

# Granskning av Göteborgs Spårvägar AB

– verksamhetsåret 2024

2025-01-29



# Missiv till Göteborgs Spårvägar AB

Lekmannarevisorerna har avslutat granskningen av bolaget avseende verksamhetsår 2024.

Styrelse och verkställande direktör ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande bolagsordning, ägardirektiv och beslut samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. Lekmannarevisorerna ansvarar för att granska verksamhet och intern kontroll samt pröva om verksamheten bedrivits enligt fullmäktiges uppdrag och mål samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskning som har genomförts i bolaget under året presenteras i denna granskningsredogörelse. Av redogörelsen framgår de sakkunnigas iakttagelser och bedömningar.

Vi, lekmannarevisorer, hänvisar till de sakkunnigas redogörelse som grund för vårt uttalande till kommunfullmäktige. Vi ställer oss bakom de sakkunnigas bedömningar som framgår av denna redogörelse.

Vi bedömer sammantaget att bolagets verksamhet i huvudsak har skötts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Vi bedömer att bolagets interna kontroll i huvudsak har varit tillräcklig.

Följande rekommendationer lämnas:

*Bolaget rekommenderas att upprätta en övningsplan som speglar krisorganisationens olika behov.*

*Bolaget rekommenderas att utvärdera om det finns åtgärder som gör att bolagets arbete med trafiksäkerheten kan förbättras ytterligare (från 2023)*

*Bolaget rekommenderas att säkerställa en korrekt tillämpning av offentlighetsprincipen och sekretesslagstiftningen (från 2023)*

Vi vill betona vikten av att styrelsen vidtar lämpliga åtgärder med anledning av de rekommendationer som lämnas i granskningsredogörelsen.

Med anledning av rekommendationerna vill vi också ha ett yttrande från styrelsen. Av yttrandet ska det framgå vilka åtgärder som styrelsen har gjort eller planerar att göra för att hantera de lämnade rekommendationerna.

Yttrandet ska skickas till [stadsrevisionen@stadsrevisionen.goteborg.se](mailto:stadsrevisionen@stadsrevisionen.goteborg.se) senast den 19 juni 2025.

Göteborg den 29 januari 2025

Torbjörn Rigemar  
Lekmannarevisor

Gun Alexandersson Malm  
Lekmannarevisor

# Stadsrevisionens uppdrag

Stadsrevisionens uppdrag är att granska kommunens verksamhet. Granskningen sker på uppdrag av kommunfullmäktige som utser förtroendevalda revisorer som ansvarar för granskningen av nämnderna och kommunstyrelsen. Bland de förtroendevalda utser kommunfullmäktige även lekmanrevisorer. Lekmanrevisorerna ansvarar för granskningen av de bolag som kommunen äger.

De förtroendevalda revisorerna anlitar alltid sakkunniga biträden (yrkesrevisorer) som genomför granskningen. I granskningsredogörelserna presenterar yrkesrevisorerna den granskning de har gjort på bolagen. Granskningsredogörelserna ligger till grund för lekmanrevisorernas uttalande till kommunfullmäktige.

Viss granskning rapporteras till kommunfullmäktige löpande under året i särskilda revisionsrapporter. Du hittar alla stadsrevisionens redogörelser och rapporter på [www.goteborg.se/stadsrevisionen](http://www.goteborg.se/stadsrevisionen), du kan också beställa dem från revisionskontoret, [stadsrevisionen@stadsrevisionen.goteborg.se](mailto:stadsrevisionen@stadsrevisionen.goteborg.se).

Diarienummer: SRV-2024-000101

# Innehåll

<b>1</b>	<b>Samlad bedömning</b> .....	<b>5</b>
1.1	Rekommendationer .....	5
<b>2</b>	<b>Grundläggande granskning</b> .....	<b>6</b>
2.1	Verksamhet.....	6
2.2	Ekonomi.....	6
2.3	Intern kontroll .....	7
2.4	Bedömning.....	7
<b>3</b>	<b>Beredskap för extraordinära händelser</b> .....	<b>7</b>
3.1	Granskningsresultat.....	8
3.1.1	Störningsplaner .....	9
3.1.2	Operativ chef och rollen som tjänsteperson i beredskap..	10
3.1.3	Kriskommunikation .....	11
3.1.4	Övningar .....	11
3.2	Bedömning.....	11
<b>4</b>	<b>Uppföljning av tidigare granskning</b> .....	<b>13</b>
4.1	Uppföljning av trafiksäkerhet .....	13
4.1.1	Bedömning .....	14
4.2	Uppföljning av ekonomistyrning.....	14
4.2.1	Bedömning .....	15
4.3	Uppföljning av offentlighet och sekretess .....	15
4.3.1	Bedömning .....	15

