



Delårsrapport mars 2024

Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB

1. Sammanfattning

Koncernen består av Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB (GSK) och de tre dotterbolagen GS Buss AB (GSB), GS Trafikantservice AB (GST) och det delägda bolaget Göteborgs Spårvägar AB (GSAB).

GSK

I moderbolaget arbetar nu fyra personer inklusive tf. vd. Levererar affärsstöd för HR, ekonomi och administration.

GSB

Verksamheten består av uthyrning till Västtrafik av depå Kville samt hyresavtal med Volvo Truck Center Sweden AB om uthyrning av bussverkstad. Avtalet med Västtrafik sträcker sig fram till 2025-06-30 och inkluderar fastighetskötsel, fastighetsunderhåll, utrustningskötsel och drift av busstättmaskin och tvätthall. GSB har fem anställda som driver verksamheten.

Depån ska efter avtalets slut rivas och arbete har påbörjats tillsammans med Västtrafik, Stadsfastighetsförvaltningen och Exploateringsförvaltningen för att planera avveckling och åtgärder som måste utföras innan rivning. Moderbolaget tog i november beslut om att verksamheten ska vara avvecklad senast september 2025.

Verksamheten har under perioden fungerat enligt plan och resultatet ligger på en positiv avvikelse gentemot budget på 0,8 mnkr. Kostnaderna för energi har blivit lägre än vad som antogs i budget och merförsäljning av tjänster åt hyresgästen påverkar också positivt.

GST

Verksamheten har bedrivits som planerat under första kvartalet, med gott utfall i såväl kvalitet som ekonomi med ett resultat något över budget.

Viss oro finns hos vår personal då beslut om avveckling av verksamheten togs i moderbolagets styrelse i oktober. Risk- och konsekvensanalyser gjorda och åtgärdsplaner framtagna.

MBL-förhandlingar genomförda under mars och dialog med våra beställare Västtrafik och Västfastigheter pågår.

GSAB

Under kvartal 1 2024 genomfördes 32,2 miljoner resor, vilket är 1,5 procent lägre än samma period föregående år. Påsken inträffade under kvartal 1 i år vilket påverkar utfallet negativt mot föregående år. Vi har i år dessutom en trafikreducering motsvarande 5 procentenheter som ger viss effekt på resandet i jämförelse med föregående år.

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 2024 års mål på 133 miljoner resor bedöms som möjligt att uppnå. Under kvartal 1 2024 var genomsnittet för vår trafikservicegrad 92 procent (92 föregående år) och punktligheten 72 procent (71 föregående år). Under senare delen av kvartalet har punktligheten förbättrats.

Under mars månad tog GS över den nya spårvagnsdepån Ringön etapp 2. Verksamheten startar i gång under senare delen av kvartal 2. Första M34 leveransen är försenad med ny beräknad leveranstid i juni. Totalt kommer 60 M34-spårvagnar levereras mellan åren 2024 och 2027. Revisioner av spårvagnstyperna M29, M31 och M32 genomförs för att säkra fordonsflottans hållbarhet och standard för förare och kunder.

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
GST: Hållplatservice: Leverans Tillsyn %	-	-	99,2	99,8
GST: Skyltverkstaden, Leveranssäkerhet %	98,1	97,2	98,0	99,0
GST: Resurspoolen, Levererade antal informatörstimmar till Västtrafik	14 600	22 000	1 010	16 800
GST: NET, Levererat antal timmar till Västtrafik störningshantering	11 600	15 800	3 100	10 400
GSAB: Vägtrafikolyckor, per 1 miljon km	13,8	15,8	15,01	16,02
GSAB: Spårvagnstillgänglighet, %	80,0	80,0	76,0	76,6
GSAB: Trafikservicegrad, %	95,2	93,0	93,2	95,3
GSAB: Resandeutveckling, antal miljoner resor	119,2	128,0	32,2	131,0
GSAB: Ombordundersökning NKU Senaste resan	4,0	4,0	-	4,2

Kommentar för perioden

GSB

Bolaget bedriver endast depåverksamhet med fem anställda sedan juli 2022. Enligt styrelsebeslut kommer verksamheten att avvecklas under 2025. Efter det att bolaget upphörde med linjetrafik har inga nya mått och nyckeltal tagits fram. Ekonomi och personalfrågor följs upp som vanligt.

GST

Hållplatservice: Mätetalet har utvecklats under 2023. Jämförbara historiska siffror finns inte att tillgå.

