av arbetsbrist har inletts gällande samtliga medarbetare (6) som är anställda i bolaget. Medarbetarna anmäls i samband med uppsägning till Omställningsfonden.

GSB: Det trafikavtal som upphörde 2022-06-12 omfattade ca 200 förare, 15 chefer och tjänstemän samt 8 tekniker och övrig personal. Ytterligare 5 medarbetare bedriver depåverksamhet i avtal med Västtrafik samt en verkstad i Kville. Efter det att GSB förlorade upphandlingen om förlängning av avtalet 2021 har samtlig personal inom Trafikenhet Centrum sagts upp efter MBL-förhandlingar och efter juli 2022 finns inga medarbetare kvar inom trafikavtalet. Under hösten 2022 kommer endast 5 medarbetare att vara anställda för att sköta depåverksamheten i Kville.

Inga ytterligare rekryteringar är planerade och en utredning om Depå Kvilles framtid och vad som ska hända med bolaget GSB pågår.

GST: Fortsatt oro bland medarbetarna på grund av osäkerheten i försäljningsfrågan, något som befaras leda till ökat antal avgångar senare i höst. Trots detta levererar enheterna till kund och sjukfrånvaron minskar.

Svårighet att rekrytera AVA-anställda vilket är ett allmänt problem både inom privat och kommunal verksamhet. Åtgärder har inte vidtagits (attraktiv arbetsgivare) på grund av försäljningsfrågan. Behov finns av att marknadsföra bolaget tex genom att delta i jobbmässor mm.

GSAB: Inga väsentliga förändringar att kommentera jämfört med rapportering i delårsrapport mars 2022.

3.1.3 Långsiktig kompetensförsörjning

GSK: Ingen långsiktig kompetensförsörjning är planerad.

GSB: Ingen långsiktig kompetensförsörjning är planerad.

GST: Beslutet att bolaget ska säljas/avvecklas har gjort att någon långsiktig kompetensförsörjningsplan inte gjorts.

GSAB: Bolaget upplever att det finns stor konkurrens om arbetskraften och att positionen som attraktiv arbetsgivare behöver stärkas. Bolagets kompetensförsörjning präglas av att upplärning i hög grad behöver ske internt. Bolaget arbetar övergripande med att effektivisera utbildnings-/upplärningsarbetet. Bolaget bedömer årligen behovet av antal nya förare. Bolaget bedömer att behov av rekrytering och utbildning av nya förare kommer att kvarstå på samma nivå även på 3-5 års sikt. Attraktiviteten i yrket behöver höjas genom bättre arbetsmiljö (bland annat nya spårvagnar) samt bättre ersättning för arbete. Med dessa åtgärder kan personalomsättningshastigheten eventuellt sänkas något med minskade kostnader som följd.

På de tekniska avdelningarna finns behov av att strukturera kompetensförsörjningen ytterligare. Bolaget konkurrerar inom tekniska sektorn med arbetsgivare som har avtal med förmånligare villkor för bland annat obekväm arbetstid.

3.2 Ekonomisk uppföljning

Resultaträkning i sammandrag

Belopp i mkr	Period	Helår						
	Utfall	Budget	Avvik-else	Utfall fg år	Prog-nos	Fg prog-nos	Budget	Bokslut fg år
Intäkter	1 016,1	1 027,3	-11,2	1 026,0	1 472,3	1 464,9	1 560,7	1 500,0
Kostnader	-999,1	-1 011,6	12,5	-1 003,1	-1 458,3	-1 449,6	1 548,5	-1 476,8
Rörelseresultat	17,0	15,7	1,3	22,9	14,0	15,3	12,2	23,2
Finansiella intäkter	2,2	0,4	1,8	1,2	2,4	1,2	1,3	1,8
Finansiella kostnader	-0,9	0	-0,9	-0,4	-0,5	-0,5	-0,6	-0,7
Resultat efter fin. poster	18,3	16,1	2,2	23,7	15,9	16,0	12,9	24,3

3.2.1 Utfall till och med perioden

Ovanstående tabell omfattar hela koncernen. Eftersom de ingående bolagens ekonomi påverkas av olika faktorer, och i viss mån saknar samröre med varandra görs ingen analys av koncernens totala resultat och prognos.

För en detaljerad redogörelse för faktorer som påverkar periodens utfall per bolag hänvisas till avsnitt 3.2.3

3.2.2 Prognos

GSK: Moderbolaget bedriver ledning och affärsstöd för koncernen, och bemannas av 7 personer. På grund av ökade kostnader i samband med avvecklings- och försäljningsärenden landar prognosen på -1 mkr.

GSB: Den positiva resultatavvikelsen mot budget beror dels på en gynnsam indexreglering av Trafikavtalet, dels på att kostnaderna i samband med avvecklingen av linjetrafiken inte blev så höga som beräknat. Eftersom den största delen av bolagets verksamhet avvecklats under sommaren påverkas helårsprognosen endast av osäkerheter avseende uppvärmningen på Depå Kville. Energipriserna påverkar dock inte resultatet fullt ut, eftersom merparten av dessa kostnader vidarefaktureras till Västtrafik.

