



Delårsrapport augusti 2023

bolag

Göteborgs Spårvägar AB

1 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 knappt 230 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 har försämrats under året jämfört med 2022

Under årets åtta första månader har trafikservicegraden gått från 95 procent (2022) till i genomsnitt 93 procent per sista augusti. De externa orsakerna ökar, och vi ser att 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.

Punktligheten är fortsatt låg. I augusti har vi en punktlighet på 73 procent, vilket kan jämföras med 77 procent under samma period föregående år. Det ökade antalet störda turer som beror på framkomlighetsproblem 2023 jämfört med 2022 ger en lägre punktlighet. Den negativa utvecklingen bedöms påverka resenärs- och medarbetarnöjdheten under en längre tid då förbättringar av trafikmiljön och spårvägsanläggningens kvalitet tar lång tid att åtgärda.

Resandet ökar

Utvecklingen mot 2023 års mål på 134 miljoner delresor fortskrider.

Under kvartal 2 2023 har resandet varit starkt i spårvägstrafiken och är endast 8,3 procentenheter ifrån resandenivåerna under rekordåret 2019. Början på kvartal 3, juli och augusti månader, har haft ännu starkare resandeutveckling än kvartal 2.

Spårvägstrafiken är det trafikslag i Västra Götalandsregionen som fortsätter att återhämta sig snabbast och kommer att ha en fortsatt positiv utveckling i det fall fordonsanskaffningen sker enligt plan och om trafikmiljön åtgärdas. 2023 års mål på 134 miljoner delresor bedöms som svårt men möjligt att uppnå men en stor osäkerhet just nu är trafikreduceringen och dess effekter.

Nya spårvagnar och ny depå

Vid utgången av augusti 2023 hade 37 nya M33-spårvagnar levererats och under 2023 kommer ytterligare 3. 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 har genomförts enligt plan med slutgiltig leverans i augusti 2023.

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 2021	Utfall 2022	Utfall perioden 2023	Prognos helår 2023
1.Vägtrafikolyckor, per 1 miljon km	15,98	10,59	13,8	17,0
2.Spårvagnstillgänglighet, %	82,2	80	77,8	80
3.Trafikservicegrad, % (Enbart GS faktorer)	95,1	95,2	93,0	93,0
4.Resandeutveckling, antal miljoner delresor	93	119,2	83,3	129-134
5.Ombordundersökning NKU* Senaste resan	-	4,0	4,0	4,0

Volym-, intäcks- och kostnadsutveckling

Mått	Utfall perioden jämfört med samma period föregående år	Prognos helår jämfört med helår föregående år

2.1.2 Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling

1. Brist på spårvagnar
Orsak till att avvikelserna 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, 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 spårarbetsplanerna. Konsekvensen för spårvagnsförarna är främst felkörningar, schemarubbningar och övertid. Risk för arbetsmiljöutmattnings föreligger.

Ekonomiska konsekvenser

-

Vidtagna åtgärder

3-partsarbete 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-partsarbete mellan GS, Västtrafik samt Stadsmiljöförvaltningen planeras. Trafikmiljön och spårvagnsframförandet måste förbättras med skyddsbarriärer och framkomlighetsåtgärder. Risk för arbetsmiljöutmattning föreligger.

2.1.3 Övrig väsentlig information till kommunstyrelsen

Ej aktuellt

2.2 Kommunfullmäktiges budgetmål

2.2.1 Livsvillkoren för Göteborgs invånare ska bli mer jämlika.

Huvudansvarig nämnd/styrelse: Kommunstyrelsen

Göteborgs Spårvägar bidrag till målet och uppföljning augusti 2023:
Göteborgs Stad har valt att fokusera jämlikhetsfrågan kring de livsvillkor som människor lever under, vilka bland andra omfattar en god uppväxt, en bra utbildning, ett gott arbete, en god försörjning, ett bra boende, en god livsmiljö samt delaktighet och inflytande i samhällsutvecklingen och sina liv. Göteborgs Spårvägar bidrar till att tillgodose göteborgarnas jämlika livsvillkor genom att bedriva en spårvägstrafik med god kvalitet, hög tillgänglighet och hög leveransnivå. Leveranserna mäter vi genom trafikservicegrad.

