Årsrapport 2023 Bolag

Göteborgs Spårvägar AB

Innehållsförteckning

[1 Sammanfattning 4](#_Toc156908795)

[2 Väsentlig styrinformation till kommunstyrelsen 5](#_Toc156908796)

[2.1 Verksamhetens utveckling 5](#_Toc156908797)

[2.1.1 Redovisning av resultat 5](#_Toc156908798)

[2.1.2 Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling 6](#_Toc156908799)

[2.1.3 Övrig väsentlig koncerninformation till kommunstyrelsen 7](#_Toc156908800)

[2.2 Kommunfullmäktiges budgetmål 7](#_Toc156908801)

[2.2.1 Livsvillkoren för Göteborgs invånare ska bli mer jämlika. 7](#_Toc156908802)

[2.2.2 Göteborgs klimatavtryck ska kraftigt minska för att vara nära noll senast 2030 i linje med Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram. 8](#_Toc156908803)

[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. 8](#_Toc156908804)

[2.2.4 Arbetsmiljön och arbetsvillkoren för Göteborgs Stads anställda ska förbättras. 9](#_Toc156908805)

[2.2.5 Sjukskrivningarna till följd av arbetsrelaterad ohälsa ska minska. 9](#_Toc156908806)

[2.2.6 Buller, luftföroreningar, partiklar och utsläpp av växthusgaser från trafiken ska minska. 10](#_Toc156908807)

[2.2.7 Göteborgs Stad ska styras transparent och resurseffektivt. 10](#_Toc156908808)

[2.2.8 Göteborg stads inköp- och upphandlingsprocesser ska bli mer effektiva och bidra till att nå samtliga hållbarhetsmål. 10](#_Toc156908809)

[3 Övrig uppföljning till kommunstyrelsen 12](#_Toc156908810)

[3.1 Utveckling inom personalområdet 12](#_Toc156908811)

[3.1.1 Väsentliga personalförhållanden 12](#_Toc156908812)

[3.1.2 Analys av situationen inom HR-området 12](#_Toc156908813)

[3.2 Ekonomisk uppföljning 13](#_Toc156908814)

[3.2.1 Analys av årets utfall 13](#_Toc156908815)

[3.2.2 Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande 13](#_Toc156908816)

[3.2.3 Investeringsredovisning 14](#_Toc156908817)

[3.2.4 Bokslut 15](#_Toc156908818)

[3.2.5 Lån och lånetak 16](#_Toc156908819)

[3.3 Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag 16](#_Toc156908820)

[3.3.1 Kommunalt ändamål och befogenheter 16](#_Toc156908821)

[3.3.2 Utvärdering av system för styrning, uppföljning och kontroll 16](#_Toc156908822)

[3.3.3 Kundorienterad kvalitetsledning 16](#_Toc156908823)

[3.3.4 På vilket sätt har styrelsen begränsat uppgifter inom bland annat administration, ledningsarbete och konsultanvändning? 17](#_Toc156908824)

[3.3.5 Övriga beslut och/eller uppdrag 17](#_Toc156908825)

[4 Uppföljning till Göteborgs Stadshus AB 19](#_Toc156908826)

[4.1 Uppföljning kassaflöde och realisationsresultat 19](#_Toc156908827)

Bilagor

Bilaga 1: Barnbokslut 2023 (Goteborgs Sparvagar AB)

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 230 spårvagnar erbjuder GS persontransporter inom kollektivtrafikområdet. Vi på GS finns till för våra resenärer och vi har under året jobbat hårt för att våra resenärer ska kunna ta sig till arbete, skola och fritidsaktiviteter på ett effektivt och smidigt sätt.

**Kompetensförsörjningen har varit svår**

Kompetensförsörjningen har varit, och är, minst sagt en stor utmaning för oss. Vid årets slut saknar vi drygt 70 förare. Den försämrade utvecklingen beror framför allt på att färre personer med rätt kompetens söker sig till oss. Trafikreducering har varit nödvändig under hösten för att vi ska kunna leverera beställd trafik. En handlingsplan togs fram under året med aktiviteter för att attrahera nya och behålla våra spårvagnsförare.