Skyltverkstaden: Måttet avser jobb som levererats till kund utan försening gentemot avtalad leveranstid.

Resurspoolen: Merparten av timmarna förväntas utföras under sommaren.

NET: Osäkerhet kring omfattningen av Västtrafiks beställning av störningstimmar under kvartal 4 ger en låg prognos för helåret.

GSAB

Under Q1 har vi uppnått ett positivt utfall genom att minska antalet vägtrafikolyckor jämfört med föregående år. Denna framgång kan tillskrivas en kombination av minskad trängsel och förbättrad information för förare, vilket hjälper till att skapa en säkrare trafikmiljö.

Flertalet vagnar av M31 och M33 åker iväg på revision respektive retrofit och är inte tillgängliga för trafik. Under Kvartal 1 var 9 M32 ur trafik på grund av sprickor. Under kvartal

4 2024 kommer en långsam utrangering av M29 påbörjas. Det gör så att den totala mängden tillgängliga fordon minskar med nära 4% under året.

Omkring 30% av alla störda turer beror på akuta fel i spåranläggningen. Flera sträckor och platser har vid olika tillfällen stängts av pga. rälsbrott, växelfel eller andra fel i spåranläggningen. Detta påverkar trafiken stort då omläggningen av trafiken kan pågå i flera dagar. Även yttre faktorer så som framkomlighetsproblem, hinder, demonstrationer, köbildning och väderstörningar står för omkring 30% av alla störda turer. Fordonsrelaterade störningar står för 24%. Resterande störningar (16%) beror på olyckor, tillbud, förarbrist och andra personalrelaterade brister.

Antalet resande är lägre för perioden jämfört med budget. Det förklaras med att vi kör reducerad spårvagnstrafik.

Västtrafik ska genomföra NKU för Q1 under mitten av april. Svar på undersökningen kommer i maj.

Volym-, intäkts- och kostnadsutveckling

Mått	Utfall perioden jämfört med samma period föregående år	Prognos helår jämfört med helår föregående år
GSK: Resultat (mnkr)	+1,9	+6,1
GSB: Resultat (mnkr)	-0,5	-2,8
GST: Resultat (mnkr)	-1,1	-6,1

GSAB har inte redovisat något i denna tabell.

Resultatförändring

GSK

Under 2024 delas samtliga kostnader som uppstår i moderbolaget ut till dotterbolagen enligt överenskomna fördelningsprinciper. Föregående år budgeterades GSK med ett minusresultat. Detta är den huvudsakliga orsaken till resultatförändringen för bolagen i tabellen.

GSB

Den största anledningen till resultatförsämringen mellan åren är den förändrade fördelningsprincipen av overheadkostnader inom koncernen.

GST

Jämfört med föregående år har fördelningen av overheadkostnader inom koncernen förändrats, vilket är den största orsaken till att resultatet till och med mars är sämre.

På helårsbasis förväntas bolaget göra ett lägre resultat än föregående år. Den förändrade fördelningsprincipen för overhead kommer att påverka. Till sist kan nämnas att bolaget fått en avsevärt högre kostnad för systemstöd via Intraservice.

2.1.2. 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 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. Depåreovering Västtrafik (Västfastigheter).
2 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 förseningar, felkörningar, schemarubbningar och övertid. Risk för arbetsmiljöutmattning föreligger.
Ekonomiska konsekvenser
-
Vidtagna åtgärder
3-partsarbete 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 de 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.

Kommentar till tabellerna ovan

Samtliga avvikelser rapporteras av GSAB. Övriga bolag i koncernen rapporterar inget under denna punkt.

2.1.3. Övrig väsentlig koncerninformation till kommunstyrelsen

-

3. Övrig uppföljning till kommunledningen

3.1. Utveckling inom personalområdet

3.1.1. Personalvolymsutveckling

	Aktuell period (ack sedan årets början)	Motsvarande period föregående år	Prognos 2024	Utfall 2023
Antal årsarbetare	344,9	338,0	1 372,3	1 336,2

GSK, GSB, GST: Inga förväntade förändringar jämfört med plan. Viss oro för avgångar i GST finns, åtgärdsplan framtagen.

