

Delårsrapport augusti 2022 bolag

Göteborgs Spårvägar 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	7
2.2.1	Riktade övergripande verksamhetsmål	7
2.2.2	Styrelsespecifika mål från KF	9
2.2.3	Verksamhetsnära mål	9
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	11
3.2	Ekonomisk uppföljning	12
3.2.1	Utfall till och med perioden	12
3.2.2	Prognos.....	13
3.2.3	Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande	13
3.2.4	Investeringsredovisning.....	14
3.2.5	Ekonomiska konsekvenser som en följd av kriget i Ukraina.....	14
3.3	Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag	14
3.3.1	Övriga beslut och/eller uppdrag.....	14

1 Sammanfattning

Göteborgs spårvägar

Göteborgs Spårvägar är en del av stadens varumärke och sätter staden i rörelse sedan 1879. Göteborgs Spårvägar AB ägs idag 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, resenärsservice, fordonsunderhåll i verkstäderna, infrastrukturunderhåll ute i spårvägsanläggningen samt det arbetas för fler och nöjdare resenärer.

Leveranser på godkänd nivå trots utmaningar

Göteborg Spårvägar har under kvartal 1 samt perioden april tom augusti 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 ett ökat resande under perioden. Dessa svåra förhållanden bedöms kvarstå tom 2026, men gradvis avtaga from 2023* och 2024* med möjlighet all leverera en kvalitativ produkt from 2027*.

Resandet ökar trots färre fordon

Speciellt poängteras det ökade resandet i perioden. Efter pandemin, from mars månad, har resandet utvecklats positivt och är på väg mot 2019 års rekordresandenivåer. Resandeutvecklingen genomförs dessutom med betydligt färre fordon än 2019 vilket påvisar uppsidan en förbättrad operativ effektivitet men nedsidan en viss trängseffekt. I förhållande till målbilden 108 miljoner delresor för 2022 bedöms resandet för 2022 istället nå 118 – 121 miljoner delresor vilket bedömningsvis kommer att innebära fullt resandeåtertagande motsvarande pre pandemisiffror under 2023. Volymen levererade M33 spårvagnar bedöms även vara så tillräcklig att produktionen bör kunna ökas from tidtabellsskiftet i december 2022 vilket kommer underlätta den fortsatta resandeutvecklingen under 2023.

Mycket bra sommarleveranser

Det poängteras även att trafikservicegraden, dvs nivån av utförd trafik, under sommaren 2022 jämfört med sommaren 2021 har förbättrats med ca en procentenhet. Det är främst de nyckeltal som GS styr över som har förbättrats tex. disponibla fordon, disponibla spårvagnsförare, inga skyddsstopp i trafiken samtidigt som en mycket omfattande evenemangssommar i Göteborg har hanterats.

Däremot har nya externa förhållanden som tex, broöppningar tyvärr påverkat trafikutförandet negativt.

Utvecklingen fortsätter

Utvecklingstakten inom Göteborgs Spårvägar är 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 alternativt kvartal 1 2027).

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	13,55	14
2. Spårvagnstillgänglighet, %	81,3	82,2	80	82
3.Trafikservicegrad, % (Enbart GS faktorer)	96,5	95,1	97	96
4.Resandeutveckling, antal miljoner delresor	95	93	75,5	(108) 118-121
5.Ombordundersökning NKU* Senaste resan	-	-	4,0	4,0

*Västrafik Nöjd kundundersökning snittbetyg skala 0 – 5.

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 periodens slutskede 2022 har ca 20st av 23st M33 varit trafiksatta (2st till utbildning, 1st på skadereparation i Bautzen). Baserat på detta grundförhållande bedöms spårvagnstillgängligheten i perioden som ansträngd men dock godkänd.
3. Baserat på periodens spårvagnstillgänglighet, åtgärder i process Leverans 100, 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. Av samtliga trafikslag i Västra Götaland återhämtar sig spårvagnstrafiken sig snabbast.
5. GS inväntar Västrafiks slutgiltiga Ombordundersökningsresultat gällande Nöjd kund. Preliminärt resultat gällande kvalitetsområdet Senaste resan påvisade för spårvagnstrafiken 4,0 på en 5 gradig skala i betyg (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. Bedöms återkomma vid tidtabellsskiftet december 2022.