**Spårvagnsflottans modernisering och förnyelse**

Våra resenärer förväntar sig moderna spårvagnar som ger möjlighet för alla att resa med oss. Delar av vår spårvagnsflotta är mycket gammal och har stora behov av upprustning för att kunna klara av dagens förväntningar och krav. Åtgärder genomförs och kommer att genomföras för våra vagnar M29 och M31. M32:an är en vagn som under många år varit utmanande för oss på GS, både vad gäller arbetsmiljö, gnissel/buller och dyra underhållsbehov. Under året genomfördes besiktningar av M32:orna vilket resulterade i nio avställda fordon på grund av sprickbildning. Åtgärder har planerats och kommer att genomföras med start januari 2024. Slutleverans M33 genomfördes i november 2023 och start av leverans M34 blir enligt prognos i maj 2024.

**Depåer som behöver investeringar och anpassningar**

Göteborgs Spårvägar och Västtrafik har tillsammans kommit långt vad gäller planering och förberedelser kopplat till anpassningar och investeringar i våra depåer. För att vi ska kunna ta emot våra nya 45-metersvagnar har bland annat anpassningsarbeten påbörjats i depå Rantorget. Under året har ett intensivt arbete pågått för att utreda vilka investeringsinsatser som behöver genomföras i depå Majorna, beslut kommer att fattas i början av 2024. Depå Ringön etapp II är inne i sin slutfas och kommer att invigas framåt sommaren 2024.

**Spårvägsanläggning med kvalitetsbrister**

Antalet hastighetsnedsättningar pga brister i spårvägsanläggningen har för året varit många. Hastighetsnedsättningarna är nödvändiga för trafiksäkerheten, men ställer till det för våra förare och punktligheten. Ett trepartssamarbete startade upp under året mellan GS, Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen. Målet för trepartssamverkan är att skapa en robust spårvägsanläggning, förbättrad planeringsförmåga samt förbättrad ekonomisk effektivitet.

Väsentlig styrinformation till kommunstyrelsen

## Verksamhetens utveckling

### Redovisning av resultat

Effektmått och övriga mått/nyckeltal

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Mått/nyckeltal** | **Utfall 2021** | **Utfall 2022** | **Utfall 2023** |
| 1.Vägtrafikolyckor, per 1 miljon km | 15,98 | 13,8 | 15,8 |
| 2. Spårvagnstillgänglighet, %  | 82,2 | 80 | 80 |
| 3.Trafikservicegrad, % | 95,1 | 95,2 | 93,0 |
| 4.Resandeutveckling, antal miljoner delresor  | 93 | 119,2 | 128 |
| 5.Ombordundersökning NKU\* Senaste resan  | - | 4,0 | 4,0 |

\*Västtrafik Nöjd kundundersökning snittbetyg skala 0 – 5.

1. Antalet vägtrafikolyckor i trafikmiljön under 2023 utvecklades i negativ riktning. Ökningen bedöms härledas till kontinuerliga trafikförändringar i och i anslutning till spårvagnssystemet samt i centrala Göteborg. Utvecklingen för nyckeltalen gällande fall ombord och fall vid av- och påstigning har dock utvecklats i positiv riktning.

2. Under 2023 har det 40:e fordonet ut M33 serien levererats och därmed har fordonsflottan förstärkts både ur ett tillgänglighets- och ett tillförlitlighetsperspektiv. Dock har tillgängligheten påverkats negativt över året av följande orsaker:

* M32 Sprickbildning i dörrportal. 8 fordon avställda sedan oktober i väntan på åtgärd. Västtrafik har ägt frågan då avvikelsen är ett konstruktionsfel och därmed en fordonsägarfråga.
* Antalet vägtrafikolyckor har ökat under 2023 med 26,3% jämfört med 2022. GS har en för låg skadeverkstadskapacitet i förhållande till antal VTO:er som sker för att hålla tillgängligheten opåverkad.
* Fortsatt reducerat verkstadskapacitet på depå Majorna där 9 spår haft olika grader av reducering och där samtliga berörda spår haft delar som varit belagda med körförbud. Åtgärdsplan för 3 spår överenskommet med VGR Fastighet under 2024.
* Nollställningsaktiviteter på M33 har medfört att ett visst antal M33 ständigt under året varit avställda. Dessa aktiviteter är sådana som fordonstillverkaren har rådighet över.