GST: Resultatet förväntas hamna i nivå med budget, dock med variationer för respektive verksamhetsdel. Hållplatsservice nya avtal med Västfastigheter ger en positiv påverkan på resultatet med 0,9 mkr, medan vikande beställningsnivåer av informatörer hos Resursspoolen försämrar resultatet med -1,3 mkr. NET:s ökade beställningar av störningshantering påverkar resultatet positivt med 1,5 mkr. Skyltverkstaden ligger aningen under budget. Enheten Hittogods budgeterades på

helår, men då upphandlingen om förlängning av avtalet förlorades blev det istället en avveckling med en negativ resultatpåverkan på -0,5 mkr.

En extraordinär kostnad som sänker resultatet är de 0,4 mkr som avsatts för att driva försäljningsärendet i bolaget.

GSAB: Prognosen sätts för året till noll i resultat eftersom de direkttilldelade avtalen med Västtrafik och Trafikkontoret är utformade utifrån självkostnadsprincip.

Före reglering pekar prognosen för Trafikavtalet på ett resultat på 8,4 mkr. Den positiva prognosen beror framför allt på lägre personalkostnader samt covid-relaterade bidrag om ca 5,7 mkr.

Prognosen för Utförandeentreprenadavtalet pekar på ett resultat för året med -15 mkr. Kostnader för inhyrd personal har ökat. Intäktssidan är inom UE-avtalet problematisk på grund av att beställning av projekt och arbeten för innevarande år sker löpande. Denna systematik skapar osäkerhet i bemanning och dialog mellan parterna. Efter en översiktlig intäktsprognos kan GS konstatera att betalplanen är underfinansierad med ca 8 mkr samt att ytterligare 7 mkr skulle behöva tillföras till befintlig verksamhet så att principen för självkostnad kan uppnås.

3.2.3 Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande

Belopp i mkr	Period			Helår			
	Utfall	Budget	Avvikelse	Prognos	Fg prognos	Budget	Bokslut fg år
GSK	-0,6	0,2	-0,8	-1,0	-0,2	0	-1,1
GSB	14,0	9,6	4,4	12,0	12,4	9,2	21,1
GST	3,6	2,9	0,7	3,0	3,0	3,0	3,1
GSAB	0	3	-3	0	0	0	0
Rörelseresultat	17,0	15,7	1,3	14	15,2	12,2	23,1
Finansiellt netto	1,3	0,4	0,9	1,9	0,8	0,7	1,2
Resultat efter finansiella poster	18,3	16,1	2,2	15,9	16,0	12,9	24,3
Avgår minoritetsintresse 15% VT	0	0	0	0	0	0	0
Koncernens resultat	18,3	16,1	2,2	15,9	16,0	12,9	24,3

GSK: Resultatet i moderbolaget har påverkats negativt på grund av de nya omständigheter som uppkommit i dotterbolagen i samband med avvecklings- och försäljningsärendena.

GSB:

Intäkter

Intäkterna avseende linjetrafik är ungefär hälften så stora under 2022 jämfört med föregående år beroende på att trafikavtalet upphörde i mitten av juni.

Trafikintäkterna blev ca 2 mkr högre än budget tack vare en gynnsam indexutveckling.

Dessutom har intäkterna ökat för de poster som vidarefaktureras till kund, till exempel uppvärmningskostnader på grund av högre priser, och bränsle på grund av högre pris och förbrukning.

Att intäkterna ligger i samma nivå som föregående år, trots halvårsdrift, beror på att samtliga 65 bussar som användes i linjetrafiken har avyttrats för en köpeskilling om ca 78 mkr.

Kostnader

Kostnaderna har påverkats av höga energipriser, både gällande drivmedel och uppvärmning. Drivmedlen har man dock kompenserats för tack vare trafikavtalets indexklausul. Den del av uppvärmningskostnaderna som uppkommit på Kvilledepån har man också till stor del kompenserats för, då 80% av faktiska uppvärmningskostnader vidarefaktureras till Västtrafik.

De kostnader som blivit lägre än budget är främst de som avser underhåll av fastighet och reparation av fordon. De kostnader som i budget avsatts för att klara av ett avtalsavslut och en överlämning till ny trafikoperatör behövde inte utnyttjas till fullo.

Resultat

Förutom trafikavtalets gynnsamma indexreglering och det smidiga avvecklingsprojektet beror den positiva resultatavvikelsen också på att depå Kville har genererat ett resultat på 0,5 mkr över budget. Försäljningen av de 65 bussarna medförde ingen märkbar avvikelse mot budget på resultatnivå.

GST:

Intäkter

Över budget för enheterna Hållplatsservice och NET. Under budget för Resurspoolen. Enheten Hittegods budgeterades på helår, men avvecklades efter avtalsförlust i juni, och har därför lägre intäkter än i budget. Skyltverkstaden ligger i nivå med budget.