Mål Trafikservicegrad: 99 %

Utfall Trafikservicegrad i genomsnitt jan-aug 2023: 93 %

Utfall Trafikservicegrad i genomsnitt 2022: 95 %

2.2.2 Göteborgs klimatavtryck ska kraftigt minska för att vara nära noll senast 2030 i linje med Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram.

Huvudansvarig nämnd/styrelse: Miljö- och klimatnämnden

GS bidrag till målet och uppföljning augusti 2023:

Göteborgs Spårvägar arbetar aktivt för att öka andel resenärer som väljer att åka kollektivt, i synnerhet spårvägsresor, framför motoriserade resor. Genom att erbjuda attraktiva resor med moderna fordon, bra leveranser i form av hög tillförlitlighet och säkerhet till en relevant kostnad kan fler välja att åka kollektivt framför att köra bil eller andra motoriserade fordon. Göteborgs Spårvägar har utöver spårvagnarna också 50-tal gummihjulsfordon som vi leasar genom Göteborgs Stads leasing. Vid varje direktupphandling ställer vi krav på fossilfria fordon i enlighet med Göteborgs Stads riktlinjer och policy inom området.

GS miljömål är satta inom de områden där verksamheten har störst miljöpåverkan, vilket är vid inköp av varor och tjänster, fordonsflottan, avfall, energiförbrukning och kemikalieanvändning. Utöver våra egna mål jobbar vi också mot de lokala och globala miljömålen.

Vi beräknar vårt klimatavtryck utifrån standarden Greenhouse Gas Protocol (GHG-protokollet) som är en global standard för mätning, hantering och rapportering av utsläpp av växthusgaser. Vi avser att målsätta vårt totala klimatavtryck i vår

affärsplan 2024. Kontorsmöbelinköp och arbetskläder är något vi brutit ut och målsatt i år och vi avser att utöka dessa mål och mätningar till nästkommande år.

Göteborgsregionen har en avfallsplan som siktar mot 2030. Vi har omsatt delar i planen till vad det innebär om vi på GS ska bidra till att målen i planen uppfylls. Vi arbetar bland annat med att minska avfallet inom bolaget, både det som anställda genererar och det som städas ur spårvagnarna som genereras av resenärerna. Detta görs genom att det införts sorteringsstationer på alla depåer.

GS följer även Göteborgs Stads Miljö- och klimatprogram då vi bland annat jobbar med att minska antalet utfasningsämnen och hormonstörande ämnen på SIN-listan. Vi har rutiner för inklassning av kemikalier som syftar till att vi inte ska föra in nya kemiska produkter som innehåller utfasningsämnen och att vi inte ska föra in nya kemiska produkter som innehåller hormonstörande ämnen.

I utbildningsplanen för spårvagnsförare ingår s.k. Eco-driving som ett viktigt inslag, vilket syftar till att minska elförbrukningen i driften.

2.2.3 Göteborg ska vara en jämlik och jämställd stad där alla bemöts likvärdigt, får sina mänskliga rättigheter tillgodosedda och ges likvärdiga möjligheter oberoende av kön.

Huvudansvarig nämnd/styrelse: Nämnden för demokrati och medborgarservice

GS bidrag till målet och uppföljning augusti 2023:

Göteborgs Spårvägar deltar i nyckeltalsinstitutets jämställdhetsindex. Jämställdhetsindex visar hur jämställda arbetsvillkor, arbetsmiljö och anställningsvillkor vi har i vår organisation. I den senaste mätningen som genomfördes hösten 2022 visade resultaten att Göteborgs Spårvägar tillhör de tio procent bästa arbetsgivarna i Nyckeltalsinstitutets kartläggning av jämställda arbetsvillkor för män och kvinnor i svenskt arbetsliv. Göteborgs Spårvägar jobbar aktivt inom områden som berör relationen medarbetare och närmsta chef, relationer mellan kollegor samt de årliga processerna för medarbetarsamtal, lönerrevision, arbetsmiljöronder och APT som är viktiga för att nå framgång i jämställdhet. Göteborgs Spårvägar är dessutom aktiva i West Pride där GS årligen deltar i Prideveckan och prideparaden, vilket är ett viktigt arbete för att driva frågor kopplat till HBTQIA+, mångfald och inkludering.