# 1 Samlad bedömning

Varje år granskar lekmannarevisorerna bolagets verksamhet i den omfattning som följer av god revisionsred. Årets granskning består av

- grundläggande granskning
- beredskap för extraordinära händelser
- uppföljning.

Revisionskontoret har faktaavstämt all granskning med bolaget.

Den samlade bedömningen, utifrån årets granskning av bolaget, är att verksamheten i huvudsak har bedrivits på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Vidare är bedömningen att bolagets interna kontroll i huvudsak har varit tillräcklig.

Genomförd granskning visar att det verksamhetsmässiga och ekonomiska resultatet är förenligt med ägardirektiv, kommunfullmäktiges mål och riktlinjer. Vi har inte noterat några väsentliga avvikelser i den grundläggande granskningen.

I årets granskning har vi bedömt bolagets krisorganisation. I allt väsentligt bedömer vi att denna är ändamålsenlig. Vi ser ett behov av ett par förbättringar, men det påverkar inte den samlade bedömningen att det finns rimligt goda förutsättningar att hantera en krissituation.

Vi menar dock samtidigt att det finns ett behov av att utveckla bolagets trafiksäkerhetsarbete. Bolaget har under året omorganiserat säkerhetsarbetet, inklusive trafiksäkerhetsarbetet. Vår slutsats i årets granskning är att det är för tidigt att dra några slutsatser avseende hur denna omorganisation påverkar bolagets säkerhetsarbete. Vi kan dock konstatera att stadsmiljöförvaltningens revision av trafiksäkerhetsarbetet pekat på ett antal brister plus att det inträffat åtminstone en allvarlig incident under året som kan relateras till bristande respekt för trafiksäkerheten.

## 1.1 Rekommendationer

Utifrån årets granskning lämnar vi följande rekommendationer:

- Bolaget rekommenderas att upprätta en övningsplan som speglar krisorganisationens olika behov.

Följande rekommendationer kvarstår sedan tidigare år:

- Bolaget rekommenderas att utvärdera om det finns åtgärder som gör att bolagets arbete med trafiksäkerheten kan förbättras ytterligare.
- Bolaget rekommenderas att säkerställa en korrekt tillämpning av offentlighetsprincipen och sekretesslagstiftningen.

## 2 Grundläggande granskning

Den grundläggande granskningen syftar till att översiktligt bedöma bolagets ledning och styrning samt interna kontroll. Styrningen och kontrollen ska vara tillräcklig för att leva upp till mål, beslut och föreskrifter.

Den grundläggande granskningen består av tre övergripande revisionsfrågor:

- Har bolaget genomfört sitt uppdrag på ett ändamålsenligt sätt?
- Har bolaget en ändamålsenlig styrning, uppföljning och rapportering av sin ekonomi?
- Har bolaget sett till att den interna styrningen, uppföljningen och kontrollen är tillräcklig?

Granskningen är avvikelsebaserad och fokuserar i huvudsak på bolagets övergripande systematik, strukturer och arbetssätt.

### 2.1 Verksamhet

Bolaget ska genomföra sitt grunduppdrag enligt bolagsordning, ägardirektiv, gällande lag och författning samt enligt de mål och riktlinjer som fullmäktige har beslutat om. Fullmäktige har i budgeten fastställt övergripande mål som gäller för samtliga nämnder och bolag. Flera nämnder och bolag har även tilldelats specifika uppdrag som ska genomföras. Vi har översiktligt granskat hur bolaget har genomfört sitt grunduppdrag och arbetat med fullmäktiges mål och uppdrag. Vi har även granskat styrelsens protokoll och beslutsunderlag.