2.1.2 Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling

Brist på spårvagnar
Orsak till att avvikelsen uppstått
1. Spårvagnsbrist
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 (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.

Brist på spårvagnsuppställnings- och depåkapacitet
Orsak till att avvikelsen uppstått
2. Låg nivå av spårvagnsuppställnings- och depåkapacitet
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 logistikrisker.
Ekonomiska konsekvenser
-
Vidtagna åtgärder
Organisation anpassad efter behov. Depåreovering Västtrafik (Västfastigheter) bevakas.

Brist i spårvägsanläggningen
Orsak till att avvikelsen uppstått
3. Hög nivå av driftstörningar och behov av omplaneringar i spårvägsanläggningen
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 från 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. Underhållsplaneringen måste effektiviseras och flödeshinder måste arbetas bort.

Brist i spårvägsanläggningen
Orsak till att avvikelsen uppstått
4. Låg reshastighet och låg punktlighet baserad på dålig framkomlighet
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 (10,5 km/h i högttrafik) kräver bl.a. fler antal fordon och spårvagnsförare som transporterar resenärerna, fler depåuppställningsplatser och underhållsresurser.
Ekonomiska konsekvenser
-
Vidtagna åtgärder
3-partsarbete mellan GS, Västtrafik samt Trafikkontoret planeras. Trafikmiljön och spårvagnsframförandet måste förbättras med skyddsbarriärer och framkomlighetsåtgärder.

2.1.3 Övrig väsentlig information till kommunstyrelsen

Ej aktuellt

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:	
GS bidrar det övergripande målet på följande vis:	
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:	
GS bidrar det övergripande målet på följande vis:	
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:	
GS bidrar det övergripande målet på följande vis:	
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.	

Styrelsen för Göteborgs Spårvägar AB 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

Mål

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 %

GSAB uppnår i huvudsak de Övergripande verksamhetsmålen indikatorers målbilder exklusive progress gällande reshastighet i spårvägsanläggningen.

2.2.3 Verksamhetsnära mål

Göteborgs Stad är en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor						
Indikator - Medarbetarengagemang (HME) - Totalindex						
	Utfall 2020	Utfall 2021	Mål 2022	Mål 2023	Mål 2024	Mål 2030
Utfall/mål för staden	79	78	81	81	82	85
Utfall/mål för bolaget	75	-	72*	81	82	85
Indikator - Sjukfrånvaro kommunalt anställda						

	Utfall 2020	Utfall 2021	Mål 2022	Mål 2023	Mål 2024	Mål 2030
Utfall/mål för staden (%)	9,6%	8,6%	8,1%	8,0%	7,8%	7,0%
Utfall/mål för bolaget (%)	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 %	8,4 %	7,5 %	8 %
Antal tillsvidareanställda bolagsexterna avgångar	46	59		
Antal tillsvidareanställda bolagsexterna rekryteringar	13	27		
Bolagsextern personalomsättning* (%)			4 %	3,7 %

Sjukfrånvaron var mycket hög under inledningen av året för att sedan snabbt sjunka. Sammantaget för 2022 är sjukfrånvaron lägre än under motsvarande period föregående år. De snabba fluktuationerna har berott på covid -19. Bolaget bedömer att sjukfrånvaron efter pandemins verkningar ska stabiliseras runt 7 % på årsbasis vilket är nivå med sjuktalen för 2018 och 2019. Utfall och prognos tyder på att bolagets sjukfrånvaro kommer att hamna under stadens mål om max 8,1 % sjukfrånvaro för 2022.

3.1.2 Analys av situationen inom HR-området

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

3.1.3 Långsiktig kompetensförsörjning

Bolaget upplever att det finns stor konkurrens om arbetskraften och att positionen som attraktiv arbetsgivare behöver stärkas i förhållande till flera yrkesgrupper.

