

# **Delårsrapport mars 2025 - nämnder och styrelser**

**Göteborgs Spårvägar AB**

# Innehållsförteckning

|          |                                                                                 |           |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Sammanfattning .....</b>                                                     | <b>3</b>  |
| <b>2</b> | <b>Väsentlig styrinformation till kommunledningen.....</b>                      | <b>4</b>  |
| 2.1      | Verksamhetens utveckling .....                                                  | 4         |
| 2.1.1    | Mått/nyckeltal som beskriver verksamhetens utveckling...                        | 4         |
| 2.1.2    | Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling .....                          | 5         |
| 2.1.3    | Övrig väsentlig styrinformation till kommunstyrelsen .....                      | 6         |
| <b>3</b> | <b>Övrig uppföljning till kommunledningen.....</b>                              | <b>7</b>  |
| 3.1      | Utveckling inom personalområdet.....                                            | 7         |
| 3.1.1    | Personalvolymutveckling .....                                                   | 7         |
| 3.1.2    | Årlig uppföljning av aktiva åtgärder och systematiskt<br>arbetsmiljöarbete..... | 7         |
| 3.2      | Ekonomisk uppföljning .....                                                     | 9         |
| 3.2.1    | Resultatredovisning i sammandrag bolag.....                                     | 9         |
| 3.2.2    | Utfall till och med perioden .....                                              | 9         |
| 3.2.3    | Prognos.....                                                                    | 10        |
| 3.2.4    | Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande<br>10                   |           |
| 3.2.5    | Investeringsredovisning.....                                                    | 11        |
| 3.2.6    | Lån och lånetak för bolag .....                                                 | 11        |
| 3.3      | Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag .....                               | 11        |
| 3.3.1    | Effektivisering genom minskad administration och<br>digitalisering .....        | 11        |
| <b>4</b> | <b>Uppföljning till Göteborgs Stadshus AB .....</b>                             | <b>13</b> |
| 4.1      | Uppföljning av bolagsstyrelsens utvärdering av eget arbete<br>.....             | 13        |
| 4.2      | Uppföljning av kassaflöde, lån och realisationsresultat .....                   | 13        |
| <b>5</b> | <b>Insamling av information inför Budget 2026 .....</b>                         | <b>14</b> |

## Bilagor

*Bilaga 1: Protokollsutdrag 241127*

# 1 Sammanfattning

Göteborgs Spårvägar AB (GS) är en del av stadens varumärke. Bolaget ägs av Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB (85 procent) och av Västtrafik AB (15 procent). Göteborgs Stad är administrativ huvudman och äger spårvägsbanan med tillhörande trafikmiljö. Västtrafik är finansiell huvudman och ansvarig för trafikeringsplan, spårvagnsfordon och depåfastigheter.

Med cirka 1 400 medarbetare och drygt 230 spårvagnar erbjuder GS persontransporter inom kollektivtrafikområdet och spårvagnsresan är vår kärnverksamhet där vi tillsammans arbetar för fler och nöjdare resenärer. Tillhörande produkterbjudanden är tidtabell, bana, fordon och service.

Under kvartal 1 2025 genomfördes 31,7 miljoner resor, vilket är 1,9 procent lägre än samma period föregående år. Under februari genomfördes ett stort spårarbete på Hisingen, där linje 5, 6 och 10 trafikerar, vilket innebar en reduktion av produktionen i februari månad med cirka 5 procent. Prognosen pekar mot 128 miljoner resor för året, vilket är ca 2 % mer än föregående år.

Under kvartal 1 2025 var genomsnittet för vår trafikservicegrad 95 procent (92 föregående år) och punktligheten 74 procent (72 föregående år). Under senare delen av kvartalet har punktligheten förbättrats.

För ett år sedan tog GS över den nya spårvagnsdepån Ringön etapp 2. Pelarspårarna visade sig vid övertagandet av fastigheten vara underdimensionerade, vilket medförde ett arbete med att riva sju pelarspår och konstruera nya. Arbetet prognostiseras vara klart till hösten 2025. Vid kvartalets slut har sju M34:or tagits emot i Göteborg. Totalt kommer 60 st 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 kommunledningen