Baserat på detta grundförhållande bedöms spårvagnstillgängligheten i perioden som ansträngd men dock godkänd.

3. Flera olika externa faktorer påverkar trafikservicegraden. Det kan till exempel vara hinder, framkomlighetsproblem och brister i spåranläggningen. Dessa problem hanteras i trepartssamverkan med Stadsmiljöförvaltningen, Västtrafik och Göteborgs Spårvägar. Interna faktorer hanteras bland annat i leverans100. Här är personalbrist en stor bidragande faktor till en låg trafikservicegrad.

4. År 2023 blev utfallet 128 miljoner delresor i spårvagnstrafiken, vilket är 7,4 procent fler än samma period föregående år. Resandeutvecklingen har varit positiv under året. Dock gick resandet ned under det sista kvartalet 2023 då vi var tvungna att reducera spårvagnstrafiken på grund av förarbrist. Resandeutfallet för 2022 var 119 miljoner och för 2021 93 miljoner delresor. Jämfört med andra trafikslag så återhämtar sig spårvagnstrafiken sig snabbast.

5. Gällande Ombordundersökningsresultat gällande kvalitetsområdet Senaste resan påvisade för spårvagnstrafiken 4,0 på en 5 gradig skala i betyg vilket är ett högt och bra betyg. År 2021 gjordes inte mätningen på grund av covid.

Volym-, intäkts- och kostnadsutveckling

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Mått** | **2021** | **2022** | **2023** |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

### Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling

|  |
| --- |
| **1. Brist på spårvagnar, spårvagnsuppställnings - och depåkapacitet** |
| ***Orsak till att avvikelsen uppstått*** |
| Spårvagnsbrist. Låg nivå av spårvagnsuppställnings- och depåkapacitet. |
| ***Konsekvenser för de verksamheten är till för*** |
| Resenären drabbas av hög trängsel och lägre trafikservicegrad. Resenären drabbas av lägre trafikservicegrad på grund av logistiska störningar. |
| ***Konsekvenser för organisation, medarbetare och chefer*** |
| Bedöms som normalsituation tom 2026 (2027) då M33/34 fordon nr 100 har levererats. Dagliga omplaneringar av depålogistik kan innebära logistikrisker. |
| ***Ekonomiska konsekvenser*** |
| - |
| ***Vidtagna åtgärder*** |
| Organisation anpassad efter behov. Fordonsleveransplan mot 2027 samt 2034 Västtrafik M33/34 bevakas.Depårenovering Västtrafik (Västfastigheter) samt etablering av Ringön etapp II bevakas. |
| **2. Brist i spårvägsanläggningen** |
| ***Orsak till att avvikelsen uppstått*** |
| Hög nivå av driftstörningar, hastighetsnedsättningar 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, delvis, erhållna spårarbetesplanerna. Konsekvensen för spårvagnsförarna är främst förseningar, felkörningar, schemarubbningar och övertid. Risk för arbetsmiljöutmattning föreligger.  |
| ***Ekonomiska konsekvenser*** |
| - |
| ***Vidtagna åtgärder*** |
| 3-partsamarbete mellan GS, Västtrafik samt Stadsmiljöförvaltningen är etablerat. Trafikmiljön och spårvagnsframförandet måste förbättras med skyddsbarriärer och framkomlighetsåtgärder. |
| **3. Brist på spårvagnsförare** |
| ***Orsak till att avvikelsen uppstått*** |
| Svårigheter i att rekrytera nya förare  |
| ***Konsekvenser för dem verksamheten är till för*** |
| Resenären drabbas av trafikindragningar och reduceringar |
| ***Konsekvenser för organisation, medarbetare och chefer*** |
| Mycket hög arbetsbelastning för att tillsätta förartjänster kopplat till bristsituationen. Högt övertidsuttag och stress. |
| ***Ekonomiska konsekvenser*** |
| - |
| ***Vidtagna åtgärder*** |
| Handlingsplan är framtagen och driftsatt för att öka bolagets förmåga att attrahera, rekrytera, utbilda och behålla personal. |

|  |
| --- |
|  |
| ***Orsak till att avvikelsen uppstått*** |
|  |
| ***Konsekvenser för de verksamheten är till för*** |
|  |
| ***Konsekvenser för organisation, medarbetare och chefer*** |
|  |
| ***Ekonomiska konsekvenser*** |
|  |
| ***Vidtagna åtgärder*** |
|  |

### Övrig väsentlig koncerninformation till kommunstyrelsen

Ej aktuellt.

