Delårsrapport mars 2023 Bolag

Göteborgs Spårvägar AB

Innehållsförteckning

[1 Sammanfattning 3](#_Toc132262476)

[2 Väsentlig styrinformation till kommunstyrelsen 5](#_Toc132262477)

[2.1 Verksamhetens utveckling 5](#_Toc132262478)

[2.1.1 Mått/nyckeltal som beskriver verksamhetens utveckling 5](#_Toc132262479)

[2.1.2 Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling 6](#_Toc132262480)

[2.1.3 Övrig väsentlig information till kommunstyrelsen 7](#_Toc132262481)

[2.2 Kommunfullmäktiges budgetmål 7](#_Toc132262482)

[2.2.1 Organisationsmål 7](#_Toc132262483)

[3 Övrig uppföljning till kommunstyrelsen 9](#_Toc132262484)

[3.1 Utveckling inom personalområdet 9](#_Toc132262485)

[3.1.1 Mått/nyckeltal som beskriver utvecklingen ur ett HR-perspektiv 9](#_Toc132262486)

[3.1.2 Analys av situationen inom HR-området 9](#_Toc132262487)

[3.1.3 Systematiskt arbetsmiljöarbete och aktiva åtgärder 10](#_Toc132262488)

[3.2 Ekonomisk uppföljning 10](#_Toc132262489)

[3.2.1 Utfall till och med perioden 11](#_Toc132262490)

[3.2.2 Prognos 11](#_Toc132262491)

[3.2.3 Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande 12](#_Toc132262492)

[3.2.4 Investeringsredovisning 12](#_Toc132262493)

[3.3 Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag 13](#_Toc132262494)

[3.3.1 Åtgärder kopplade till energiförsörjningen 13](#_Toc132262495)

[3.3.2 Övriga beslut och/eller uppdrag 14](#_Toc132262496)

[4 Uppföljning till Göteborgs Stadshus AB 15](#_Toc132262497)

[4.1 Uppföljning av bolagsstyrelsens utvärdering av eget arbete 15](#_Toc132262498)

[4.2 Uppföljning av kassaflöde, lån och realisationsresultat 15](#_Toc132262499)

[5 Styrinformation till styrelsen 16](#_Toc132262500)

Sammanfattning

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.

**Leveranserna försämrades under kvartal 1 jämfört med 2022**

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 var 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.

Under kvartal 1 2023 var genomsnittet för vår trafikservicegrad mycket låga 92,05 procent samt punktligheten var mycket låga 70,96 procent. Främst de externa orsakerna har ökat inom områdena trafikstockningar, fordonsförseningar, evenemang, hinder i banan, broöppning samt hastighetsreduceringar pga problem med rälssprickor. Denna negativa utveckling bedöms allvarligt påverka resenärs- och medarbetarnöjdheten under en längre tid då förbättringar av trafikmiljön och spårvägsanläggningens kvalitet tar lång tid att åtgärda.

**Resandet ökar trots färre fordon**

Under 2022 blev resultatet 119 miljoner delresor.

Under kvartal 1 2023 har resandet återhämtat sig starkt i spårvägstrafiken och är endast 8,2 procentenheter ifrån resandenivåerna under rekordåret 2019. Speciellt mars månad utmärkte sig och var endast 4 procentenheter ifrån resandenivåerna under 2019.

Spårvägstrafiken är det trafikslag i Västra Götalandsregionen som återhämtar sig snabbast och kommer att ha en fortsatt positiv utveckling i det fall fordonsanskaffningen sker enligt plan och om trafikmiljön åtgärdas. Utvecklingen mot 2023 års mål på 134 miljoner delresor bedöms som svårt men möjligt att uppnå.

**Nya spårvagnar och ny depå**

Vid utgången av kvartal 1 2023 hade 30 nya M33-spårvagnar levererats och under 2023 kommer ytterligare 10. Planeringen har fortsatt för leveranser av 60 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 samt etableringen av dessa fordons nya skyltsystem fortskrider enligt plan med slutgiltig leverans i augusti 2023.