Bolagets kompetensförsörjning präglas av att upplärning i hög grad behöver ske internt. Grundkompetens behöver så klart säkerställas i rekrytering men omfattande

verksamhetspecifik upplärning krävs ändå i flera yrkesgrupper (förare, mekaniker, elektriker, etc). Bolaget arbetar övergripande med att effektivisera utbildnings-/upplärningsarbetet.

Bolaget bedömer årligen behovet av antal nya förare. Bedömningen görs utifrån historisk personalomsättningshastighet, pensionsavgångar, mm. 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 för att säkerställa kompetensbehovet i olika kunskapsnivåer samt för att möjliggöra interna karriärvägar. Bolaget lyder under kollektivavtalet Trafik och konkurrerar inom tekniska sektorn med arbetsgivare som har avtal med förmånligare villkor för bland annat obekvämt arbetstid.

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	773	796	-23	763	1 206	1 203	1 198	1 202
Kostnader	-773	-793	20	-762	-1 206	-1 203	-1 198	-1 202
Rörelseresultat	0	3	-3	1	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	3	-3	1	0	0	0	0

3.2.1 Utfall till och med perioden

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

3.2.2 Prognos

Prognosen sätts för året till noll i resultat eftersom de direkttilldelade avtalen med Västtrafik och Trafikkontoret är utformade utifrån självkostnadsprincip. Det innebär att utfallet vid årsskiftet regleras mellan parterna.

Prognosen för Trafikavtalet pekar på ett resultat för året med 8,4 mnkr. Den positiva prognosen beror framför allt på 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 även fått ta del av covid-relaterade statliga bidrag om ca 5,7 mnkr vilket också bidrar till en positiv prognos.

Prognosen för Utförandeentreprenadavtalet pekar på ett resultat för året med -15 mnkr. På kostnadssidan är det framför allt kostnader för inhyrd personal som förändrats negativt mot budget. Intäktssidan 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. Efter en översiktlig intäktsprognos kan GS konstatera att betalplanen är underfinansierad med ca 8 mnkr samt att ytterligare 7 mnkr skulle behöva tillföras till befintlig verksamhet så att principen för självkostnad kan uppnås.

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
Utförandeentreprenad-avtalet	0	2	-2	0	0	0	0
Rörelseresultat	0	3	-3	0	0	0	0
Finansiellt netto	0	0	0	0	0	0	0
Resultat efter fin. poster	0	3	-3	0	0	0	0

3.2.4 Investeringsredovisning

3.2.4.1 Projektredivisning 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)
Uppgradering Hastus	35,0 Mkr	6,9 Mkr	35,0 Mkr	2024 , Q1
Slipfordon ersättare	28,0 Mkr	8,1 Mkr	28,0 Mkr	2023 , Q3
Hjulmätn.utrustning RTX, MX	20,0 Mkr	3,1 Mkr	20,0 Mkr	2022 , Q3
Skenrensare ersättare för RSS061	10,0 Mkr	0	10,0 Mkr	2023 , Q4
Montagebil ers för WFX976	10,0 Mkr	0	10,0 Mkr	2023 , Q4
Montagebil ers för EGN377	10,0 Mkr	0	10,0 Mkr	2023 , Q4
Mätsystem för kontaktledning	8,0 Mkr	1,6 Mkr	6,0 Mkr	2022 ,Q3
Kranbil ersättare för XEU299	8,0 Mkr	0	8,0 Mkr	2023 ,Q4
Lastbil ersättare för CWO 402	6,0 Mkr	0	6,0 Mkr	2023 ,Q2
Underhållsystem för Infrastruktur	5,4 Mkr	3,0 Mkr	5,4 Mkr	2023 ,Q1

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 flyktningmottagande	-	-
Övriga intäkter	-	-
Bedömd nettokostnad	-	-

Bolaget har inga ekonomiska konsekvenser.

3.3 Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag

3.3.1 Övriga beslut och/eller uppdrag

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.