GSAB: Bolaget upplever under inledningen av året viss förbättring i utfall på rekrytering av framförallt förare. Antal avgångar på bolaget i stort har också varit lägre under de första två månaderna på året. Bolaget har arbetat hårt med handlingsplan för förarförsörjning och satsat på att attrahera och behålla samt på utveckling av interna processer kopplat till förarförsörjning. Utfall på personalkostnader kommer att påverkas och sakta öka om trenden håller i sig. Under föregående år har budgeterade kostnader ej nyttjats fullt ut på grund av personalunderskott. Det är fortsatt svårt att rekrytera specialister och tekniker.

3.1.2. Årlig uppföljning av systematiskt arbetsmiljöarbete

Har ni genomfört den årliga uppföljningen av det systematiska arbetsmiljöarbetet?

GSB och GST: Ja

GSAB: Ja.

Rapporterade händelser i IA har lång handläggningstid och återkopplas inte till medarbetaren i tillräckligt stor omfattning. Åtgärdas genom att följa upp framtaget nyckeltal på handläggningstid i IA samt arbeta fram struktur/arbets sätt för återkoppling.

Det råder oklarheter vilka händelser (arbetsmiljö, miljö och trafiksäkerhet) som ska rapporteras i vilket systemstöd, IA eller HOA, vilket behöver säkerställas. Kortsiktig åtgärd är informationskampanj. Långsiktig lösning är att göra det enklare systemmässigt för medarbetaren att rapportera en händelse, tex skapa ett enhetligt sätt att rapportera händelser utifrån alla områden.

Har ni genomfört den årliga uppföljningen av aktiva åtgärder?

GSB och GST: Ja, inga risker eller hinder har identifierats.

GSAB: Ja.

Arbetsförhållanden: Det förekommer fall av diskriminering, trakasserier och kränkande särbehandling på arbetsplatsen. Behov av att förstärka det förebyggande arbetet samt förtydliga vad som händer efter en anmälan om att en händelse som faller inom ramen för dessa begrepp har inträffat har identifierats.

Åtgärder: APT material har tagits fram och kommer användas på alla APT under första halvan av året. Rutiner har förtydligats på intranät och i verksamhetsledningssystem. Förbättrad utredningsmetod ska implementeras.

Beskriv kortfattat de tre största riskerna eller hindren och hur de påverkar arbetsmiljön negativt.

GSB och GST: -

GSAB: Framkomlighetsnivån i bana, vilket påverkar resenärsnöjdhet, trafiksäkerhet och arbetsmiljön. Underhållsplanering bana är viktig ur ett planeringsperspektiv, vilket påverkar resenärsnöjdhet, trafiksäkerhet och arbetsmiljön. Förarnas arbetsmiljö gällande fordonsfunktion såsom värme och kyla.

Beskriv kortfattat en främjande faktor (friskfaktor) och hur den påverkar arbetsmiljön positivt.

GSB och GST: -

GSAB: Ledarskap - min närmaste chef. I medarbetarenkät får ledarskap närmaste chef den sammanvägda bedömningen 4,0 på en femgradig skala. GS ledare visar i särskilt hög grad (4,3) förtroende för sina medarbetare. Medarbetare på GS ser i hög grad sitt eget arbete som viktigt och förstår hur det bidrar till att nå målen.

Kollegor - medarbetare på GS tycker i hög grad om att arbeta med sina kollegor (4,3) och de tycker i hög grad att de arbetar bra tillsammans (4,0)

Ledarskap är vår viktigaste bolagsövergripande friskfaktor. GS planerar att fortsätta satsa på ledarutveckling och förtydligande av målstyrning och uppföljning. Kollegorna är en minst lika viktig faktor. GS arbetar med att tydliggöra förväntningar på båda ledarskap och medarbetarskap i det som kallas 'Vår kultur'.

3.2. Ekonomisk uppföljning

3.2.1. Resultatredovisning i sammandrag bolag

Resultatredovisning i sammandrag

(Belopp i mnkr)	Period			Helår				
	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall fg år	Prognos	Fg prognos	Budget	Bokslut fg år
Intäkter	390,5	383,9	6,6	347,6	1 559,0	1 554,9	1 554,9	1 437,7
Kostnader	-390,3	-387,6	-2,7	-347,9	1 555,7	-1 552,1	-1 552,1	-1 431,4
Rörelseresultat	0,2	-3,7	3,9	-0,3	3,3	2,8	2,8	6,3
Finansiella intäkter	2,3	1,6	0,7	4,0	8,5	7,8	7,8	77,1
Finansiella kostnader	-0,4	0	-0,4	-1,4	-1,8	-1,5	-1,5	-2,6
Resultat efter fin. poster	2,1	-2,1	4,2	2,3	10,0	9,1	9,1	80,8

3.2.2. Utfall till och med perioden

Ovanstående tabell omfattar hela koncernen. Eftersom de ingående bolagens ekonomi påverkas av olika faktorer och endast har ett begränsat verksamhetsmässigt samröre med varandra görs ingen analys av koncernens totala resultat och prognos.