## Kommunfullmäktiges budgetmål

### Livsvillkoren för Göteborgs invånare ska bli mer jämlika.

Huvudansvarig nämnd/styrelse: Kommunstyrelsen

Göteborgs Spårvägar bidrag till målet och uppföljning december 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-dec 2023: 93 %
Utfall Trafikservicegrad i genomsnitt 2022: 95 %

### 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 december 2023:
Göteborgs Spårvägar arbetar aktivt för att öka andel resenärer som väljer att åka kollektivt, i synnerhet spårvägsresor, framför resor med bil. 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, där bolaget avser fokusera mer på cirkulär ekonomi, 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.

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 Eco-driving som ett viktigt inslag, vilket syftar till att minska elförbrukningen i driften.

### 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
Göteborgs spårvägar bedömer att bolaget bidrar väl till måluppfyllelse. 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, lönerevision, 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 Pride-veckan och pride-paraden, vilket är ett viktigt arbete för att driva frågor kopplat till HBTQIA+, mångfald och inkludering.

### Arbetsmiljön och arbetsvillkoren för Göteborgs Stads anställda ska förbättras.

Huvudansvarig nämnd/styrelse: Kommunstyrelsen
Arbetsmiljöfrågorna är viktiga för Göteborgs Spårvägar. Bolaget genomför varje år enkätundersökningar (HME, hållbart medarbetarengagemang). Engagemang i arbetet med medarbetarenkät har ökat de senaste åren. Sedan 2017 ses en uppåtgående trend på HME (utfall 2023: 73) även om bolaget har en bra bit kvar till målvärdet 81 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. Fokus framåt ligger på att stärka arbetet för att förebygga kränkningar, diskriminering och trakasserier på arbetsplatsen.

Merparten av bolagets anställda har trafikmiljön i staden som huvudsaklig plats för utförande av arbetet. Bolaget har under 2023 tagit initiativ till, och arbetat hårt för, att tillsammans med Stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik kunna åstadkomma förbättringar i trafikmiljön. Fortsatt arbete för att få samspelet mellan förare, fordon, bana, tidtabell och trafikmiljö att gå ihop behövs för att kunna åstadkomma ytterligare förbättrad arbetsmiljö.

### Sjukskrivningarna till följd av arbetsrelaterad ohälsa ska minska.

Huvudansvarig nämnd/styrelse: Kommunstyrelsen
Nuläget för målet bedöms som ok. Arbete med förebyggande och främjande åtgärder pågår systematiskt. Bolaget samverkar med företagshälsovård och upphandlade leverantörer i utformandet av dessa åtgärder. Sjuktalen i bolaget följs kontinuerligt upp och förhelåret 2023 ligger utfallet i på 6,4 procent, vilket är en förbättring mot helåret 2022 (7,5 % procent) och helåret 2021 (8 %).

Göteborgs Spårvägar följer kontinuerligt upp antal tillbud och olyckor inom området arbetsmiljö för att kunna analysera och göra förbättringar i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Alla arbetsmiljörelaterade risker, tillbud och olyckor/skador rapporteras i systemstödet IA.

Det systematiska arbetsmiljöarbetet har sedan september 2022 på övergripande plan bedrivits i så kallade HMS-forum där Hälsa, Miljö och Säkerhet är på agendan. Här gås utfall i form av nyckeltal i genom och arbetssättens funktion och effektivitet utvärderas.

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

Huvudansvarig nämnd/styrelse: Stadsbyggnadsnämnden, stadsmiljönämnden

GS bidrag till målet och uppföljning december 2023:

Göteborgs Spårvägar bidrar till detta mål genom att öka andelen resor spårvägstrafik. Detta på bekostnad av resor med bil. Under kvartal 2 och 3 2023 har resandet varit starkt i spårvägstrafiken och är endast 8,3 procentenheter ifrån resandenivåerna under rekordåret 2019. Men under kvartal 4 uppstod en svår förarbrist som medförde att vi var tvungna att reducera spårvägstrafiken. Minskning av tillgänglig trafik medförde att antalet delresor sista kvartalet inte når upp till tidigare prognos.