Granskningen visar att bolaget i huvudsak har planerat och genomfört grunduppdraget i enlighet med bolagsordningen och ägardirektivet. Vidare visar granskningen att bolaget har arbetat med de mål och uppdrag som fullmäktige har gett bolaget. Måluppfyllelsen och arbetet med fullmäktiges uppdrag har i huvudsak följts upp under året, i delårsrapporter och i årsrapporten.

Inga större avvikelser har noterats i styrelsens hantering vid beslutsfattande.

### 2.2 Ekonomi

Bolaget ska se till att verksamheten bedrivs inom de ekonomiska ramar som beslutats av styrelsen. Bolaget ska också se till att det finns en kontinuerlig ekonomisk uppföljning och rapportering. Vi har översiktligt granskat bolagets styrning av ekonomin samt dess ekonomiska uppföljning och rapportering.

Granskningen visar att bolaget i huvudsak har bedrivit verksamheten inom de ekonomiska ramarna för året. Bolagets överskott på trafikavtalet respektive underskott på utförandentreprenadavtalet är räkenskapsmässigt inte väsentliga. Granskningen visar vidare att bolaget har följt upp sin ekonomi kontinuerligt.

För mer information om bolagets ekonomistyrning, se avsnitt 4.2 Uppföljning av ekonomistyrning.

## 2.3 Intern kontroll

Bolaget ska se till att det finns ett systematiskt arbete med intern styrning och kontroll och riskhantering inom väsentliga områden. Bolaget ska även följa upp och utvärdera detta arbete. Vi har översiktligt granskat bolagets interna styrning, uppföljning och kontroll.

Granskningen visar att bolaget har upprättat en samlad riskbild och en internkontrollplan. Riskhantering har i huvudsak skett inom väsentliga områden.

## 2.4 Bedömning

Revisionskontorets bedömning utifrån en översiktlig granskning är att bolaget i huvudsak har en tillfredsställande ledning och styrning samt tillräcklig intern kontroll inom de områden som vi har granskat.

# 3 Beredskap för extraordinära händelser

Hotbilden mot transportsektorn har ökat. Det gäller också kollektivtrafiken. Hoten är av olika slag. Ett hot rör främmande makt som kan ha intresse av att kartlägga eller rikta sabotage mot transportsektorn. Det finns också ett hot i form av våld riktat direkt mot kollektivtrafiken och dess resenärer. Riskerna vad gäller terrorattentat i Sverige bedöms ha ökat under senare år och säkerhetspolisen beslutade den 17 augusti 2023 att höja Sveriges terrorhotnivå från en trea till en fyra på den femgradiga skala som anger hotnivån för terrorattentat. Säkerhetspolisens bedömning är att hotbilden mot Sverige kommer att bestå under en längre tid.

Omfattande och mycket allvarliga attentat riktade mot kollektivtrafiken har drabbat pendeltågstrafiken i Madrid 2004, tunnelbanan i London 2005 och tunnelbanan i Bryssel 2016. Trafikverket har under året publicerat en sammanställning över de hotbilder som riktas mot transportsektorn och menar att hoten inte bara blivit allvarligare utan också mer komplexa.<sup>1</sup> Det konstateras att kollektivtrafikens öppenhet och tillgänglighet kan utnyttjas av en antagonist. Till detta kommer fientliga intrång som störningar som kan riktas mot anläggningar och system. I sammanhanget är det också väsentligt att notera att terrorhotet inte bara riktas mot spårvagnar (eller bussar) utan även mot resecentrum där det samlas många människor. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har i en sammanställning konstaterat att cirka 30 procent av alla attentat riktade mot kollektivtrafiken har rört resecentrum och liknande platser.<sup>2</sup> Slutligen ska det också uppmärksammas att organiserad brottslighet på

<sup>1</sup> Trafikverket: *Öppen antagonistisk hotbild mot transportsektorn*. Dokumentdatum: 2024-09-24. Ärendenummer: TRV 2024/25605.

<sup>2</sup> Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. *Riskbild för kollektivtrafik – 2022. Säkerhet i offentlig miljö*. Publ nr: MSB2390.

olika sätt kan utgöra en risk för kollektivtrafiken, bland annat eftersom våldsdåd ibland utförs i offentliga miljöer.

