**Årsrapport 2022 Bolag**

**Göteborgs Spårvägar AB**

2022

Innehållsförteckning

[1 Sammanfattning 3](#_Toc126044906)

[2 Väsentlig styrinformation till kommunstyrelsen 5](#_Toc126044907)

[2.1 Verksamhetens utveckling 5](#_Toc126044908)

[2.1.1 Redovisning av resultat 5](#_Toc126044909)

[2.1.2 Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling 6](#_Toc126044910)

[2.1.3 Övrig väsentlig koncerninformation till kommunstyrelsen 7](#_Toc126044911)

[2.2 Kommunfullmäktiges budgetmål 7](#_Toc126044912)

[2.2.1 Verksamhetsnära mål 7](#_Toc126044913)

[3 Övrig uppföljning till kommunstyrelsen 10](#_Toc126044914)

[3.1 Utveckling inom personalområdet 10](#_Toc126044915)

[3.1.1 Mått/nyckeltal som beskriver utvecklingen ur ett HR-perspektiv 10](#_Toc126044916)

[3.1.2 Analys av situationen inom HR-området 10](#_Toc126044917)

[3.1.3 Långsiktig kompetensförsörjning 11](#_Toc126044918)

[3.2 Ekonomisk uppföljning 11](#_Toc126044919)

[3.2.1 Analys av årets utfall 11](#_Toc126044920)

[3.2.2 Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande 12](#_Toc126044921)

[3.2.3 Investeringsredovisning 12](#_Toc126044922)

[3.2.4 Bokslut 13](#_Toc126044923)

[3.3 Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag 13](#_Toc126044924)

[3.3.1 Kommunalt ändamål och befogenheter 13](#_Toc126044925)

[3.3.2 Utvärdering av system för styrning, uppföljning och kontroll 14](#_Toc126044926)

[3.3.3 Kundorienterad kvalitetsledning 14](#_Toc126044927)

[3.3.4 Kriskommunikation 15](#_Toc126044928)

[3.3.5 Krisledningsplaner och beredskapsplaner 15](#_Toc126044929)

[3.3.6 Övriga beslut och/eller uppdrag 15](#_Toc126044930)

[4 Uppföljning till Göteborgs Stadshus AB 17](#_Toc126044931)

[4.1 Uppföljning kassaflöde och realisationsresultat 17](#_Toc126044932)

Bilagor

Bilaga 1: Barnbokslut 2022

Sammanfattning

**Göteborgs Spårvägar**

Göteborgs Spårvägar AB (GS) är en del av stadens varumärke. Bolaget ägs av Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB (85 procent) och av Västtrafik AB (15 procent). Göteborgs Stad är administrativ huvudman och äger spårvägsbanan med tillhörande trafikmiljö. Västtrafik är finansiell huvudman och ansvarig för trafikeringsplan, spårvagnsfordon och depåfastigheter.

Med cirka 1 300 medarbetare och 223 spårvagnar erbjuder GS persontransporter inom kollektivtrafikområdet och spårvagnsresan är vår kärnverksamhet där vi tillsammans arbetar för fler och nöjdare resenärer. Tillhörande produkterbjudanden är tidtabell, bana, fordon och service.

**Vi har gjort vårt bästa för resenärerna**

Covidpandemin påverkade bolaget med hög sjukfrånvaro under årets början. Även logistikplanering och materialförsörjning drabbades. Rysslands anfallskrig mot Ukraina har inneburit fortsatt negativ påverkan inom dessa områden under resten av 2022.

Efter pandemin var målet att snabbt återta resenärerna till spårvägstrafiken. Under 2021 levererades 93 miljoner delresor. Under 2022 ökade det till 119 miljoner. Genomsnittsbetyget för kundnöjdheten ombord var 4 av 5 möjliga men trängsel ombord hade det lägsta betyget. Tyvärr har punktlighetsvärdena gått tillbaka till 77 procent, samma som före pandemin. För att öka kvaliteten i leveranser gentemot resenärer har vi under 2022 utvecklat kapaciteten för fordon, depåer och spårvägsanläggning tillsammans med Västtrafik och Göteborg Stads Stadsmiljöförvaltning.