Spårvägstrafiken är det trafikslag i Västra Götalandsregionen som ändå fortsätter att återhämta sig snabbast och kommer att ha en fortsatt positiv utveckling i det fall fordonsanskaffningen sker enligt plan och om trafikmiljön åtgärdas. Antalet resor 2023 blev 128 miljoner. Främsta skälet till att inte målet på 134 miljoner resor inte uppfylldes är trafikreduceringen kvartal 4 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.

### Göteborgs Stad ska styras transparent och resurseffektivt.

Huvudansvarig nämnd/styrelse: Kommunstyrelsen, Göteborgs Stadshus AB

GS bidrag till målet och uppföljning december 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, Strukturen 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.

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 har 193 begäran om utlämnande av allmän handling kommit in till Göteborgs Spårvägar. 177 av dessa begäran av utlämnande av allmänna handlingar har lämnats ut skyndsamt, dvs inom 1-3 dagar.

### 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 december 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.

Övrig uppföljning till kommunstyrelsen

## Utveckling inom personalområdet

### Väsentliga personalförhållanden

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **2021** | **2022** | **2023** |
| Total sjukfrånvaro (%) | 8,0 | 7,5 | 6,3 |
| Bolagsextern personalomsättning (%) | 8,9 | 8,7 | 9,5 |
| Antal årsarbetare | 1221,9 | 1228,8 | 1253,7 |

### 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 2023 varit betydligt lägre än tidigare år med en ackumulerad sjukfrånvaro på 6,3 % vid årets slut. Avdelningen Trafikpersonal och service sticker ut med en högre sjukfrånvaro än övriga avdelningar.

Under våren genomförde bolaget en medarbetarundersökning med målet att bibehålla andelen svarande samt att förbättra resultaten. HME uppgick till 73 som är något lägre än målsättningen för staden men är en ökning jämfört med föregående år för bolaget. Resultaten kring närmaste chef är bra. Den fysiska arbetsmiljö och den organisatoriska tilliten behöver fortsatt förbättras. Bolaget har sedan tidigare genomfört en fördjupad undersökning kring tystnadskultur och organisatorisk tillit, följt upp den med en ny mätning samt vidtagit ytterligare åtgärder. Utifrån resultaten arbetar bolaget med utveckling av ledarskap, medarbetarskap och kommunikation. Under senhöst 2023 startades en insats för att stärka det förebyggande arbetet mot kränkningar, diskriminering och trakasserier på arbetsplatsen. Arbetet fortgår under 2024.

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. Under 2023 utvecklades en särskild handlingsplan för förarförsörjning. Flertalet aktiviteter är i gång.

## Ekonomisk uppföljning

### Analys av årets utfall

Resultaträkning

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Belopp i mnkr** | **Bokslut 2023** | **Budget 2023** | **Avvikelse** | **Bokslut 2022** | **Bokslut 2021** |
| Intäkter | 1 356 | 1 297 | 58 | 1 221 | 1 202 |
| Kostnader | -1 356 | -1 297 | -58 | -1 221 | -1 202 |
| Rörelseresultat | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Finansiella intäkter | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| Finansiella kostnader | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Resultat efter fin poster | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 |

Omsättningen uppgick till 1 356 mnkr (1 221), vilket är en ökning med 11 procent jämfört med 2022, och nettoresultatet slutade på 0,8 (0,9) mnkr.

De större avvikelserna som förklarar bolagets utfall mot budget är;

* Lägre kostnader för el, 28 mnkr.
* Lägre avskrivningskostnader på grund av senarelagda investeringar, 12,3 mnkr.
* Lägre kostnad för fordonsdelar, 7,7 mnkr. Direkta kostnader i samband med fordonsunderhållet är dock högre med 6,5 mnkr. Försämrad krona i förhållande till Euro har inneburit valutakursförlust för året med 1,6 mnkr.
* Högre entreprenadkostnader med 43,5 mnkr. Av dessa så kan 20 mnkr hänvisas till kostnader för destinationsskyltar, vilka har vidarefakturerats under året.
* Årets inkurans uppgår till 20 mnkr. Inkuransen avser lager för fordonsdelar.
* Lägre personalkostnader hos avdelning Infrastruktur och driftssäkring men vägs upp av högre kostnader för inhyrd personal. Bristen på teknisk personal har varit fortsatt hög vilket har bidragit till att verksamheten haft fortsatt behov av konsulter.

### Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Belopp i mnkr** | **Bokslut 2023** | **Budget 2023** | **Avvikelse** | **Bokslut 2022** | **Bokslut 2021** |
| Trafikavtalet | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Utförandeentreprenadavtalet | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Övriga avtal, uppdrag och projekt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Rörelseresultat | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Finansiellt netto | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| Resultat efter fin. poster | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 |

I bokslutet för 2023 visar Trafikavtalet ett resultat på 0,6 mnkr och Utförandeentreprenadavtalet -19,3 mnkr. Utifrån principen om självkostnad har resultaten bokats upp för motparterna Västtrafik (0,6 mnkr) och Stadsmiljöförvaltningen (-19,3 mnkr).

### 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 | 18 | 35 | 2024 Q2 |
| Slipfordon ersättare för 4116 | nej | 28 | 26 | 26 | 2023 Q4 |
| Hjulmätningsutrusning RTX, MX | nej | 20 | 6 | 15 | 2024 Q2 |
| Skenrensare ersättare för RSS061 | nej | 10 | 3 | 10 | 2024 Q2 |
| Montagebil ers för WFX976 | nej | 10 | 3 | 10 | 2024 Q4 |
| Montagebil ers för EGN377 | nej | 10 | 3 | 10 | 2024 Q4 |
| Upprustning av detaljmåleriet | nej | 10 | 1 | 10 | 2024 Q2 |
| Kranbil ersättare för XEU299 | nej | 10 | 3 | 10 | 2024 Q4 |
| Lastbil ersättare för CWO402 | nej | 6 | 0 | 0 |  |

Uppgradering Hastus är uppdelat i två delar varav första delen om 17 mnkr är aktiverad under 2023.

Investeringen Slipfordon ersättare för 4116 är levererad och slutbetald och aktiverades i december. Projektet fick en positiv avvikelse mot budget om 2 mnkr.

Hjulmätningsutrustning RTX, MX har aktiverats utifrån att etapp 1 är färdigställt, 5 mnkr. Andra etappen är igång och beräknas vara färdigställt under 2024 Q2. Prognosen är att utfallet blir lägre än budgeterat.

Projekten gällande montagebilar har fått preliminär leveranstid december 2024, vilket från början var beräknat till 2023 Q4, detta har justerats på grund av den långa leveranstiden av denna typ av fordon.

Gällande investeringen Lastbil ersättare för CWO402 har upphandlingen avbrutits och nytt investeringsäskande kommer att göras om det blir aktuellt för ny upphandling.,

#### Sammanställning av moderbolagets/bolagets totala investeringar

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Rapporterande bolag (mnkr)** | **Utfall 2023** | **Budget 2023** | **Utfall 2022** |
| UE-avtalet | 34 | 34 | 13 |
| Trafikavtalet | 5 | 55 | 49 |

Totalt har Göteborgs Spårvägar under 2023 haft ett utfall som är 50 mnkr lägre än budget.

För Trafikavtalet har två pågående projekt omklassificerats till kostnad, en effekt på 14 mnkr. Av Trafikavtalets investeringsprojekt är flertalet fleråriga där utfall beräknas uppkomma under 2024, bland annat etableringen av depå Ringön etapp 2. Under 2022 hade bolaget stora IT-investeringar vilket göra att utfallet mellan 2022 och 2023 skiljer sig åt.

Inom Utförandeentreprenadavtalet där investeringarna främst består av fordon har flertalet investeringar påbörjats men på grund av lång leveranstid av har dessa inte levererats och därmed inte fakturerats under 2023. Under 2023 har en slipbil fakturerats 17 mnkr dock är detta en investering som ingått i tidigare års budget.

### Bokslut

I bokslutet för 2023 blev utfallet mot budget +0,6 mnkr inom ramen för Trafikavtalet samt -19,3 mnkr inom ramen för Utförandeentreprenadavtalet. Utifrån principen om självkostnad har resultaten bokats upp som skuld respektive fordran.