Väsentlig styrinformation till kommunstyrelsen

## Verksamhetens utveckling

### Mått/nyckeltal som beskriver verksamhetens utveckling

Effektmått och övriga mått/nyckeltal

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Mått/nyckeltal** | **Utfall 2021** | **Utfall 2022** | **Utfall perioden 2023** | **Prognos helår 2023** |
| 1.Vägtrafikolyckor, per 1 miljon km | 15,98 | 10,59 | 19,17 | 17,0 |
| 2. Spårvagnstillgänglighet, %  | 82 | 80 | 80 | 80 |
| 3.Trafikservicegrad, % (Enbart GS faktorer)  | 95,1 | 95,0 | 92,05 | 93,0 |
| 4.Resandeutveckling, antal miljoner delresor  | 93 | 119 | 32 | 129-134 |
| 5.Ombordundersökning NKU\* Senaste resan  | - | 4,0 | - | 3,9 |

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. Under kvartal 1 2023 utvecklades ånyo Vägtrafikolyckorna i negativ riktning.
2. I slutet av kvartal 1 2023 har ca 26st av 30st 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 ökade externa faktorer bedöms den utförda trafiken trafikservicegraden, som icke godkänd.
4. Under perioden så har resandeutvecklingen utvecklats positivt. Av samtliga trafikslag i Västra Götaland återhämtar sig spårvagnstrafiken sig snabbast.
5. Gällande Ombord undersökningsresultat gällande kvalitetsområdet Senaste resan påvisade för spårvagnstrafiken 4,0 på en 5 gradig skala i betyg. Ingen mätning har genomförts under perioden.

Volym-, intäkts- och kostnadsutveckling

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Mått** | **Utfall perioden jämfört med samma period föregående år** | **Prognos helår jämfört med helår föregående år** |
|  Beställd trafik vs Utförd trafik, miljoner km  |  |  |
|  |  |  |

Tabell ovan innehåller ingen information då den ersätts med rapport nedan angående Beställd trafik vs Utförd trafik, miljoner km.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Mått** | **2021** | **2022** | **2023** |
| Beställd trafik vs Utförd trafik, miljoner km | 14,6->14,5 | 14,2->14,1 | 14,4->? |

Kommentarer gällande utförd trafik i kilometer:

1. Linje 13 trafikeras åter from T23.
2. Utfallet kvartal 1 2023 gällande Utförd trafik bedöms tidigast vid UR 2.

### 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 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. Depårenovering Västtrafik (Västfastigheter) samt etablering av Ringön etapp II bevakas.  |

|  |
| --- |
| **3. Brist i spårvägsanläggningen** |
| ***Orsak till att avvikelsen uppstått*** |
| Hög nivå av driftstörningar, hastighetsnedsättningar 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 from december – december månad (12 månader) genomförs ett mycket stort antal omplaneringar av tidtabellen på grund av de av Stadsmiljöförvaltningen, delvis, erhållna spårarbetesplanerna. Konsekvensen för spårvagnsförarna är främst felkörningar, schemarubbningar och övertid. Risk för arbetsmiljöutmattning föreligger. |
| ***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 (9 - 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. Risk för arbetsmiljöutmattning föreligger. |

### Övrig väsentlig information till kommunstyrelsen

Ej aktuellt.

## Kommunfullmäktiges budgetmål

Hur har styrelsen tagit sig an målen i kommunfullmäktiges budget 2023?

Not: Göteborgs Spårvägar AB finansieras direkt samt indirekt av Västtrafik.

### Organisationsmål

|  |
| --- |
| ***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 bolaget | \* | 73 | 72 | 73 | 81 | 85 |
| **Indikator - Sjukfrånvaro kommunalt anställda** |
|  | **Utfall 2020** | **Utfall 2021** | **Utfall 2022** | **Mål 2023** | **Mål 2024** | **Mål 2030** |
| Utfall/mål för bolaget | 8,6% | 8,0% | 7,5% | 7,5% | 7,5% | 7,0% |

HME: Ingen mätning 2020.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Mål** | **Indikator** | **Utfall 2022** | **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 | 95% | 96% | 95% | 96% | 99% |
| Gbg Stad Övergripande mål nr. 2 | 2.1 Göteborg Stad tar ansvar för kommande generationers livskvalitet -> Fossilfri fordonsflotta | 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 | 119 | 108 | 134 | 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 | 15 km/h |
| Gbg Stad Övergripande mål nr. 3 | 3.3 Göteborg Stad är en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor -> HME | 73 | 74 | 74 | 78 | 80 |
| Gbg Stad Övergripande mål nr. 3 | 3.3 Göteborg Stad är en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor -> Sjukfrånvaro | 7,5% | 8,0% | 7,5% | 7,5% | 7,0% |