**Leveranser på godkänd nivå trots utmaningar**

Under 2022 var genomsnittet för vår trafikservicegrad 95 procent. Orsakerna till störda/inställda turer ändrades under året. De externa orsakerna ökade, vilket gör att interna åtgärder inte gör stort utslag på totalen. Det finns en stark koppling till trafikmiljön i Göteborg med byggnationen av exempelvis Västlänken samt en stor ökning av resande efter pandemin. De största orsakerna är trafikstockningar, fordonsförsening, hinder i spåret samt broöppning. Det senare härleds till den nya Hisingsbron.

Om vi räknar bort externa orsaker har genomsnittet för trafikservicegraden ökat från 95 procent till 97,5 procent tack vare interna förbättringsåtgärder.

**Resandet ökar trots färre fordon**

Målet för 2022 var 108 miljoner delresor, men resultatet blev 119 miljoner. Resandet började öka i mars, men med betydligt färre fordon i drift än 2019, vilket visar på en ökad effektivitet men med en viss trängseleffekt. Förmodligen når resandet 2023 nivåerna före pandemin.

**Nya och renoverade spårvagnar**

Vid utgången av 2022 hade 26 nya M33-spårvagnar levererats och under 2023 kommer ytterligare 14. Planeringen har fortsatt för leveranser av 100 M34-spårvagnar mellan 2024 och 2027 samt öppningen av etapp två på nya Ringödepån 2024. Olika moderniseringar av spårvagnstyperna M31 och M32 har också genomförts.

**Ytterligare ett starkt kvalitetsutvecklingsår**

Under 2022 har GS genomfört ett omfattande kvalitetsutvecklingsarbete inom exempelvis säkerhet, störnings- och krishantering, trafikanalys, trafikplanering, kommunikation, kompetensförsörjning, underhållsmetoder, skyltsystem till M31/32 samt förbättrat digitala verktyg och moderniserat många av våra IT-system. Med dessa som bas har GS för första gången genomfört kvalitetscertifiering enligt SIQ-modellen. SIQ har bedömt våra nuläges-och verksamhetsbeskrivningar vilket resulterade i ett första, mycket lovande, kvalitetsbetyg på 355 poäng.

Väsentlig styrinformation till kommunstyrelsen

## Verksamhetens utveckling

### Redovisning av resultat

Effektmått och övriga mått/nyckeltal

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Mått/nyckeltal** | **Utfall 2020** | **Utfall 2021** | **Utfall 2022** |
| 1.Vägtrafikolyckor, per 1 miljon km | 11,77 | 15,98 | 12,96 |
| 2. Spårvagnstillgänglighet, %  | 81 | 82 | 80 |
| 3.Trafikservicegrad, % (Enbart GS faktorer)  | 96,5 | 95,1 | 97,5 |
| 4.Resandeutveckling, antal miljoner delresor  | 95 | 93 | 119 |
| 5.Ombordundersökning NKU\* Senaste resan  | - | - | 4,0 |

\*Västtrafik Nöjd kundundersökning snittbetyg skala 0 – 5.

Kommentarer gällande perioden:

1. Antalet Vägtrafikolyckor i trafikmiljön under 2022 utvecklades i positiv riktning. Däremot utvecklades nyckeltalen gällande fall ombord, fall vid av- och påstigning samt fotgängarolyckor 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 på grund av säkerhetsskäl. I slutet 2022 har ca 22st av 26st M33 varit trafiksatta (2st till utbildning, 1st på nollställning i Västerås och 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- Coronapandemin, 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. Gällande Ombordundersökningsresultat gällande kvalitetsområdet Senaste resan påvisade för spårvagnstrafiken 4,0 på en 5 gradig skala i betyg.

Volym-, intäkts- och kostnadsutveckling

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Mått** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Beställd trafik vs Utförd trafik, miljoner km | 14,7-> 14,3 | 14,6-> 14,5 | 14,2-> 14,1 |
|  |  |  |  |

Kommentarer gällande utförd trafik i kilometer:

1. Västtrafiks beslutade Trafikplan innebar en ekonomisk besparing jämfört med föregående Trafikplan.
2. Linje 13 trafikeras ej på grund av spårvagnsbrist. Bedöms återkomma vid tidtabellsskiftet december 2022.
3. Spårarbeten skiljer sig åt från år till år och påverkar produktionen.
4. 11 spår avstängda i depå Majorna.

### Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling

|  |
| --- |
| **1. Brist på spårvagnar** |
| ***Orsak till att avvikelsen uppstått*** |
| 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. |
| **2. Brist på spårvagnsuppställnings- och depåkapacitet** |
| ***Orsak till att avvikelsen uppstått*** |
| Låg nivå av spårvagnsuppställnings- och depåkapacitet |
| ***Konsekvenser för dem 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. Depårenovering Västtrafik (Västfastigheter) bevakas.  |
| **3. Brist i spårvägsanläggningen** |
| ***Orsak till att avvikelsen uppstått*** |
| Hög nivå av driftstörningar och behov av omplaneringar i spårvägsanläggningen |
| ***Konsekvenser för dem 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 på grund av de av Stadsmiljöförvaltningen erhållna spårarbetesplanerna. Konsekvensen för spårvagnsförarna är främst felkörningar, schemarubbningar och övertid. |
| ***Ekonomiska konsekvenser*** |
| - |
| ***Vidtagna åtgärder*** |
| 3-partsamarbete mellan GS, Västtrafik samt Stadsmiljöförvaltningen planeras. Underhållsplaneringen måste effektiviseras och flödeshinder måste arbetas bort. |

|  |
| --- |
| **4. Brist i spårvägsanläggningen** |
| ***Orsak till att avvikelsen uppstått*** |
| 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 högtrafik) kräver bland annat fler antal fordon och spårvagnsförare som transporterar resenärerna, fler depåuppställningsplatser och underhållsresurser. |
| ***Ekonomiska konsekvenser*** |
| - |
| ***Vidtagna åtgärder*** |
| 3-partsamarbete mellan GS, Västtrafik samt Stadsmiljöförvaltningen planeras. Trafikmiljön och spårvagnsframförandet måste förbättras med skyddsbarriärer och framkomlighetsåtgärder. |

### Övrig väsentlig koncerninformation till kommunstyrelsen

Ej aktuellt.

## Kommunfullmäktiges budgetmål

### Verksamhetsnära mål

Information om utfall för staden saknas för 2022.

Verksamhetsnära mål

|  |
| --- |
| ***Göteborgs Stad är en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor*** |
| **Indikator - Medarbetarengagemang (HME) - Totalindex** |
|  | **Utfall 2020** | **Utfall 2021** | **Utfall 2022** | **Mål 2023** | **Mål 2024** | **Mål 2030** |
| Utfall/mål för staden | 79 | 78 |  | 81 | 82 | 85 |
| Utfall/mål för bolaget | 75 | - | 72 | 81 | 82 | 85 |
| **Indikator - Sjukfrånvaro kommunalt anställda** |
|  | **Utfall 2020** | **Utfall 2021** | **Utfall 2022** | **Mål 2023** | **Mål 2024** | **Mål 2030** |
| Utfall/mål för staden (%) | 9,6 | 8,6 |  | 8,0 | 7,8 | 7,0 |
| Utfall/mål för bolaget (%) | 8,6 | 8,0 | 7,5 | 8,0 | 7,8 | 7,0 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **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 -> Trafikservicegrad | 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% |

**Övergripande**

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 AFFÄRSPLAN, framgång i 3-partsamarbetet med Västtrafik samt Göteborg Stads Stadsmiljöförvaltning.

*1. Göteborg är en attraktiv stad där alla ges chansen att forma sina liv och ingen lämnas utanför.*

* 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.

*2. Göteborg är en hållbart växande storstad med framtidstro.*

* 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).

* GS bidrar det övergripande målet på följande vis:

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).

* GS bidrar det övergripande målet på följande vis:

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.

*3. Göteborg är en storstad med stabil ekonomi och hög tillväxt.*

* GS bidrar det övergripande målet på följande vis:

Indikator 3.3 ”Göteborg Stad är en *attraktivarbetsgivare med goda arbetsvillkor*” möts genom att GS levererar ett högt **Hållbart medarbetarengagemang** (HME).

* GS bidrar det övergripande målet på följande vis:

Indikator 3.3 ”Göteborg Stad är en *attraktivarbetsgivare med goda arbetsvillkor*” möts genom att GS levererar en låg **sjukfrånvaro**.

Göteborgs Spårvägar uppnår i huvudsak de Övergripande verksamhetsmålens indikatorers målbilder exklusive progress gällande reshastighet i spårvägsanläggningen.

Övrig uppföljning till kommunstyrelsen

## Utveckling inom personalområdet

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **2020** | **2021** | **2022** |
| Total sjukfrånvaro (%) | 8,6 | 8,0 | 7,5 |
| Bolagsextern personalomsättning\* (%) | 10 | 8,9 | 8,7 |

Nyckeltalen extern personalomsättning 2020 och 2021 har räknats om för att säkerställa att de tagits fram på samma sätt som, och är jämförbara med måttet för 2022.