### 2.1 Verksamhetens utveckling

#### 2.1.1 Mått/nyckeltal som beskriver verksamhetens utveckling

##### Volym-, intächts- och kostnadsutveckling

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

##### Effektmått och övriga mått/nyckeltal

| Mått/nyckeltal                                                    | Utfall perioden 2025 | Prognos helår 2025 | Utfall helår 2024 | Utfall helår 2023 |
|-------------------------------------------------------------------|----------------------|--------------------|-------------------|-------------------|
| 1.Väghtrafikolyckor, per 1 miljon km                              | 16,7                 | 13,5               | 14,5              | 15,8              |
| 2. Fotgängarolyckor, per 1 miljon km                              | 1,39                 | 3,23               | 1,2               | 3,17              |
| 3.Spårvagnstillgänglighet, %                                      | 75,4                 | 75                 | 75,1              | 77,7              |
| 4.Trafikservicegrad, %                                            | 95,4                 | 95                 | 93,5              | 92,9              |
| 5.Resandeutveckling, antal miljoner resor                         | 31,7                 | 128                | 125,3             | 128               |
| 6.Ombordundersökning, nöjd-kund-undersökning (NKU), Senaste resan | 4,1                  | 4,0                | 4,0               | 4,0               |

1. En ökning av antalet väghtrafikolyckor har observerats under det första kvartalet 2025, jämfört med samma period 2024. 86,5 procent består av mindre allvarliga olyckor och den största andelen olyckor är med andra fordon. Orsaken till den relativt stora skillnaden jämfört med 2024 är svår att uttala sig om utifrån insamlade data, då orsak eller vållande inte alltid anges om händelsen inte blivit föremål för utredning. Bolaget följer utvecklingen för att utreda om olycksstatistiken visar på ett trendbrott, alltså en fortsatt ökning, eller om antalet händelser för perioden beror på tillfälligheter. Bolagets mål är att minska väghtrafikolyckorna med ytterligare 10 procent under 2025 i förhållande till 2024, och prognosen baseras således på dessa siffror.

2. Under första kvartalet 2025 inträffade 5 fotgängarolyckor varav 2 allvarliga. En av de allvarliga olyckorna medförde att en människa avled. Bolaget arbetar mot nollvisionen som innebär att ingen person ska skadas eller dö i spårvägssystemet. Tillbud och olyckor analyseras och utreds för att bolaget ska kunna nå trafiksäkerhetsmålen. Bolagets förhoppning är att de åtgärder som vidtas för att minska antalet väghtrafikolyckor också ska minska risken för personskador.

3. Spårvagnstillgängligheten är fortsatt under målet på 80%. Detta beror främst på fordonsprojekt för M31B och retrofitprojekt för M33 samt på en relativt stor mängd krockar under 2025 där M33 och M34 tar lång tid att reparera då de måste transporteras bort från Göteborg. Projekten kommer att pågå under kommande år där även M32 kommer att påbörja ett nytt projekt under hösten 2025.

4. Vi ser en positiv trend när det gäller en högre trafikservicegrad i Q1 jämfört med år 2024. Flera åtgärder för att förbättra framkomligheten genomfördes vid tabellskifte 2024/2025. Åtgärder som genomfördes var omplanering av busslinjer i Brunnsparcken för minskad trängsel, bättre fasning av spårvagnslinjer för smidigare trafikflöde och justerade körtider vid Hisingsbron för att minska köbildning. Ett bättre personalläge är också en stor bidragande faktor och antalet inställda turer på grund av personalbrist är betydligt lägre jämfört 2024. Även akuta fel i spårvägsanläggningen har minskat och ger ett bättre flöde utan akuta omläggningar av trafiken.

5. Ackumulerat antal resor för perioden januari till och med mars 2025 är 31,7 miljoner, vilket är en minskning med 1,92% jämfört med samma period föregående år. I januari månad var antal resor 0,59% över fjolårets utfall men i februari i år genomfördes ett stort spårarbete på Hisingen, där linje 5, 6 och 10 trafikerar, vilket innebar en reducering av produktionen i februari månad med cirka 5 procent gentemot månadens planerade kilometerproduktion enligt grundtabell. Spårarbetet har med största sannolikhet haft en signifikant påverkan på utfallet men var nödvändigt för att säkerställa en funktionsduglig spårvägsanläggning.

6. NKU utfall för första kvartalet 2025 är 4,1 vilket är en förbättring med 0,1 jämfört med både föregående kvartal och ackumulerat utfall 2024. Vi kan även se att samtliga underkategorier i NKU förbättrats jämfört med föregående kvartal respektive ackumulerat utfall 2024. Den ökade punktligheten i kombination med ökad trafikservicegrad påverkar utfallet signifikant. Fler och större spårarbeten för att minimera akuta avvikelser samt hastighetsnedsättningar har också utförts det senaste året varpå akuta avvikelser i spårvägsanläggningen minskar och trafikservicegraden, punktligheten samt NKU ökar.