2.2.4 Arbetsmiljön och arbetsvillkoren för Göteborgs Stads anställda ska förbättras.

Huvudansvarig nämnd/styrelse: Kommunstyrelsen

GS bidrag till målet och uppföljning augusti 2023:

Arbetsmiljöfrågorna är viktiga för Göteborgs Spårvägar. Bolaget genomför varje år enkätundersökningar (HME, hållbart medarbetarengagemang). Engagemang i arbetet med medarbetarenkät har ökat de senaste åren. 2020 införskaffades ett nytt mät-verktyg som innebär möjlighet till snabbare återkoppling och tätare uppföljning än stadens verktyg. Det nya verktyget gör att svarsfrekvens kan följas i realtid och kommunikationsinsatser kan göras för att höja svarsfrekvensen där så behövs. I år deltog 75% av medarbetarna i enkäten jämfört med förra årets 79% och dessförinnan 63%. Sedan 2017 ses en uppåtgående trend på HME (utfall 2023: 73) även om bolaget har en bra bit kvar till målvärdet som är satt till 81 – samma mål som gäller för Göteborgs stad som helhet. Fokusområden sedan 2022 har varit organisatorisk tillit och intern kommunikation. De områdena visar på de största

förbättringarna sedan föregående år.

2.2.5 Sjukskrivningarna till följd av arbetsrelaterad ohälsa ska minska.

Huvudansvarig nämnd/styrelse: Kommunstyrelsen

GS bidrag till målet och uppföljning augusti 2023:

Göteborgs Spårvägar mäter kontinuerligt upp antal tillbud och olyckor inom området arbetsmiljö för att kunna analysera och göra förbättringar i vårt systematiska arbetsmiljöarbete. Alla arbetsmiljörelaterade risker, tillbud och olyckor/skador rapporteras i systemstödet IA, som nås via Personec.

Sjuktalet i bolaget följs kontinuerligt upp och för augusti månad 2023 ligger utfallet i på 6,4 procent, vilket är en förbättring mot föregående år som vid samma period låg på 7,7 procent. Målet är 7,5 procent för 2023.

2.2.6 Buller, luftföroreningar, partiklar och utsläpp av växthusgaser från trafiken ska minska.

Huvudansvarig nämnd/styrelse: Stadsbyggnadsnämnden, stadsmiljönämnden

GS bidrag till målet och uppföljning augusti 2023:

Göteborgs Spårvägar bidrar till detta mål genom att öka andelen delresor spårvägstrafik. Detta på bekostnad av motoriserade resor. Vi ser att antalet delresor inom spårvägstrafiken ökar. Utvecklingen mot 2023 års mål på 134 miljoner delresor fortskrider. Under kvartal 2 2023 har resandet varit starkt i spårvägstrafiken och är endast 8,3 procentenheter ifrån resandenivåerna under rekordåret 2019. Början på kvartal 3, juli och augusti månader, har haft ännu starkare resandeutveckling än kvartal 2.

Spårvägstrafiken är det trafikslag i Västra Götalandsregionen som fortsätter att återhämta sig snabbast och kommer att ha en fortsatt positiv utveckling i det fall fordonsanskaffningen sker enligt plan och om trafikmiljön åtgärdas. 2023 års mål på 134 miljoner delresor bedöms som svårt men möjligt att uppnå men en stor osäkerhet just nu är trafikreduceringen och dess effekter.