### Analys av situationen inom HR-området

På Göteborgs Spårvägar arbetar cirka 1 300 medarbetare som utför arbete inom någon av bolagets över hundra olika befattningar. Gemensamt är att alla, oavsett befattning, har rätt till en trygg och säker arbetsmiljö. Hot och våld i kollektivtrafiken ett växande problem. Bolagets medarbetare erbjuds utbildning i konflikthantering för att minska risken för hot och våld samt verktyg för att snabbt tillkalla hjälp om de skulle drabbas.

För att främja god hälsa fortsätter bolaget att erbjuda hälsoundersökning, friskvårdsbidrag, träningsgrupper, viktväktargrupper samt medarbetarstöd. Bolagets sjukfrånvaro har under andra halvan av 2022 återgått till nivåer som ligger i nivå med 2019. På årsbasis är frånvaron dock fortsatt något högre än 2019.

Under våren genomförde bolaget en medarbetarundersökning med målet att öka andelen svarande samt att utveckla frågeställningarna och takt i återrapportering jämfört med tidigare enkäter. Svarsfrekvensen blev 79 % vilket är 16 % högre än tidigare mätning. HME uppgick till 72 som är något lägre än målsättningen för staden. Resultaten kring närmaste chef är bra. Den fysiska arbetsmiljö och den organisatoriska tilliten behöver förbättras. Bolaget har sedan mätningen genomfört en fördjupad undersökning kring tystnadskultur och organisatorisk tillit. Utifrån resultaten arbetar bolaget med utveckling av ledarskap, medarbetarskap och kommunikation. Resultatet från medarbetarenkäten visar också att fortsatt arbete med att säkerställa en arbetsplats helt fri från trakasserier och diskriminering behövs.

För att utveckla verksamheteten mot våra affärsmål är rätt kompetens A och O. Bolaget upplever fortsatt utmaningar i att rekrytera till tekniska yrken som elektriker och mekaniker. Bolaget har också ett stort behov av att rekrytera nya förare för att kunna leverera en full produktion.

### Långsiktig kompetensförsörjning

Bolaget har påbörjat arbetet med att ta fram en kompetensförsörjningsstrategi och tagit del av stadens arbete med kompetensförsörjningsprognos för välfärdssektorn. SKRs modell för strategisk kompetensförsörjning används som grund för arbetet. Syftet är att öka bolagets förmåga att ha rätt mängd kompetens tillgänglig vid varje givet tillfälle. Utifrån den strategiska inriktningen ska konkreta åtgärdsplaner tas fram för respektive del av organisationen där kompetensförsörjningen är en kritisk fråga.

Behoven är mest trängande framförallt inom föraryrket men näst intill lika stort vad gäller tekniker såsom mekaniker och elektriker för arbete i depå och i bananläggning. En bred palett av åtgärder kommer att behövas och nya arbetssätt behöver utvecklas. Kan bolaget göra det enklare att klara föraryrket genom att göra åtgärder i till exempel kommunikationssystem, går det att göra mer attraktiva scheman, kan utbildningsinnehållet och pedagogik utvecklas, kan åtgärder göra att medarbetare orkar arbeta längre, etc, etc.

## Ekonomisk uppföljning

### Analys av årets utfall

Resultaträkning

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **(Belopp i mnkr)** | **Bokslut 2022** | **Budget 2022** | **Avvikelse** | **Bokslut 2021** | **Bokslut 2020** |
| Intäkter | 1 221 | 1 198 | 23 | 1 202 | 1 159 |
| Kostnader | -1 221 | 1 198 | -23 | -1 202 | -1 159 |
| Rörelseresultat | 0 | 0 | 0 | 0 | -0,1 |
| Finansiella intäkter | 0,9 | 0,1 | 0,8 | 0,4 | 0,5 |
| Finansiella kostnader | 0 | 0 | 0 | -0,1 | 0 |
| Resultat efter fin poster | 0,9 | 0,1 | 0,8 | 0,3 | 0,4 |

Omsättningen uppgick till 1 221 (1 202) mnkr, vilket är en ökning med 1,6 procent jämfört med 2021, och nettoresultatet slutade på 0,9 (0,3) mnkr.