Omsättningen uppgick till 1 356 (1 221) mnkr, vilket är en ökning med 11 procent jämfört med 2022, och nettoresultatet slutade på 0,8 (0,9) mnkr.

Väsentliga poster i resultaträkningen är dels entreprenadkostnader som är 43,5 mnkr högre än budgeterat. Av dessa kostnader kan 20 mnkr hänvisas till destinationsskyltar, vilka har vidarefakturerats under året. Inom Infrastruktur och driftssäkring finns högre kostnader för inhyrd personal än budgeterat. Lägre elkostnader, 28 mnkr samt lägre kostnad för fordonsdelar, 7,7 mnkr väger upp resultatet. Personalkostnader är lägre inom avdelning Infrastruktur och driftssäkring och förklaras av att bristen på teknisk personal fortfarande är hög. Verksamheten arbetar med rekrytering. Senarelagda investeringar bidrar till lägre avskrivningskostnader med,12,3 mnkr.

Anläggningstillgångar har ökat med 19,0 mnkr jämfört med 2022. I årets ökning ingår ett förvärv av Slipfordon om 17,0 Mnkr, (totalt anskaffningsvärde om 26 Mnkr).

Lagervärdet har ökat med 28,8 mnkr, vilket förklaras av ökad lagerhållning av reservdelar till ny spårvagnsmodell (M33) och högre materialpriser på grund av hög inflation och en svag kronkurs gentemot Euro.

Kundfordringar har ökat med 27,7 mnkr, vilket i huvudsak utgörs av kundfakturor till Stadsmiljöförvaltningen (N400).

Leverantörsskulder har ökat med 53,4 mnkr, vilket beror på att GS betalade föregående års leverantörsfakturor i förskott för att minimera dubbelarbete vid övergången till Proceedo i samband med föregående årsskifte.

Skuld till Göteborgs Stad (Nordea) har ökat med 38,0 mnkr under året, vilket främst använts till att finansiera GS ökade lagervärde om 28,8 mnkr.

### Lån och lånetak

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lån mnkr** | **Volym 31 dec 2023** | **Lånetak 2023** | **Volym 31 dec 2024** | **Beslutat lånetak 2024** |
| **Summa** | -44 | - | - | - |

Bolaget har inget lånetak utan en rörelsekredit om 150 mnkr som utökades till 200 mnkr efter 1 januari 2023.

## 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

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 SIQ Managementmodell som är vår valda kvalitetsmodell samt kvalitetsmetoden PGUF. SIQ Managementmodell fokuserar på verksamhetens viktigaste områden som är kunder, ledning, medarbetare och processer. PGUF står för planera, genomföra, utvärdera och förbättra och är en metod för systematiskt förbättringsarbete.

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

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

Brister och avvikelser som identifieras inom Göteborgs Spårvägar är trafik-arbetsmiljö- eller verksamhetsrelaterade. Inom bolaget finns framtagna och i många fall implementerade arbetssätt som hjälper bolaget både i att åtgärda bristerna och lära av dem så att bolaget kan arbeta proaktivt i en ännu större utsträckning än vad som sker idag. Styrkan för bolaget är just de välbeskrivna arbetssätten för hur olika avvikelser och brister ska hanteras inom de berörda områdena. För att bolaget ska bli ännu bättre behöver större fokus läggas på att undersöka i hur stor utsträckning vi tillämpar de valda arbetssätten samt utvärdering av dessa. Vi behöver bli bättre på att undersöka huruvida de valda arbetssätten ger önskat resultat. Under år 2023 har en del av våra arbetssätt utvärderas men detta är ett område som behöver utvecklas framöver.

Under 2023 fick bolaget en återföringsrapport efter att ha deltagit i Utmärkelsen Svensk Kvalitet. I återföringsrapporten angavs bolagets styrkor och förbättringsområden. Det som lyftes 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. Återföringsrapporten har analyserats av bolagsledningen och ett antal områden har pekats ut som särskilt relevanta att fokusera på för att bolaget ska kunna röra sig i riktningen mot visionen ”*En hållbar resa i världsklass*”.

Göteborgs Spårvägar har 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. Ramverket utvärderas kontinuerligt i syfte att säkerställa att det hela tiden skapar det värde som förväntas.