Sveriges kommuner och regioner har enligt lag<sup>3</sup> en skyldighet att planera för hur man ska agera vid extraordinära händelser till följd av exempelvis ett terrorattentat. Göteborgs Stad har en särskild riktlinje för krishantering<sup>4</sup> och en säkerhetspolicy<sup>5</sup> som ställer en rad krav på stadens nämnder och bolag. Det finns även en riktlinje för kriskommunikation.<sup>6</sup>

Granskningen syftar till att bedöma om Göteborgs Spårvägar AB har en ändamålsenlig beredskap för extraordinära händelser samt om bolaget har förutsättningar för en ändamålsenlig krishantering. Med extraordinära händelser syftar vi i föreliggande granskning främst på risker eller hot till följd av att antagonistiska aktörer på något sätt angriper kollektivtrafiken, men extraordinära händelser som kräver en krisberedskap kan också följa av till exempel brand, oväder eller andra omfattande och allvarliga incidenter. Med en ändamålsenlig beredskap och krishantering avser vi en beredskap och krishantering som direkt eller indirekt överensstämmer med stadens krav och som är anpassad efter den egna organisationen och som i övrigt kan anses vara ändamålsenlig. Med direkt respektive indirekt överensstämmelse syftar vi på formella respektive mer informella krav som kan resas. Det är till exempel ett formellt krav att det ska finnas en krisorganisation, men informellt krävs det också att det finns en mognad och mental beredskap att agera i enlighet med de krav en kris kommer att medföra. Det senare kan vara svårare att bedöma i en granskning eftersom det strängt taget bara är en verklig kris som visar om en sådan beredskap finns, men vi har ändå försökt göra vissa bedömningar baserat på vad som rimligen kan antas.

Granskningen baserar sig på både intervjuer och dokumentstudier både från bolaget och andra förvaltningar och myndigheter.

## 3.1 Granskningsresultat

Bolaget har upprättat en krishanteringsplan. I denna framgår hur bolagets krisledningsorganisation är utformad. I planen finns även beskrivningar av olika scenarier som antas kunna påverka bolaget. Under våra intervjuer framkommer att dessa scenarier är generella till sin karaktär. Det finns ingen detaljerad analys av hur bolaget skulle kunna komma att påverkas av en mer specifik kris. Inte heller finns någon mer precis värdering av vilka av scenarierna som är mest sannolika att påverka bolaget. Under våra intervjuer framkommer att det finns ett mål att utveckla mer detaljerade riskanalyser under 2025. Under 2025 träder dessutom CER-direktivet<sup>7</sup> i kraft och det kommer att kräva att bolaget genomför en mer detaljerad riskanalys.

<sup>3</sup> Lag (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap.

<sup>4</sup> Göteborgs stads riktlinje för krishantering. Reviderad 2024-05-29.

<sup>5</sup> Göteborgs stads säkerhetspolicy. Reviderad 2019-12-16

<sup>6</sup> Göteborgs stads riktlinje för kriskommunikation. Reviderad 2023-01-26

<sup>7</sup> *Motståndskraft i samhällsviktiga tjänster*. SOU 2024:64. CER-direktivet (Directive on the resilience of critical entities) är ett EU-direktiv som ställer krav på åtgärder för att stärka motståndskraften i



Av bolagets krisberedskapsplan framgår att bolagets krisledning alltid består av beslutsfattare och stabschef. Ständig beslutsfattare är vd. Går inte vd att nå vid en kris finns annan person som kan träda in som beslutsfattare i vd:s ställe. Stabschef är bolagets säkerhetschef, men det finns andra personer i bolaget som vid behov kan träda in i den rollen. Vd och stabschef beslutar vilka andra roller som ska utgöra beslutsfattare. Till krisledningen knyts även ett antal staber med olika förutbestämda uppgifter, bland annat personal, säkerhet, lägesbild, logistik, analys och planering, samband och kommunikation. Det är vid tidpunkten för granskningens genomförande ännu inte beslutat vilka personer som ska ingå i staberna. Därmed har det heller inte genomförts några utbildningar för dessa.