För att minska gnissel och buller i staden genomför vi aktiva åtgärder.

Vi genomför aktiviteter med att kontinuerligt smörja spåren, vilket syftar till att minska gnissel och buller i staden. Göteborgs Spårvägar jobbar aktivt med att modernisera vagnsflottan i syfte att få en modern och energieffektiv spårvägsresa med låga bullervärden. Västra Götalandsregionen är beslutande i fordonsanskaffning och äger fordonen.

2.2.7 Göteborgs Stad ska styras transparent och resurseffektivt.

Huvudansvarig nämnd/styrelse: Kommunstyrelsen, Göteborgs Stadshus AB

GS bidrag till målet och uppföljning augusti 2023:

Göteborgs Spårvägar har infört SIQs managementmodell, SIQ = Institutet för svensk kvalitet. SIQ Managementmodell är en ledningsmodell som driver förbättrade resultat. Modellen bidrar till en helhetssyn. Den fokuserar på ledarskapets avgörande roll och på vikten av alla medarbetares medverkan. SIQ Managementmodell är utvecklad från forskning och praktisk tillämpning. Den bygger på tre hörnpelare – Kulturen, Strukturer och Systematiken. Genom vår managementmodell vill vi uppnå utmärkelsen svensk kvalitet. Första ansökan lämnades in 2022, och bolaget uppnådde 450-500 poäng. För att få utmärkelsen

krävs minst 600 poäng. Målet är att nå utmärkelsen senast 2025.

Göteborgs Spårvägar är ett kommunalt bolag och vi förhåller oss till lagstiftningen kopplat till offentlighetsprincipen. Allmänna handlingar lämnas vid begäran ut om inte sekretess eller besvärshänvisning förekommer. Styrelsens handlingar publiceras också på Göteborgs Stads hemsida efter sammanträden.

Under 2023 fram till och med augusti har 110 begäran om utlämnande av allmän handling kommit in till Göteborgs Spårvägar. 109 av dessa begäran av utlämnande av allmänna handlingar har lämnats ut skyndsamt, dvs inom 1-3 dagar. 1 begäran lämnades ut på dag 4.

2.2.8 Göteborg stads inköp- och upphandlingsprocesser ska bli mer effektiva och bidra till att nå samtliga hållbarhetsmål.

Huvudansvarig nämnd/styrelse: Nämnden för inköp och upphandling

GS bidrag till målet och uppföljning augusti 2023:

Göteborgs Spårvägar följer de av staden upphandlade ramavtalen. Vid varje avrop beaktas cirkulär ekonomi och andra hållbarhetsaspekter. Till exempel så har vi en fossilfri fordonsflotta samt ska i första hand vid anskaffning av inventarier köpa in återbrukade möbler. Vi arbetar aktivt med utfasning av skadliga kemikalier. Vi genomför ett aktivt arbete med att säkerställa samordningsansvaret när vi har externa leverantörer hos oss.

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 2023	Utfall dec 2022
Antal årsarbetare	741,9	721,9	1260	1228,8
Total sjukfrånvaro (%)	6,4	7,7	6,5	7,5
Antal tillsvidareanställda bolagsexterna avgångar	61	52		
Antal tillsvidareanställda bolagsexterna rekryteringar	31	15		
Bolagsextern personalomsättning* (%)			9	8,7

Externa rekryteringar inklusive tidsbegränsad 69 respektive 53. Förare anställs på timanställning under utbildning och det påverkar.





Bolagets totala sjukfrånvaro har gått ned. Prognos på sjukfrånvaro och årsarbetare är framtagna med antaganden om att utvecklingen fortsätter på inslagen bana under aug-dec. Antal avgångar är högre än föregående år och det har tagits i beaktande i prognos av bolagsextern omsättning på helår.

3.1.2 Analys av situationen inom HR-området

Bolagets leverans påverkas av svårighet att anställa, utbilda och behålla spårvagnsförare i tillräcklig omfattning. Ett intensivt arbete pågår med att ta fram en handlingsplan och genomföra aktiviteter för att uppnå en balans i kompetensförsörjningen vad gäller förare.