Övrig uppföljning till kommunstyrelsen

## Utveckling inom personalområdet

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

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Aktuell period (ack sedan årets början)** | **Aktuell period föregående år (ack sedan årets början)** | **Prognos 2023** | **Utfall dec 2022** |
| Antal årsarbetare | 211,4 | 197,3 | 1300 | 1228,8 |
| Total sjukfrånvaro (%) | 6,7 | 10,9 | 7 | 7,5 |
| Antal tillsvidareanställda bolagsexterna avgångar | 21 | 10 |  |  |
| Antal tillsvidareanställda bolagsexterna rekryteringar | 17 | 17 |  |  |
| Bolagsextern personalomsättning\* (%) |  |  | 10 | 8,7 |

Kort sjukfrånvaro (1-14 dagar) är inte längre påverkad av pandemi eller rekommendation att stanna hemma vid förkylningssymtom vilket påverkar sjuktalen positivt. Högst sjukfrånvaro finns i bolagets största yrkesgrupp - spårvagnsförare - där sjukfrånvaron uppgår till 9,2 %. Bolaget arbetar med förebyggande och främjande åtgärder för att minska sjuktalen.

Under årets första månader har fler avgått externt än tidigare år. Under 2020 och 2021 avgick 16 personer under samma period. Vid jämförelse även med äldre siffror syns 2022 som en tillfällig avvikelse med lägre avgång och 2023 mer som ett normalår. Bolaget har dock utmaningar i att rekrytera, utbilda och behålla kompetent personal framförallt i yrkesgrupperna spårvagnsförare och tekniker och en lägre omsättning vore positiv. Prognosen för 2023 tar hänsyn till de utmaningar i arbetsmiljö som finns i trafik- och vagnsmiljö.

### Analys av situationen inom HR-området

Bolagets medarbetarenkät har precis genomförts med god svarsfrekvens på 75 %. HME på bolagsnivå är 73 vilket är något lägre än stadens snitt. HME har legat stabilt på samma nivå de senaste tre åren. Inom de valda förbättringsområdena Organisatorisk tillit och Intern kommunikation syns tydliga förbättringar jämfört med föregående år. Bolaget kommer dock att fortsätta fokusera på dessa områden för att nå än högre resultat. Resultatet visar att medarbetarna i hög utsträckning känner sig trygga i sin arbetsmiljö. Det finns dock fortsatt utfall som visar att medarbetare upplever att de på något sätt blivit utsatta av chefer eller kollegor i det dagliga arbetet. Under hösten planeras en bolagsövergripande insats för att förebygga kränkningar, diskriminering och sexuella trakasserier i arbetsmiljön.

I enkäten och i avvikelsehanteringssystemet IA går det att utläsa att trafikmiljöns yttre förutsättningar påverkar arbetsmiljön i allt större omfattning. Hinder i vägen och nedsatta hastighetsbegränsningar på grund av brister i banans skick eller arbete i spår gör att tidtabellen inte kan hållas. Punktlighet i mars uppgår till ca 71 %. Det i sin tur leder till ökad stress både i mötet med resenären och kopplat till viljan att vara i tid. Körtider och pauser påverkas. Bolagets 600 förare får stöd av ca 60 trafikledare och driftplanerare vars arbetsmiljö i sin tur påverkas negativt av fler störningar i trafiken.

Bolaget har i dag personalbrist vad gäller förare och förarbrist är en av de orsaker till trafikstörning som följs upp veckovis. Bolaget har ett stort rekryteringsbehov av förare och tekniker de kommande åren. 2024 öppnas en ny depå på Ringön och 2025 planeras utbyggnad av spårvagnsnätet. Detta gör att personalavgångar behöver ersättas fullt ut samtidigt som personalstyrkan också ska växa. I nuläget är det svår att ersätta omsättningen. Det är av vikt att arbeta för goda villkor, bra arbetsmiljö och kompetensutveckling för att kunna rekrytera och behålla personal i tillräcklig omfattning för att kunna driva verksamheten fullt ut. Bolaget använder de kanaler som finns för att kunna påverka beslutsfattare vad gäller trafikmiljö och bana. Det inre arbetet fokuseras kring en ny kompetensförsörjningsstrategi och åtgärder kopplat till den. Ett förlängt arbetsliv, ökade satsningar på att behålla medarbetare, sänkta trösklar in i arbete och förbättrade villkor är några åtgärder som undersöks.