### 2.1.2 Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling

| 1. Brist på spårvagnar, spårvagnsuppställnings - och depåkapacitet                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Orsak till att avvikelserna uppstått</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Mängden tillgängliga spårvagnar är låg i förhållande till behovet av fordon i peaktider. Byggavvikelser identifierade på depå Ringön som medfört flertalet avstängda spår i väntan på åtgärd. Anpassningar i depå för hantering av nya vagnar samt brister i leverans av dokumentation leder till förlängda stilleståndstider vid skador på vagn.                                                                           |
| <b>Konsekvenser för de verksamheten är till för</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Resenären drabbas av högre trängsel och av lägre trafikservicegrad på grund av inställda turer och större mängd korta vagnar (singelpedaler 15 m) i trafik.                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Konsekvenser för organisation, medarbetare och chefer</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Den pressade situationen vad gäller vagnstillgången kommer hålla i sig i flera år. Försening av leverans av fordon M33/34, försening i uppgradering av M31 och att depå Ringön ej kan tas i bruk som tänkt leder till frustration och högre arbetsbelastning då verksamheten behöver planera om. Täta omplaneringar innebär logistikrisker som i olika omfattning påverkar verkstads- samt uppställningskapacitet negativt. |
| <b>Ekonomiska konsekvenser</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| För bolaget något ökade kostnader då personal behöver flyttas från sin schemalagda depå. I ett systemperspektiv är det svårt att bedöma de ekonomiska konsekvenserna.                                                                                                                                                                                                                                                       |

|                                                                                                                                                                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Vidtagna åtgärder</b>                                                                                                                                                                                                                    |
| Kontinuerligt arbete för att hålla vagnstillgången uppe. Prioritering av fordonsanvändning för olika aktiviteter vid sidan om passagerartrafik. GS samverkar aktivt med Västtrafik, Västfastigheter och Stadsmiljöförvaltningen i frågorna. |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>2. Brist i spårvägsanläggningen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Orsak till att avvikelserna uppstått</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Driftstörningar i form av akutarbeten, hastighetsnedsättningar och behov av omplaneringar i spårvägsanläggningen                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Konsekvenser för de verksamheter som är till för</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Resenären drabbas av byte av resväg samt behov av ersättningstrafik.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Konsekvenser för organisation, medarbetare och chefer</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Utöver grundtidtabellen som planeras från december – december (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 ökade arbetsmiljörelaterade ärenden pga stress i trafiken. |
| <b>Ekonomiska konsekvenser</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Vidtagna åtgärder</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Trepartsarbete mellan GS, Västtrafik samt Stadsmiljöförvaltningen är etablerat. Nytt avtal mellan GS och Stadsmiljöförvaltningen är signerat och båda parter har fokus på att minska antalet trafikstörande brister i banan. Trafikmiljön och spårvagnsframförandet måste förbättras med skyddsbarriärer och framkomlighetsåtgärder.                                                              |

### 2.1.3 Övrig väsentlig styrinformation till kommunstyrelsen

Ej aktuellt.

### 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 2025 | Utfall 2024 |
|-------------------|-----------------------------------------|----------------------------------|--------------|-------------|
| Antal årsarbetare | 342,6                                   | 327,4                            | 1400         | 1307,4      |

##### 3.1.2 Årlig uppföljning av aktiva åtgärder och systematiskt arbetsmiljöarbete

###### Årlig uppföljningen av aktiva åtgärder

Ja.

Hinder och risker:

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 2024

Förra året genomfördes APT material kring diskriminering, trakasserier och kränkande särbehandling på arbetsplatsen som nu kommer följas upp med ett APT material om Tonalitet. Rutiner har förtydligats på intranät och i verksamhetsledningssystem. Utredningsmetod Faktaundersökning har implementerats och används nu i utredningar. Resultatet kommer att följas upp via medarbetarundersökningen i höst.