3.1.3 Långsiktig kompetensförsörjning

3.1.3.1 Hur bedömer förvaltningen/bolaget möjligheten att kompetensförsörja verksamheten?

Yrkesgrupp	Ev särskild befattning	Finns brist i bemanningen idag?	Hur stor är bristen?	Hur har möjligheten att bemanna verksamheten förändrats sedan föregående år?	Hur påverkar ev brist idag utförandet av förvaltningens / bolagets uppdrag?	Kommentar
Spårvagnsförare		 Stor brist	Stor och ökande	 Försämrats	Utsättning av trafik begränsas. Se statistik ovan. Övertid tas ut. Arbetsmiljön försämras.	Handlingsplan tas fram i samarbete med Västtrafik.
Underhållstekniker	Framförlit till underhåll av bana.	 Viss brist		 Förbättrats	Underentreprenör/konsult tas in för att täcka behov.	Justeringar i OB-ersättning och schemaläggning tycks ge viss effekt.

3.1.3.2 Hur bedömer förvaltningen/bolaget möjligheten att kompetensförsörja verksamheten på längre sikt (5 år)?

Yrkesgrupp	Ev särskild befattning	Bedömer ni att brist finns i bemanningen på längre sikt (5 år)?	Hur stor bedömer ni att bristen blir på längre sikt (5 år)? (Hur många tillsvidareanställda medarbetare i antal personer bedömer ni att bristen består av?)	Kommentar
Spårvagnsförare		 Stor brist	50	Svårt att bedöma hur planerade åtgärder ger effekt då flera arbetsgivare kommer att konkurrera om arbetskraften och troligen använda samma verktyg med förbättrat anställningserbjudande

3.1.3.3 Vilka åtgärder har/planerar förvaltningen/bolaget för att minimera påverkan på förvaltningens uppdrag?

Åtgärd (Vad ska göras)	Syfte (Vilket problem ska det lösa?)	Aktivitet (Vilka konkreta aktiviteter genomförs?)	Åtgärden påbörjas	Åtgärden slutförs	Förväntad effekt
Utveckla anställningserbjudande förare	Öka attraktivitet (sökande) och minska personalomsättning	Överväga justering av lön samt planering av schema.	Pågår	2025	Minskad omsättning av nuvarande personal, ökad output från utbildning av förare.
Dra ner omfattning av planerad trafik	Förbättra arbetsmiljö, öka förutsägbarhet i påverkan på trafik.	Omplanering i samförstånd med uppdragsgivare.	HT 2023	Pågående	Bättre punktlighet, bättre arbetsmiljö.
Ovan aktiviteter är beslutade. Mer omfattande arbete med att utreda och ta fram underlag för åtgärder pågår.					

3.1.3.4 Vilka åtgärder på stadennivå kan komplettera arbetet som sker i förvaltningar/bolag?

--

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	854	865	-11	773	1 314	1 298	1 297	1 221
Kostnader	-854	-863	9	-773	-1 314	-1 298	-1 297	-1 221
Rörelseresultat	0	2	-2	0	0	0	0	0
Finansiella intäkter	1	0	1	0	1	1	0	0
Finansiella kostnader	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultat efter fin. poster	1	2	-1	0	1	1	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 (40,5 mnkr) och Utförandeentreprenadavtalet (-18 mnkr) bokats upp för motparterna Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen.

Resultatet före uppbokning är positivt inom ramen för Trafikavtalet. Intäkterna visar en positiv avvikelse på 23,7 mnkr varav 20 mnkr hänvisas till upparbetade kostnader för destinationsskyltar, vilka har vidarefakturerats. På kostnadssidan är det framförallt lägre personalkostnader, elkostnader och avskrivningar som påverkar resultatet positivt.