För en detaljerad redogörelse för faktorer som påverkar periodens utfall per bolag hänvisas till avsnitt 3.2.4.

3.2.3. Prognos

GSK

Moderbolaget bedriver ledning och affärsstöd åt koncernbolagen. Samtliga kostnader fördelas till dotterbolagen enligt överenskomna fördelningsprinciper.

Mars prognos visar på högre kostnader för stadengemensamma IT-tjänster. Då dessa faktureras till dotterbolagen förblir resultatet oförändrat.

GSB

Resultatförbättringen i prognos mars beror mestadels på den besparing som görs i och med att energipriserna fortsatt förväntas ligga relativt lågt.

GST

Resultatet för helår förväntas i stort sett hamna på budget. Mars prognos visar på högre kostnader för stadengemensamma IT-tjänster.

GSAB

Prognosen baseras på huvudkontrakten: Trafikavtalet +3,9 mnkr och Utförandeentreprenadavtalet -14,8 mnkr. Avtalen styrs av självkostnadsprinciper. Dessutom påverkas prognosresultatet av en rörelseintäkt om 6,5 mnkr, vilket är en återbetalning av historiska pensionsinbetalningar.

Trafikavtalet: Trafikreducering på 4,4 % av tidtabell, motsvarande 260 tidtabellskilometer. Potential finns för akut underhållsbesparing på 5,7 mnkr men på grund av olyckor och avställda fordon tas detta inte med i prognosen. Lägre elkostnader 8,5 mnkr, lägre lokalkostnader 16 mnkr (etapp 2 Ringön). Kostnadsökningar för minskad förarbrist 2,8 mnkr (5 förare); legoarbeten 1,5 mnkr, Intraservice 2,7 mnkr, försäkringar 2,2 mnkr samt förbrukningsmaterial och uniformer 5 mnkr.

Utförandeentreprenadavtalet: prognosen redovisar ett negativt rörelseresultat om 14,8 mnkr på grund av högre upparbetade kostnader mot betalplanen samt overheadkostnader.

3.2.4. Resultat per dotterbolag

(Belopp i mnkr)	Period		Helår				
	Utfall	Budget	Avvikelse	Prognos	Fg prognos	Budget	Bokslut fg år
GS Kollektivtrafik	0	0	0	0	0	0	-6,1
GS Buss	1,3	0,5	0,7	3,5	2,8	2,8	6,3
GS Trafikantservice	-1,1	-1,2	0,1	-0,1	0	0	6,1
Göteborgs Spårvägar	0	-3,0	3,0	0	0	0	0
Rörelseresultat	0,2	-3,7	3,8	3,4	2,8	2,8	6,3
Finansiellt netto	1,9	1,6	0,3	6,7	6,3	6,3	74,5
Resultat efter fin. poster	2,1	-2,1	4,1	10,1	9,1	9,1	80,8
Avgår minoritetsintresse 15% VT	0	0	0	0	0	0	0
Koncernens resultat	2,1	-2,1	4,1	10,1	9,1	9,1	80,8

GSK

Samtliga kostnader som uppstår i moderbolaget faktureras ut till dotterbolagen enligt överenskomna fördelningsprinciper. Under perioden har kostnaderna fallit ut i nivå med budget.

GSB

Den positiva avvikelsen mot budget beror på att energipriserna varit lägre under perioden än vad som antogs i budget.

GST

Inga större avvikelser mot budget i perioden.

GSAB

Bolaget visar för mars ett resultat före finansiellt netto på 1,0 mnkr, vilket är 4,2 mnkr högre än budgeterat.

Rörelseintäkterna avviker totalt sett positivt mot budget med 6,6 mnkr.

Kostnadssidan visar en negativ avvikelse med -2,4 mnkr. Inom Trafikavtalet är de huvudsakliga positiva avvikelserna avskrivningar, personalkostnader och hyra för Ringön. För Utförandeentreprenadavtalet är det huvudsakligen upparbetade kostnader mot betalplan samt, kostnader för övertidsersättning och Ob-ersättning för dec 2023.