De större avvikelserna som förklarar bolagets utfall mot budget är;

* Högre kostnader för drift, material och tjänster, -11,3 mnkr. Det förklaras av högre uttag av material kopplat till spårvagn, större volym i upparbetning och inläggning i lager av högvärdeskomponenter samt att utrangeringskostnaden av M28 har ökat med 8 mnkr på grund av flytt från Ringön till nya uppställningslokaler.
* Högre kostnader för kollisionsskador och bärgningskostnader, -3,4 mnkr.
* Högre kostnader för inhyrd personal på grund av personalbrist hos avdelning Infrastruktur och driftsäkring.

Lägre personalkostnader möter upp delar av de negativa utfallen mot budget som beskrivits ovan. De främsta anledningarna till varför personalkostnaderna visar positiv avvikelse mot budget är 1) svårigheter att rekrytera in personal inom Infrastruktur, vilket i stället ger högre kostnader för inhyrd personal 2) lägre trafikproduktion än budgeterat, vilket ger lägre bemanningsbehov 3) eftersläpning av rekrytering av vakanta tjänster 4) färre spårvagnselever och utförda utbildningar än budgeterat 5) hög sjukfråvaro under kvartal 1, vilket gett positiv effekt på personalkostnaderna.

### Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **(Belopp i mnkr)** | **Bokslut 2022** | **Budget 2022** | **Avvikelse** | **Bokslut 2021** | **Bokslut 2020** |
| Trafikavtalet | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Utförandeentreprenadavtalet | 0 | 0 | 0 | 0 | -0,1 |
| Rörelseresultat | 0 | 0 | 0 | 0 | -0,1 |
| Finansiellt netto | 0,9 | 0,1 | 0,8 | 0,3 | 0,5 |
| Resultat efter fin. poster | 0,9 | 0,1 | 0,8 | 0,3 | 0,4 |
|  |  |  |  |  |  |

I bokslutet för 2022 visar Trafikavtalet ett resultat på 5,6 mnkr och Utförandeentreprenadavtalet -20,6 mnkr. Utifrån principen om självkostnad har resultaten bokats upp för motparterna Västtrafik (5,6 mnkr) och Stadsmiljöförvaltningen (-20,6 mnkr) och bolaget visar efter uppbokningen ett totalt resultat före finansiella intäkter och kostnader på 21 tkr.

### Investeringsredovisning

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Benämning projekt enl. inv. plan, i mnkr** | **KF beslutat (ja/nej)** | **Budget per projekt** | **Ack utfall tom perioden** | **Aktuell prognos för hela projektet** | **Beräknas färdigt (år, kv)** |
| Uppgradering Hastus | Nej | 35,0 Mkr | 12,2 Mkr | 35,0 mkr | 2024 , Q1 |
| Slipfordon ersättare för 4116 | Nej | 28,0 Mkr | 8,1 Mkr | 28,0 Mkr | 2023 , Q4 |
| Hjulmätningsutrustning RTX, MX | Nej | 20,0 Mkr | 3,7 Mkr | 20,0 Mkr | 2023 , Q1 |
| Skenrensare ersättare för RSS061 | Nej | 10,0 Mkr | 0 | 10,0 Mkr | 2023 , Q4 |
| Montagebil ersättare för WFX976 | Nej | 10,0 Mkr | 0 | 10,0 Mkr | 2023 , Q4 |
| Montagebil ersättare för EGN377 | Nej | 10,0 Mkr | 0 | 10,0 Mkr | 2023 , Q4 |
| Mätsystem för kontaktledning | Nej | 8,0 Mkr | 1,6 Mkr | 8,0 Mkr | 2023 , Q2 |
| Kranbil ersättare för XEU299 | Nej | 8,0 Mkr | 0 | 8,0 Mkr | 2023 , Q4 |
| Lastbil ersättare för CWO 402 | Nej | 6,0 Mkr | 0 | 6,0 Mkr | 2023 , Q2 |

### Bokslut

I bokslutet för 2022 blev utfallet mot budget +5,6 mnkr inom ramen för Trafikavtalet samt -20,6 mnkr inom ramen för Utförandeentreprenadavtalet. Utifrån principen om självkostnad har resultaten bokats upp som skuld respektive fordran.

Omsättningen uppgick till 1 221 (1 202) mnkr, vilket är en ökning med 1,6 procent jämfört med 2021, och nettoresultatet slutade på 0,9 (0,3) mnkr.