Enligt uppgift är tanken att krisorganisationen bara aktiveras i en situation där en händelse inte kan hanteras i den ordinarie linjeorganisationen. Om en störning pågår under en längre tid förstärks i första hand den ordinarie linjeorganisationen. Om en situation eller händelse ändå kräver att krisledningen måste aktiveras kan dess uthållighet bli en viktig faktor att beakta. Förmågan till uthållighet under en längre tid framgår varken i krisberedskapsplanen eller den tillhörande instruktionen för krisledning. Under våra intervjuer uppges dock att den krisledningsorganisation som är under uppbyggnad bättre möjliggör för en krishantering som är uthållig över minst sju dygn. Det framkommer också att det kommer att finnas tre staber, vilket kommer att möjliggöra arbete i treskift.

### 3.1.1 Störningsplaner

Bolaget har även upprättat störningsplaner. Vi har konstaterat att bolagets krishanteringsplan innehåller allmänna och generella beskrivningar av olika scenarier. Störningsplanerna är till skillnad från krishanteringsplanen mycket konkreta och specificerade. Störningsplanerna är avsedda för trafikledningen och beskriver ett stort antal olika typer av händelser som kan ge upphov till störningar i spårvagnstrafiken. Vissa av störningsplanerna rör situationer som kan karaktäriseras som allvarliga krissituationer. De omfattar således allt från enklare fel eller störningar som inträffar ofta, för att inte säga dagligen, till allvarliga mycket kritiska händelser som inträffar mycket sällan eller som hittills aldrig har inträffat överhuvudtaget. Planerna beskriver olika moment som skall följas vid en störning, vilka som ska kontaktas internt och externt och vilka som vid behov ska tillkallas, till exempel polis eller räddningstjänst. De flesta störningsplaner är indelade i steg beroende på störningens omfattning. En kollision exempelvis hanteras på olika sätt enligt olika steg i störningsplanen beroende på de materiella skadornas omfattning eller om det finns skadade personer som måste tas om hand. Det finns tydliga kriterier som anger vilket av de tänkbara stegen i en störningsplan som ska följas.

---

viss samhällsviktig verksamhet. Med samhällsviktig verksamhet avses verksamhet, tjänst eller infrastruktur som upprätthåller eller säkerställer samhällsfunktioner som är nödvändiga för samhällets grundläggande behov, värden eller säkerhet. Bland dessa funktioner ingår kollektivtrafiken.

Störningsplanerna finns lättillgängliga för trafikledarna. Vid störningar, särskilt om dessa är mer omfattande, ska trafikledaren tilldelas en hjälpare som stöd för att hantera den aktuella störningen. Om det är flera störningar som inträffar samtidigt och alla operatörer är upptagna är det dock inte alltid en hjälpare kan tilldelas.

Den spårvagnstrafik bolaget bedriver leds av trafikledare. Dessa befinner sig fysiskt på Rantorget. I händelse av en allvarlig störning som gör att trafikledning inte kan bedrivas från Rantorget, finns alternativ plats för trafikledningen. Det har enligt uppgift genomförts en övning i syfte att träna och testa att leda trafiken från alternativ plats.

### 3.1.2 Operativ chef och rollen som tjänsteperson i beredskap

Trafikledningen leds av och är alltid bemannad av en operativ chef (OPC). Från och med årsskiftet 2024/2025 går OPC in i rollen som Tjänsteman i beredskap (TiB).<sup>8</sup> Tjänsteman i beredskap är en person som kan ta emot larm vid allvarliga händelser. Personen ska vara ständigt anträffbar och har ansvar att larma vidare i händelse av en kris. Uppgifterna kan även innebära att ta beslut och samordna det inledande arbetet innan övriga delar av organisationen inrättat sin krisorganisation. Bolaget har valt lösningen att placera TiB hos den operativa ledningen på Trafikledning och Information (TLI) för att den är bemannad dygnet runt och mest troligen den del i organisationen som kommer att beröras av en störning först. Bolaget bedömer därför att det är denna del i organisationen som är mest lämpad för att göra en första bedömning vid en allvarlig störning.

Bolagets OPC:er har genomgått en grundutbildning inför att de ska träda in i rollen som TiB. Vi har tagit del av utbildningsmaterialet och bedömer att det i allt väsentligt beskriver vad rollen innebär samt vilka förväntningar och krav som ställs på TiB. I utbildningsmaterialet framgår också vilka som ska kontaktas och informeras vid en kris; bland dessa bland annat stadsledningskontorets TiB. Vilka som ska kontaktas framgår också av bolagets krisberedskapsplan.