Under kvartal 1 har kostnaderna ökat med 44,5 mnkr i jämförelse med samma period föregående år. Ökningarna består framför allt av: 18 mnkr i personalkostnader, 23 mnkr i materialkostnader och 2 mnkr i avskrivningar.

3.2.5. Investeringsredovisning

3.2.5.1. Investeringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar

Nettoutgifter i mnkr	Utfall t o m mars	Prognos helår	Budget helår
Nyinvesteringar	1,0	41	41
Reinvesteringar	0,5	30	30
SUMMA INVESTERINGAR	1,5	71	71

Investeringar i finansiella anläggningstillgångar

Aktier och andelar, i mnkr	Prognos helår
-	0
SUMMA INVESTERINGAR	0

Siffror och kommentarer i detta avsnitt avser GSAB, övriga bolag i koncernen planerar inga investeringsprojekt under året.

Flera större reinvesteringar i form av fordon levereras och slutbetalas under hösten 2024, ca 25 mnkr. Etablering Depå Ringön etapp 2 är igång och kommer att färdigställas under våren och sommaren vilket innebär nyinvesteringar om ca 25 mnkr.

Bolaget har inför 2024 höjt sin kredit till 200 mnkr för att kunna klara betalningen av ovan investeringar.

3.2.5.2. Sammanställning av moderbolagets/bolagets totala investeringar

Rapporterande bolag	Utfall ack period	Prognos helår	Budget helår	Utfall fg år
Nyinvesteringar	1,0		41	41

3.2.5.3. Projektredovisning investeringsobjekt, pågående och kommande projekt enligt investeringsplaner för bolag

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	17,5	35	2025 Q2
Etablering Depå Ringön etapp 2	24,5	0,09	24,5	2024 Q4
Upprustning av detaljmåleriet	10	1,3	10	2024 Q3
8294 Montagebil ers för WFX976	10	3	10	2024 Q4
8295 Montagebil ers för EGN377	10	3	10	2024 Q4
8290 Skenrensare ersättare för RSS061	10	2,6	10	2024 Q4
8259 Kranbil ersättare för XEU299	10,3	3,1	10,3	2024 Q4

Uppgradering Hastus är indelat i två etapper där del 1 är aktiverad medan del 2 kommer påbörjas under 2024 men blir dock ej färdigställt under året.

Fordonen i ovan tabell beräknas levereras under oktober - december 2024. Leveransen av bilar kan försenas på grund av långa leveranstider. Prognosen är att omprioriteringar inte behöver göras i dagsläget.

Samtliga investeringar avser GSAB. Övriga bolag har inga investeringsutgifter under året.

3.2.6. Lån och lånetak för bolag

Lån mnkr	Volym 31 mar 2024	Prognos 31 dec 2024	Lånetak 2024	Volym 31 dec 2023
Summa	-31	-128	-	-44

GSAB: Bolaget har inget lånetak utan en rörelsekredit på 200 mnkr. Övriga bolag i koncernen har inga lån.

3.3. Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag

3.3.1. Övriga beslut och/eller uppdrag

Nedanstående text gäller GSAB. Inget är rapporterat från övriga bolag i koncernen.

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. Inflyttning i depån pågår under våren 2024 och tillstånd för att trafikera anläggningen har erhållits av Transportstyrelsen. Byggnationen har genomförts av Västra Götalandsregionen via Västfastigheter.

4. Uppföljning till Göteborgs Stadshus AB

4.1. Uppföljning av bolagsstyrelsens utvärdering av eget arbete

Bolag	Datum för beslut
GSK (B157)	2023-10-25
GSB (B153)	2023-10-25
GST (B152)	2023-10-25
GSAB (B150)	2023-12-12

4.2. Uppföljning av kassaflöde, lån och realisationsresultat

Lån i mnkr	Volym 31 mars	Prognos 31 dec 2024	Volym 31 dec 2023
Summa	0	0	0
Kassaflöde		Prognos helår 2024	
Löpande verksamhet		5,2	
Investeringsverksamhet		0	
Finansieringsverksamhet		-2,1	
Summa		3,2	
Specifikation rearesultat avyttring fastighet/bolag	Objekt (fastighet/bolag)	Utfall period	Motpart (externt/kommun/ Stadshuskoncernen)
0	-	0	-

4.3. Redovisning av uppdrag från KS/KF i och utanför budget

-