Kostnader

Höga energipriser påverkar kostnadssidan negativt. Detta kompenseras inte för på intäktssidan. Kostnaden för personal och material följer intäkterna väl, då de i hög grad vidarefaktureras till kund. I samband med avvecklingen av Hittegods har en del merkostnader uppkommit, bland annat på grund av hög personalomsättning.

Resultat

Goda beställningsnivåer i det nya avtalet med Västfastigheter ger en god resultatförbättring för enheten Hållplatsservice. Enheten NET:s extrabeställningar avseende Störningshantering bidrar också positivt, medan Resurspoolen och Hittegods påverkar negativt.

GSAB:

Göteborgs Spårvägar visar efter augusti månad ett resultat på 0 mkr. Utifrån principen om självkostnad har resultatet för Trafikavtalet (30,9 mkr) och Utförandeentreprenadavtalet (-9,4 mkr) bokats upp för motparterna Västtrafik och Trafikkontoret.

Resultatet före uppbokning är positivt inom ramen för Trafikavtalet och kan förklaras av att personalkostnaderna är lägre än budget för perioden. Bolaget har dessutom fått ta del av covid-relaterade statliga bidrag om 5,7 mkr, vilket inte finns med i budget.

Inom ramen för Utförandeentreprenadavtalet visar bolaget för perioden ett minusresultat före resultatuppbokning. Det kan framför allt förklaras med högre

kostnader för inhyrd personal än budgeterat samt för låga intäkter för utförda arbeten. 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.

3.2.4 Investeringsredovisning

3.2.4.1 Projektredovisning investeringsobjekt, pågående och kommande projekt enligt investeringsplaner

Benämning projekt enl. inv. plan, i mkr	Budget per projekt	Ack utfall tom perioden	Aktuell prognos för hela projektet	Beräknas färdigt (år, kv)
Uppgradering Hastus	35,0	6,9	35,0	2024, Q1
Hjulmätn.utrustning RTX, MX	28,0	8,1	28,0	2023, Q3
Skenrensnare ersättare för RSS061	20,0	3,1	20,0	2022, Q3
Montagebil ers för WFX976	10,0	0	10,0	2023, Q4
Montagebil ers för EGN377	10,0	0	10,0	2023, Q4
Mätsystem för kontaktledning	10,0	0	10,0	2023, Q4
Kranbil ersättare för XEU299	8,0	1,6	6,0	2022, Q3

GSB och GST har inga investeringsplaner för 2022.

3.2.5 Ekonomiska konsekvenser som en följd av kriget i Ukraina

Belopp i tkr	Utfall till och med 31 aug	Prognos helår
Kostnader för flyktingmottagande	-	-
Övriga intäkter	-	-
Bedömd nettokostnad	-	-

Inget av koncernens bolag rapporterar några extrakostnader.

3.3 Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag

3.3.1 Övriga beslut och/eller uppdrag

Ingen rapportering från GSB och GST.

GSAB:

Uppdrag Ny spårvagn:

I slutet av 2019 överläts avtalet med leverantören Bombardier/Kiepe (numera Alstom) 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 21st vagnar har levererats och det finns en leveransplan mot våren 2023 för de resterande 17st 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 samtidigt som depå Ringön etapp II driftsätts.

Batch nr3 – 20st M34:

Ytterligare 20st vagnar, M34 har beställts av Västra Götalandsregionen för bedömd slutleverans 2026 alternativt kvartal 1 2027.

Tyvärr är projektet i sin helhet drabbat av förseningar, bland annat beroende på den pandemi som har varit samt därefter pga kriget i Ukraina. Detta drabbar projektet negativt på många olika sätt. Projektet i sin helhet bedöms i nuläget vara slutlevererat våren 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 Västtrafik/Västfastigheter.

4 Uppföljning till Göteborgs Stadshus AB

4.1 Specifikation av realisationsresultat vid avyttringar av fastigheter och bolag

Realisationsresultat avyttring fastighet/bolag

Specifikation rearesultat avyttring fastighet/bolag	Objekt (fastighet/bolag)	Utfall period	Motpart (externt/kommun/Stadshuskoncernen)
-	-	-	-

Ingen försäljning av fastighet eller bolag under perioden.

4.2 Påverkan på bolaget utifrån den ekonomiska utvecklingen

GSB: Den återstående verksamheten i bolaget, som omfattar depå och verkstad i Kville, påverkas framför allt av höga energipriser. Dels gäller detta för uppvärmning av fastigheten, men även för tjänster och varor som ingår i verksamhetsutövningen. I avtalet kompenseras man i stor utsträckning för dessa kostnadsökningar, och resultatpåverkan är begränsad.

GST: Bolagets verksamheter påverkas i första hand av stigande drivmedels- och energikostnader. Möjligheten att kompensera för detta är begränsade då större delen av intäkterna är i avtal med beställarna, och bundna under avtalsperioderna som sträcker sig över flera år. Diskussioner har inletts för att utreda möjligheterna att få kompensation för kostnadsökningarna.

GSAB: Den höga inflationen har skapat högre kostnader för inköp kopplat till spårvagnarna men också högre kostnader för drivmedel hos Infrastruktur. Detta har tagits i beaktning i bolagets prognos för året.