Väsentliga poster i resultaträkningen är kostnadsutfallen kopplat till drift, material och tjänster (-43 mnkr) samt lägre personalkostnader än budget (+49 mnkr).

Inom drift, material och tjänster finns högre uttag av material kopplat till spårvagn, större volym i upparbetning och inläggning i lager av högvärdeskomponenter samt att utrangeringskostnaden av M28 har ökat med 8 mnkr på grund av flytt från Ringön till nya uppställningslokaler. Inom denna kostnadsgrupp finns också högre kostnader för inhyrd personal inom Infrastruktur och driftsäkring än vad som är budgeterat.

Utfallen för personalkostnader blev istället lägre än budget och väger upp resultatet till dryga 5 mnkr.

Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten har ökat med 41,2 mnkr jämfört med 2021, vilket främst förklaras av större pågående IT-projekt som syftar till att effektivisera bolagets processer avseende materialförsörjning och personalplanering.

Lagervärdet har ökat med 28,2 mnkr och det kan förklaras av att materialpriser har ökat samt att fler komponenter med högre värde lagts in i lager. Mot bakgrund av svårigheter att få tillgång till alla reservdelar och ibland långa leveranstider måste också inköp ske i god tid för att säkerställa materialförsörjningen.

Övriga fordringar har minskat med 42,5 mnkr, vilket beror på att bolagets underkonto hos Swedbank tillhörande Göteborgs Stad minskat med 42,7 mnkr.

Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter har minskat med 51,8 mnkr, vilket i huvudsak beror på att föregående års förlust för Trafikavtalet om 53,6 mnkr redovisades som en upplupen intäkt per 211231.

Leverantörsskulder har minskat med 31,6 mnkr, vilket beror på att bolaget gjort större leverantörsbetalningar i slutet av december för att minimera dubbelarbete vid övergången till Proceedo efter årsskiftet.

Kassaflödet är negativt, vilket i huvudsak förklaras av att bolaget är inne i en investeringsintensiv period och större leverantörsbetalningar i slutet av december i samband med övergång till nytt affärssystem.

## Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag

### Kommunalt ändamål och befogenheter

Styrelsen och Verkställande direktören bedömer att verksamheten är i linje med kommunens ändamål med sitt ägande av bolaget och att bolaget har följt de principer som framgår av 3 paragrafen i bolagsordningen.

### Utvärdering av system för styrning, uppföljning och kontroll

Göteborgs Spårvägar använder sig främst av Internkontrollplan (IKP), Trafiksäkerhets- och trygghetsplan (TTP), SIQ kvalitetscertifiering samt extern utvärdering av styrelsens arbete. Styrelsen och Verkställande direktören bedömer att verksamheten har erforderliga system för styrning, uppföljning och kontroll.

### Kundorienterad kvalitetsledning

Göteborgs Spårvägar använder sig av kvalitetsmodellen SIQ och kvalitetsmetoden PGUF.

Styrelsen och Verkställande direktören bedömer att verksamheten har erforderliga modeller och metoder för kundorienterad kvalitetsledning.

**Kvalitetsenheten leder och samordnar Göteborgs Spårvägars kvalitetsutveckling.**

För att hålla en hög och jämn kvalitet och förbli relevanta för våra kunder, resenärer och medarbetare behöver vi som bolag arbeta löpande med att utveckla vår verksamhet. Det innefattar att ständigt förbättra processer, arbetssätt och metoder och därmed nå hållbara resultat och skapa nytta för dem vi är till för, det vill säga för kunderna och resenärerna.

För att kunna ha gemensamt fokus på det som vi ska leverera och till vem har vi beslutat att tillämpa ett processorienterat arbetssätt. Det processorienterade arbetssättet skapar förutsättningar att se en verksamhets arbetsflöden över de organisatoriska gränserna och hur de olika delarna påverkar varandra. I arbetet med det processorienterade arbetssättet har vi på Göteborgs Spårvägar tagit fram ett ramverk vars syfte är att beskriva hur arbetssättet ska tillämpas tillsammans med en fortsatt digitaliseringsutveckling. I ramverket har även roller, forum och verktyg tydliggjorts.

**Implementering av kvalitetsmodell gav goda resultat**

Göteborgs Spårvägar har under 2022 bedrivit ett omfattande projekt vars syfte har varit att implementera SIQ Managementmodell och att ansöka om Utmärkelsen Svensk Kvalitet. SIQ Managementmodell är en kvalitetsmodell som ska stötta bolaget i arbetet mot förbättrade resultat och en ständigt pågående hållbarhetsinriktad och kunddriven verksamhet. Utmärkelsen Svensk Kvalitet är Sveriges mest prestigefulla utmärkelse för framgångsrika organisationer.