TiB kommer att ta emot larm via både telefon och RAKEL. RAKEL är ett system som bolaget redan idag använder i sin operativa drift och bolaget har därför bedömt att det inte föreligger några problem för TiB att använda detta system. Vi har inte funnit något skäl att ifrågasätta denna bedömning.

I och med att TiB är en ny roll för OPC noterar vi att det finns en viss osäkerhet bland dessa vad rollen kommer att medföra konkret, till exempel när det gäller sambandet mellan operativ roll och strategisk krisledning. Under vår granskning

---

<sup>8</sup> Enligt bolagets krisberedskapsplan framgår att det vid en krisartad händelse krävs en initial bedömning av nuläget. Denna analys ska göras av TiB (tjänsteman i beredskap). När granskningen genomfördes utgjordes TiB av vakthavande chef spårvagn. I framtiden kommer TiB att utgöras av trafikledningens operativa chefer (OPC), men vid granskningstillfället var denna ordning ännu inte implementerad. Det konstateras alltså att krisberedskapsplanen beskriver en funktionalitet som vid granskningstillfället ännu inte fanns. VD har uppgett att den nya TiB-organisationen startar 1 dec

framkommer att OPC upplever att det vore bra om befogenheter, ansvar och förväntningar fanns konkretiserade och tydligt dokumenterade.

Enligt bedömningar som framkommer under våra intervjuer har trafikledningen tillräckligt med trafikledare under dagtid. Dagtid finns dessutom flera trafikledare i bil ute på stan. Vid stora evenemang kan ytterligare personal kallas in. Under natten är trafikledningen bemannad men färre trafikledare utöver OPC. Under våra intervjuer uttrycks att det hade varit bra att vara ytterligare trafikledare under natten. Sker en större incident under natten kan det uppstå behov av att kalla in personal, men det kan samtidigt vara svårt att ringa in folk om man sitter upptagen med en incident.

### 3.1.3 Kriskommunikation

Bolaget har en kommunikationsenhet med flera kommunikatörer. Ett par av kommunikatörerna är kriskommunikatörer. Under våra intervjuer framkommer att kriskommunikatörerna inte har någon formell jour, men de uppger samtidigt att det ingår i rollen att man behöver finnas tillgänglig utanför kontorstider. Det betyder att bolagets kriskommunikation kan hamna i en situation som bygger på att anställda informellt och på i grunden frivillig basis gör sig tillgängliga utanför kontorstid. Under våra intervjuer uppges dock att detta inte bedöms vara ett problem.

Under våra intervjuer framkommer att en utbildning i kriskommunikation är planerad att genomföras under 2025.

Det framkommer även att kommunikationsvägarna mot Västtrafik bedöms vara väl upparbetade och välfungerande.

Enligt riktlinjen för kriskommunikation ska bolaget säkerställa att det vid behov tas fram kommunikativa lägesbilder. Det handlar om att snabbt få en bild av vad som hänt och hur händelsen uppfattas. Enligt den bedömning som görs inom kommunikationsavdelningen har bolaget en god förmåga att säkerställa att det kravet tillgodoses.

### 3.1.4 Övningar

Krisberedskap handlar om planering, men också om mental beredskap. Vi har noterat att krisövningar genomförts och att till exempel trafikledningen har testat att flytta till en alternativ fysisk plats. Den mentala beredskapen att hantera en kris varierar sannolikt beroende på roll och funktion i bolaget. Trafikledningen hanterar störningar dagligen och i kommunikatörernas roll ingår att ibland hantera plötsligt uppkomna situationer. Men oavsett vilken mental beredskap som följer av olika roller, är det väsentligt att alla delar av organisationen övar sin krisberedskap. Inklusivt de roller som ingår i krisledningsorganisationen. Vi har noterat att bolaget saknar övningsplan. En sådan ska finnas enligt stadens säkerhetspolicy.

## 3.2 Bedömning

Vi bedömer att bolagets beredskap och förmåga att hantera en kris i de flesta avseenden är väl utvecklad. Vi har inte kunnat påvisa några väsentliga brister i bolagets krisberedskap. Vissa delar av krisberedskapen bygger dock på förändringar som vid tidpunkten för granskningen är planerade men ännu inte implementerade.