Inom ramen för Utförandeentreprenadavtalet visar bolaget för perioden ett minusresultat före resultatuppbokning. Intäkterna är lägre vilket till största del kan förklaras med att budgeterade arbeten inte startats under året första månader samt tid som utförts men som inte registrerats fullt ut i systemet. Kostnadssidan visar högre kostnader för inhyrd personal än budgeterat på grund av personalbrist.

3.2.2 Prognos

Prognosen för året sätts 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.

Prognosen för Trafikavtalet uppgår till 0,2 mnkr, Tidigare prognoser har visat på ett positivt överskott på över 20 mnkr vilket föranlett Affärsledningens beslut den 30/8 att tidigarelägga kostnader för att årets resultat ska närma sig det budgeterade resultatet för verksamheten. De stora förändringarna från föregående prognos är följande.

Positiva prognosförändringar:

- Elkostnader minskar med ytterligare 15 mnkr till 43 mnkr från budgeterat 68 mnkr.
- Underhåll depåer med 2,5 mnkr

Negativa prognosförändringar:

- Personalkostnader ökar med 15,8 mnkr, vilket består av merkostnader för timanställda, övertid, pensionskostnader samt minskad A-lön.
- Omklassificering av immateriella investeringar till resultatpåverkande poster 12 mnkr.
- Tidigarelagda verktygsinköp för Ringön 5,2 mnkr.
- Insats förare 4,2 mnkr.

Prognosen för Utförandeentreprenadavtalet för helåret uppgår till -8,5 mnkr. Det förklaras av ökade overheadkostnader (5,0 mnkr), arbetskläder (1,5 mnkr) samt övriga kostnader (1,6 mnkr). Vidare identifieras risker (0,4 mnkr) i prognosen för ej förutsägbara kostnader kopplat till EAM-implementeringen.

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	0	0	0	0	0	0
Utförandeentreprenadavtalet	0	2	-2	0	0	0	0
Övriga avtal, uppdrag och projekt	0	0	0	0	0	0	0
Rörelseresultat	0	2	-2	0	0	0	0
Finansiellt netto	1	0	1	1	1	0	0
Resultat efter fin. poster	1	2	-1	1	1	0	0

3.2.4 Investeringsredovisning

3.2.4.1 Projektredovisning 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	16,8	35,0	2024 , Q1
Slipfordon ersättare för 4116	28,0	8,1	28,0	2023 , Q4
Hjulmätningstrustning RTX,MX	20,0	4,8	20,0	2024 ,Q1
Skenrensare ersättare för RSS061	10,0	2,6	10,0	2024 , Q1
Montagebil ers för WFX976	10,0	3,0	10,0	2024 , Q1
Montagebil ers för EGN377	10,0	3,0	10,0	2024 , Q1
Upprustning av detaljmåleriet	10,0	0,7	10,0	2024 , Q2
Kranbil ersättare för XEU299	8,0	3,1	8,0	2023 , Q4
Lastbil ersättare för CWO402	6,0	0	6,0	2023 , Q4

På grund av långa leveranstider på fordon är flera investeringar försenade.

3.3 Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag

3.3.1 Uppföljning av arbetet inom krisberedskap och civilt försvar

3.3.1.1 Har nämnden/bolagsstyrelsen tagit fram en egen planering baserat på Göteborgs Stads riktlinje för nödvattenförsörjning?

Nej. Göteborgs Spårvägar har inte än tagit fram en egen planering utifrån riktlinjen för nödvattenförsörjning på grund av resursbrist. Resursbristen är nu åtgärdad och arbetet kommer planeras in under hösten 2023 och förväntas vara klar under Q1 2024.

3.3.1.2 Har nämnden/bolagsstyrelsen tagit fram en pandemiplan?

Ja. Göteborgs Spårvägars befintliga pandemiplan uppdaterades under våren 2021. Planen är att den ska ses över och revideras vart tredje år eller vid behov.

3.3.2 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. De sista tre fordonen kommer att levereras under september och oktober månad. Slutleverans palneras till den sista veckan i oktober.

Batch nr2 – 40st M34:

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

Tyvär 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.