För att bli ett av Europas bästa spårvägsbolag 2027 behöver Göteborgs Spårvägar arbeta med bolagets verksamhetskvalitet och skapa struktur och systematik i arbetssätten och detta är något som vi gör med stöd av kvalitetsmodellen som fokuserar på områdena kunder, ledarskap, medarbetarskap, processer och resultat.

Vi har under året ansökt om utmärkelsen, levererat en utförlig beskrivning av vår verksamhet, blivit utvärderade av SIQ:s examinationsteam och fått en återföringsrapport. Det som lyfts fram i återföringsrapporten som signifikanta styrkor är bland annat vårt arbetssätt rörande ledning, introduktion av nyanställda, vår förmåga att involvera medarbetare i utvecklingen av verksamheten samt vårt tydliga fokus på säkerhet. Organisationen har under 2022 fått ett kvitto på sin kunskap och färdighet gällande kvalitetsutvecklingens modeller och metoder till en glädjande nivå av 355 poäng.

**Befästande av kvalitetsmodell kommer att ge ännu bättre resultat**

Att arbeta med förbättringsarbete är nödvändigt och mycket viktigt för Göteborgs Spårvägar för att bolaget ska lyckas nå målen och utveckla sin leverans, kvalitet och effektivitet. Fokus under innevarande år ligger därför vara att befästa SIQ Managementmodell och det processorienterade arbetssättet i bolaget. Vi behöver vidareutveckla det systematiska arbetssätt i hur Göteborgs Spårvägar mäter, följer upp, lär och förbättrar sin verksamhet. Den metod som ska vidareutveckla arbetssättet med ständiga förbättringar heter PGUF och står för planera-genomföra-utvärdera-förbättra. Arbetet med PGUF är påbörjat och kommer att införas brett i organisationen.

Under 2023 kommer vi att arbeta med cirka tio prioriterade förbättringsområden som identifierats i återföringsrapporten. Förbättringar inom dessa områden ska öka möjligheten för bolaget att erhålla Utmärkelsen Svensk Kvalitet vilken bolaget har för avsikt att ansöka om 2023.

### Kriskommunikation

Göteborgs Spårvägar följer Göteborgs Stads riktlinje för kriskommunikation och har under 2022 arbetat med att implementera den och anpassa den in i Göteborgs Spårvägars Kriskommunikationsplan. I planen framgår kommunikationsplanering och strategi i kris och höjd beredskap. Denna har även varit en del i de omfattande krisövningarna som genomförts under året.

Göteborgs Spårvägars kommunikationsenhet är även representerade i nätverket för stadens kriskommunikation med tillhörande regelbundna möten.

### Krisledningsplaner och beredskapsplaner

Hur framskrider arbetet med beredskapsplanerna?

Göteborgs spårvägar har ett färdigt utkast till ny beredskapsplan som kommer antas senast i februari 2023. Planen innehåller prioriteringar och minimikrav gällande samhällsviktig verksamhet samt förslag till krigsorganisation. Samverkan har inletts för att identifiera resurser och kompetenser som skulle kunna göras tillgängliga för andra.

Har ni reviderat era krisledningsplaner under 2021-2022?

Bolaget har reviderat sina krisplaner under 2021 samt i samband med arbetet inför höjd beredskap under 2022.

### 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 26st vagnar har levererats och det finns en leveransplan mot sommaren 2023 för de resterande 14st 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.

Uppföljning till Göteborgs Stadshus AB

## Uppföljning kassaflöde och realisationsresultat

Uppföljning kassaflöde och realisationsresultat

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Kassaflöde (mnkr)** | **Kassaflöde innevarande år** | **Kassaflöde föregående år** |
| Löpande verksamhet | 11,9 | 22,7 |
| Investeringsverksamhet | -60,7 | -22,8 |
| Finansieringsverksamhet | 6,1 | 0 |
| SUMMA | -42,7 | -0,1 |

Specifikation rearesultat avyttring fastighet/bolag

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Specifikation rearesultat avyttring fastighet/bolag** | **Objekt (fastighet/bolag)** | **Utfall 2022** | **Motpart (extern/kommun/Stadshuskoncernen)** |
|  |  |  |  |