Det är sannolikt att förarbrist kommer att påverka förmågan att leverera grunduppdraget fullt ut de kommande åren.

### Systematiskt arbetsmiljöarbete och aktiva åtgärder

Har ni genomfört den årliga uppföljningen av det systematiska arbetsmiljöarbetet? JA/NEJ

Ja.

Parter är överens om att arbetet fungerar bättre än tidigare med nytt upplägg i HMS-kommittéer (hälsa, miljö och säkerhet).

Genomförande av riskanalys och egenkontroll i tid behöver förbättras.

Uppföljning av att GAM genomförts kommer att fortgå.

Har ni genomfört den årliga uppföljningen av aktiva åtgärder? JA/NEJ

Ja. Tas upp med fackliga parter under april 2023.

Kunskapshöjande åtgärder kring kränkande särbehandling, diskriminering och sexuella trakasserier genomförs under slutet av året 2023.

## Ekonomisk uppföljning

Resultaträkning i sammandrag

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Belopp i mnkr** | **Period** | **Helår** |
|  | Utfall | Budget | Avvikelse | Utfall fg år | Prognos | Fg prognos | Budget | Bokslut fg år |
| Intäkter | 328 | 325 | 3 | 299 | 1 310 | 1 307 | 1 297 | 1 221 |
| Kostnader | -328 | -334 | 6 | -299 | -1 310 | -1 307 | -1 297 | -1 221 |
| **Rörelseresultat** | **0** | **-9** | **9** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| Finansiella intäkter | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Finansiella kostnader | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Resultat efter fin. poster** | **1** | **-9** | **10** | **0** | **1** | **0** | **0** | **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 (4,5 mnkr) och Utförandeentreprenadavtalet (-5,4 mnkr) bokats upp som en skuld respektive fordran i balansräkningen.

Resultatet före uppbokning är positivt inom ramen för Trafikavtalet. På intäktssidan finns 1 mnkr högre intäkter som härleds till försäkringsutbetalningar och bidrag för sjuklönekostnader. På kostnadssidan så är lagerförändringen lägre än budgeterat, vilket påverkar resultaträkningen med -7 mnkr för perioden. Denna summa består av personalkostnader ca -16 mnkr mot budget samt uttag material ca +9 mot budget. Trafikavtalet visar också lägre inköp av material på 6,2 mnkr. Senareläggning av investeringar påverkar avskrivningar positivt med 2,8 mnkr.

Inom ramen för Utförandeentreprenadavtalet visar bolaget för perioden ett minusresultat före resultatuppbokning. Intäkterna avviker med drygt –10,9 mnkr och kan framför allt förklaras med att budgeterade arbeten inte utförts och/eller ännu ej påbörjats samt periodiseringar. Samtidigt redovisar verksamheten minskade kostnader till följd därav. Det negativa resultatet kan i huvudsak härledas till kostnader i utfallen som prislistan inte tar full höjd för i dagsläget, till exempel övrig frånvarotid (2,3 mnkr). Samtidigt har verksamheten erhållit icke budgeterade intäkter avseende försäljning av en fordran om 0,8 mnkr vilket förbättrar resultatet.

### Prognos

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

Prognos gentemot budget för Trafikavtalet uppgår till 15 mnkr. I prognosen ökar intäktssidan med ca 20 mnkr för destinationsskyltar, vilket också ökar kostnaderna med motsvarande summa inom material och köpta tjänster. Ökade kostnader för ytterbelysning och generella materialprisökningar prognostiseras med 1,4 respektive 2 mnkr. Minskat material kopplat till M33 antas vara periodisering som skjuts över till 2024 med +1,4 mnkr. IT-tjänster och licenskostnader har ökat på grund av prisförändringar och har prognostiserats upp med 2,5 mnkr. Elkostnaderna prognostiseras till en helårseffekt på cirka +6 mnkr mot budget. Personalkostnaderna prognostiseras att bli lägre än budget med 8,2 mnkr. Förseningar i investeringar gör att avskrivningskostnaden kommer att avvika positivt med 5 mnkr mot budget 2023.

Prognosen för Utförandeentreprenadavtalet gentemot budget för helåret är negativt och uppgår till -14,4 mnkr. Det beror på att den övriga frånvarotiden, APT, mötestid och liknande är högre i verkligheten än vad á prislistan tar betalt för. Det genererar minskade intäkter om cirka 10 mnkr på helår. Vidare finns obudgeterade OH2 kostnader om cirka 1,5 mnkr samt behov av att reparera gamla och uttjänta fordon/maskiner för cirka 1,5 mnkr.

### Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Belopp i mnkr** | **Period** | **Helår** |
|  | Utfall | Budget | Avvikelse | Prognos | Fg prognos | Budget | Bokslut fg år |
| Trafikavtalet | 0 | -10 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Utförandeentreprenadavtalet | 0 | 1 | -1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Övriga avtal, uppdrag och projekt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Rörelseresultat | 0 | -9 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Finansiellt netto | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Resultat efter fin poster | 1 | -9 | 10 | 1 | 0 | 0 | 1 |

### Investeringsredovisning

#### 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** | **Beräknas färdigt (år, kv)** |
| Uppgradering Hastus | 35,0 Mkr | 13,2 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 | 3,7 | 20,0 Mkr | 2024 , Q1 |
| 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 |
| Lastbil ersättare för CWO 402 | 6,0 Mkr | 0 | 6,0 Mkr | 2023 , Q2 |

Hjulmätn.utrustning RTX, MX består av 3 etapper där etapp 1 aktiveras under 2023.

#### Analys av investerings- och exploateringsverksamheten med anledning av omvärldsläget

Det finns risker med ökade kostnader på grund av inflationsläget. Dock är påverkan svår att identifiera. Prognosen är att omprioriteringar inte behöver göras i dagsläget.

## Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag

### Åtgärder kopplade till energiförsörjningen

#### Samtliga nämnder och bolag får i uppdrag att förbereda och genomföra energieffektiviserande och energibesparande åtgärder i syfte att minska energiförbrukningen och effektbehovet inför vintern 2022/23.

##### Hur har nämnden/styrelsen informerats om uppdraget och dess genomförande?

Styrelsen informerades om uppdraget på styrelsemöte 22-11-23. Protokoll § 136 stadgar VD:s uppdrag samt krav på återrapportering.

##### Hur säkerställer ni att arbetet med planerade och redan genomförda åtgärder fortgår i verksamheten efter projektets avslut?

Arbetet är en del i bolagets fortlöpande hållbarhetsarbete (Se Årsberättelse kapitel Hållbarhetsredovisning) samt en del av bolagets Störningshanteringsplaner (Trafikreduceringsplaner). Samordningsperson är utsedd.

Åtgärderna som genomförs i samarbete med Västtrafik/Västfastigheter som fordons- och fastighetsägare är främst utbyte av Allmän belysning till LED belysning samt anskaffning av nya spårvagnar M33/M34 vilka förbrukar mindre el i jämförelse med dagens spårvagnsmodeller.

##### Vid ett scenario där steg 3 åtgärder enligt åtgärdstrappan i vägledningen (framtagen i projektet) kan behöva vidtas, hur ser beslutsgången ut för att kunna agera?

Åtgärder som genomförts i samarbete med Västtrafik är planerandet av Störningshanteringsplaner (Trafikreduceringsplaner 25/50/75%) som måste vidtagas vid större elbrist, dvs steg III. Efter erhållit lägesbild från Gbg Energi nätansvarig är GS Operativa chef (TIB) ansvarig för genomförande.

### 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 28st vagnar har levererats och det finns en leveransplan mot sommaren 2023 för de resterande 10st 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 av bolagsstyrelsens utvärdering av eget arbete

Uppföljning av bolagsstyrelsens utvärdering av eget arbete 2022

|  |  |
| --- | --- |
| **Datum för beslut** | **2023-02-08** |

## Uppföljning av kassaflöde, lån och realisationsresultat

Uppföljning kassaflöde, lån samt realisationsresultat

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lån i mnkr** | **Volym 31 mars** | **Prognos 31 dec 2023** | **Volym 31 dec 2022** |
| Summa | 0 | 0 | 0 |
| **Kassaflöde** |  | **Prognos helår 2023** |  |
| Löpande verksamhet |  | 10,0 |  |
| Investeringsverksamhet |  | -56,0 |  |
| Finansieringsverksamhet |  | 0 |  |
| Summa |  | -46,0 |  |
| **Specifikation rearesultat avyttring fastighet/bolag** | **Objekt (fastighet/bolag)** | **Utfall period** | **Motpart (externt/kommun/ Stadshuskoncernen)** |
|  |  |  |  |

Styrinformation till styrelsen