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 det innevarande året ligger därför på att implementera ledningsprocesserna och befästa det processorienterade arbetssättet. I det senare är det särskilt viktigt att vidareutveckla de systematiska arbetssätten för hur bolaget mäter, följer upp, lär och förbättrar sin verksamhet. Den metod som bolaget använder sig av är

Utvärdering ger underlag för ständiga förbättringar och bolaget har även i år ansökt om att delta i Utmärkelsen Svensk Kvalitet. Bolaget har under 2022 fått ett kvitto på sin kunskap och färdighet gällande kvalitetsutvecklingens modeller och metoder till en nivå av 355 poäng. Det arbete som är gjort under 2023 och framöver ger goda möjligheter till ännu högre resultat i årets deltagande.

### På vilket sätt har styrelsen begränsat uppgifter inom bland annat administration, ledningsarbete och konsultanvändning?

|  |  |
| --- | --- |
| **Insats/åtgärd** | **Effekt/besparing** |
| Samverkan i trepart, Göteborgs Spårvägar, Stadsmiljöförvaltningen samt Västtrafik. | Samverkan i trepart har under 2023 startats upp med syfte att skapa en robust spårvägsanläggning, effektiv och långsiktig planering samt kostnadseffektivitet. |
| Avtalsöversyn Utförandeentreprenadavtalet | Under 2023 beslutade ägarna Västtrafik samt Göteborgs Stad att avtalet för Utförandentreprenad mellan Göteborgs Spårvägar och Stadsmiljöförvaltningen ska ses över och skrivas om 2024. Avtalet har skapat vissa otydligheter i organisationen, vilket drivit upp administrationen. |
|  |  |
|  |  |

### Övriga beslut och/eller uppdrag

**Uppdrag Ny spårvagn:**

I slutet av 2019 överläts avtalet med leverantören Bombardier/Kiepe (numera Alstom) från Göteborgs Stad till Västra Götalandsregionen. Västtrafik har via avtal givit Göteborgs Spårvägar uppdraget att driva arbetet med hemtagning av nya spårvagnar av modell M33 och M34. Uppdraget bedrivs av Göteborgs Spårvägar i projektform med en styrgrupp där Västtrafik är representerade.

Batch nr1 – 40st M33:

De två första M33 vagnarna levererades under våren 2020 och har efter tester och myndighetsgodkännande satts i trafik. Hela batchen om 40 vagnar har slutlevererats under 2023.

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 under 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 under 2027.

**Uppdrag Ny spårvagnsdepå Ringön etapp II:**

Under 2020 invigdes spårvagnsdepå Ringön etapp I. Göteborgs Spårvägar driver arbetet med etableringen av etapp II i projektform. Detta för att säkerställa att depån är funktionsduglig vid trafikstart som planeras till sommaren 2024. Byggnationen av depån omhändertas av Västra Götalandsregionen via Västfastigheter.

Uppföljning till Göteborgs Stadshus AB

## Uppföljning kassaflöde och realisationsresultat

Uppföljning kassaflöde och realisationsresultat

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Kassaflöde (mnkr)** | **Kassaflöde innevarande år** | **Kassaflöde föregående år** |
| Löpande verksamhet | -0,7 | 11,9 |
| Investeringsverksamhet | -37.3 | -60,7 |
| Finansieringsverksamhet | 38 | 6,1 |
| SUMMA | 0 | -42,7 |

Kassaflödet från den löpande verksamheten om -0,7 mnkr går i princip jämnt ut. Kassaflödet från investeringsverksamheten om -37,3 mnkr utgörs i huvudsak av materiella anläggningstillgångar. I årets belopp ingår ett Slipfordon om 17 mnkr. (totalt anskaffningsvärde om 26 mnkr).

Kassaflödet från finansieringsverksamheten om 38 mnkr utgörs av en ökning av bolagets bankkredit (huvudkontohavare Göteborgs Stad).

Specifikation rearesultat avyttring fastighet/bolag

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Specifikation rearesultat avyttring fastighet/bolag** | **Objekt (fastighet/bolag)** | **Utfall 2023** | **Motpart (extern/kommun/Stadshuskoncernen)** |
| - | - | - | - |