När det gäller bolagets krisledning framgår att krisledningen alltid består av beslutsfattare och stabschef och att vd är ständig beslutsfattare. Om vd inte finns tillgänglig och inte heller går att nå, finns en annan person som kan träda in i vd:s ställe som beslutsfattare.

Vi bedömer att bolagets störningsplaner är väl genomarbetade och vi har inte kunnat identifiera några väsentliga brister i dessa.

Krisberedskap bygger både på planering och mental beredskap. Planeringen kan och ska ofta finnas dokumenterad och checklistor och liknande att ta stöd av kan upprättas som ett led i planeringen. Den mentala beredskapen stärks enligt vår bedömning av en god planering, men kräver också att det genomförs övningar. Det är viktigt att säkerställa att alla relevanta delar av organisationen får tillräcklig övning, inklusive i synnerhet de personer som kan komma att ingå i bolagets krisledning. Mot den bakgrunden kan det noteras att bolaget saknar en övningsplan, vilket är ett krav. Bolaget bör ta fram en övningsplan. Övningsplanen bör spegla behoven i de olika delarna av krisorganisationen.

Vi bedömer att bolagets beslut att lägga rollen och ansvaret som TiB (Tjänsteman i beredskap) på OPC är välgrundat, men vi bedömer samtidigt att bolaget bör överväga om OPC kan stärkas ytterligare i rollen som TiB genom att rollen förtydligas med avseende på mandat, ansvar och förväntningar. Dessutom bör OPC och trafikledningens behov av övningar beaktas i ett övningsplan.

*Bolaget rekommenderas att upprätta en övningsplan som speglar krisorganisationens olika behov.*

# 4 Uppföljning av tidigare granskning

I detta avsnitt redogör vi för uppföljningen av de rekommendationer som har lämnats till bolaget tidigare år.

## 4.1 Uppföljning av trafiksäkerhet

Inom ramen för den grundläggande granskningen 2023 granskades bolagets arbete med trafiksäkerhet. Bolaget fick då följande rekommendation:

*Bolaget rekommenderas att utvärdera om det finns åtgärder som gör att bolagets arbete med trafiksäkerheten kan förbättras ytterligare*

Rekommendationen som gavs för granskningsåret 2023 baserade sig på att vi observerat ett inträffat antal allvarliga säkerhetsrelaterade incidenter under året. Bland annat hade det vid ett tillfälle beslutats om att återinsätta en förare som tidigare konstaterats vara drogpåverkad. Det finns strikt reglerat i lag vilka rutiner som gäller vid ett sådant beslut, och beslutet stred mot dessa regler. Vi menar att det måste vara ett krav att chefer inom organisationen känner till innebörden av denna lagstiftning.

Under 2024 har åter ett par allvarliga incidenter inträffat. Olyckor och fel kan uppstå och risken för detta kan aldrig helt elimineras. Men incidenter kan också inträffa till följd av slarv eller till följd av bristande uppmärksamhet av ett slag som är oacceptabelt. Baserat på bolagets egen utredning av en incident under året är det vår slutsats att även det senare förekommit under 2024.

Vi kan även konstatera att stadsmiljöförvaltningen, i sin egenskap av ägare av spåranläggningen, genomfört en revision av säkerhetsarbetet inom spårvägen.<sup>9</sup> I denna identifieras ett antal brister som rapporteras som allvarliga och vi delar bedömningen av de brister som framkommer i rapporten. De bör ses som en indikation på att säkerhetskulturen måste stärkas. I rapporten framkommer bland annat att det är oklart om den högsta ledningen tar del av säkerhetskritisk information. Det är en iakttagelse som överensstämmer med en iakttagelse som vi själva gjorde i vår granskning för ett par år sedan. Vidare framkommer att bolagets säkerhetsordning inte är adekvat. Det rapporteras också att antalet säkerhetsutvecklare bara motsvarar hälften av bedömt behov; kompetenskrav för roller inom trafiksäkerhetsenhet saknas och utbildningsplaner saknas för medarbetares kompetenser. Samtidigt med dessa kritiska iakttagelser kan vi konstatera att säkerhetsarbetet har omorganiserats under året. Vi förutsätter att den nya säkerhetsorganisationen kommer att ha ett starkt fokus på de brister som kan konstateras och som har rapporterats.

---

<sup>9</sup> Stadsmiljönämnden: *Trafiksäkerhetsenheten, Göteborgs Spårvägar AB*, ver 0.3. Publiceringsdatum: 24-06-24.

### 4.1.1 Bedömning

Sammantaget baserat på både stadsmiljöförvaltningens rapport och våra egna iakttagelser, är vår bedömning att rekommendationen från 2024 ska kvarstå.

## 4.2 Uppföljning av ekonomistyrning

Inom ramen för den grundläggande granskningen 2023 granskades bolagets ekonomistyrning. Bolaget fick en rekommendation mot bakgrund av att bolagets ekonomi inte var i balans. Rekommendationen kvarstod under 2024 från året innan.

*Bolaget rekommenderas att säkerställa att ekonomin är i balans under 2023 och framgent.*

I årets granskning har vi följt bolagets ekonomiska resultat.

Av bolagets yttrande som begärdes in efter föregående års granskning framgår vilka åtgärder man planerade för att omhänderta rekommendationen. Bland dessa nämns att det nu sker en avstämning mellan stadsmiljöförvaltningen och Göteborgs Spårvägar AB för att budgeten hos båda instanserna ska vara samma. Vidare framgår att trepartssamarbetet med stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik AB utvecklats i syfte att öka långsiktigheten. Detta ska i sin tur leda till en mer hållbar ekonomisk planering.

På styrelsemötet i oktober fastställde styrelsen budget 2025 samt långtidsprognosen 2026–2028. Enligt långtidsprognosen kommer bolagets kostnadsökningar att stabiliseras och procentuellt gå ner jämfört med kostnadsökningen 2023. En del risker omnämns i långtidsprognosen, bland annat svårigheter i kompetensförsörjningen, höga lagervärden på grund av materialpriser samt kostnader i relation till utrangeringsplanen för M29 och kostnader för underhåll och livslängd för M32.

I den reviderade budgeten för 2025 framgår att Västtrafik AB har gett bolaget i uppdrag att vara kostnadsmedvetna och effektivisera verksamheten under 2025. Bland annat ska lönervisionsberäkningarna 2025 antas till samma nivå som 2024 års revision. Bolaget har en säkerställd likviditet då det finns en koncernkredit tilldelad till bolaget om 200 miljoner kronor. Göteborgs Stad har indikerat att bolaget kan rekommenderas att ta externa lån i stället för att öka koncern-krediten om det skulle behövas för att möta bolagets kommande lager- och investeringsbehov. Bolaget uppger att de kan komma att nyttja krediten i perioder under 2025.

Per delår augusti var resultatet för trafikavtalet 31,6 miljoner kronor och helårsprognosen ett överskott på 4,6 miljoner kronor. Resultatet för samma period för utförandeentreprenörsavtalet ett underskott på 3,1 miljoner kronor. Prognosen var ett underskott på 6,1 miljoner kronor.

Granskningen har visat att vd ger styrelsen kontinuerlig information om det ekonomiska läget.

Bolaget har som mål att ha ett nytt utförandeentreprenörsavtal klart för signering årsskiftet 2024/2025.

#### **4.2.1 Bedömning**

Revisionskontoret bedömer att bolaget har omhändertagit rekommendationen.

### **4.3 Uppföljning av offentlighet och sekretess**

På uppdrag av lekmannarevisorerna granskade revisionskontoret 2023 bolagets hantering av offentlighet och sekretess. Bolaget fick då följande rekommendation:

*Bolaget rekommenderas att säkerställa en korrekt tillämpning av offentlighetsprincipen och sekretesslagstiftningen*

I vår granskning av verksamhetsåret 2023 konstaterade vi vissa brister när det gällde utlämnande av allmänna handlingar. Det är en brist som även konstaterades under vår granskning under närmast föregående år. I årets granskning har vi inte genomfört någon uppföljning när det gäller hanteringen av allmänna handlingar. Uppföljning planeras ske under kommande år.

#### **4.3.1 Bedömning**

Eftersom rekommendationen inte har följts upp i årets granskning har den inte heller varit föremål för förnyad bedömning. Rekommendationen kvarstår.