###### Åtgärder 2025

Enligt diskrimineringslagen ska arbetsgivare genomföra ett kontinuerligt arbete inom *fem områden*. Göteborgs Spårvägar AB har därför skapat en årsplan för att kontinuerligt arbeta med samtliga områden enligt nedan.

| Område             | Aktivitet                                                                                  | Uppföljning       |
|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Arbetsförhållanden | Fortsätta vara partner till Pride och uppmuntra till deltagande.                           | Följs upp årligen |
| Arbetsförhållanden | Jobba i enlighet med bolagets kompetensförsörjningsstrategi och kompetensförsörjningsplan. | Följs upp årligen |

| Område                              | Aktivitet                                                                                                           | Uppföljning                      |
|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| Löner och andra anställningsvillkor | Genomföra lönekartläggning och säkerställa att osakliga löneskillnader fortsatt ej förekommer.                      | Årligen                          |
| Löner och andra anställningsvillkor | Fortsatt kompetensutveckling av chefer vad gäller medarbetarsamtal och lönesättning.                                | Årligen                          |
| Rekrytering                         | HR säkerställer efterlevnad i rekryteringsprocessen vid samtliga rekryteringar internt och externt.                 | Internkontrollplan               |
| Rekrytering                         | HR ska stödja chefer i kravprofilarbete och annonsskrivning för att ej exkludera sökande i onödigt stor omfattning. | Löpande                          |
| Föräldraskap och arbete             | Säkerställa att medarbetare inte missgynnas på grund av föräldraledighet i löneöversynsarbetet.                     | I samband med årlig lönerevision |
| Alla områden                        | Fortsatt utveckling av arbetet med bolagets medarbetarenkät och omhändertagande av resultat.                        | Löpande                          |
| Alla områden                        | Aktivitet kring bolagets utfall i enkäten vad gäller kränkande särbehandling, trakasserier och diskriminering.      | Vid behov                        |

### Årlig uppföljning av det systematiska arbetsmiljöarbetet

Ja. Ledningens genomgång genomförs årligen i BLG kvartal 1 och presenteras därefter på den bolagsövergripande HMS-kommittén. Beslutade åtgärder förs in i kommitténs handlingsplan som följs upp löpande.

Vi har en låg rapporteringsgrad av tillbud vilket riskerar att leda till att vi inte vidtar åtgärder för att undvika olyckor. Samtliga avdelningar har fått i uppdrag att vidta åtgärder för att öka rapporteringsgraden av tillbud.

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 och där utökar vi nu moduler i IA så att fler saker rapporteras där.

### De största arbetsmiljöriskerna

- 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.

De tre vanligaste orsakerna till olycksfall under föregående år var; fall i samma nivå, fastnat eller klämts mellan föremål samt akut överansträngning (skjuta/dra).

#### Främjande faktor (friskfaktor)

- Ledarskap - min närmaste chef. I pulsmätningen får ledarskap närmaste chef den sammanvägda bedömningen 4,1 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 meningsfullt (4,2).

Ledarskap är vår viktigaste bolagsövergripande friskfaktor. GS planerar att fortsätta satsa på ledar- och chefsutveckling bland annat genom att genomföra Chefoskopet under 2025.

## 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                          | 411,9      | 403,0        | 8,9         | 372,6        | 1 638,9    | 1 644,2    | 1 610,8    | 1 532,0       |
| Kostnader                         | -411,6     | -416,6       | 5,0         | -372,6       | -1 637,5   | -1 642,8   | -1 609,4   | -1 531,3      |
| <b>Rörelseresultat</b>            | <b>0,3</b> | <b>-13,6</b> | <b>13,9</b> | <b>0</b>     | <b>1,4</b> | <b>1,4</b> | <b>1,4</b> | <b>0,7</b>    |
| Finansiella intäkter              | 0,1        | 0,1          | 0           | 0            | 0,2        | 0,2        | 0,2        | 0,9           |
| Finansiella kostnader             | -0,4       | -0,4         | 0           | 0            | -1,6       | -1,6       | -1,6       | -0,9          |
| <b>Resultat efter fin. poster</b> | <b>0</b>   | <b>-13,9</b> | <b>13,9</b> | <b>0</b>     | <b>0</b>   | <b>0</b>   | <b>0</b>   | <b>0,7</b>    |

### 3.2.2 Utfall till och med perioden

Göteborgs Spårvägar visar för perioden januari till och med mars ett resultat efter finansiellt netto på 1,6 mnkr, vilket är 15,6 mnkr högre än budgeterat. Utifrån principen om självkostnad har resultat per avtal bokats upp som skuld respektive fordran mot respektive avtalspartner per sista mars därav visar bolaget ett nollresultat.

Trafikavtalet redovisar per mars månad ett negativt rörelseresultat efter finansiella poster om -0,3 mnkr, vilket är 12,5 mnkr högre än budget. Intäkterna avviker

positivt med 2,3 mnkr. Kostnadssidan avviker positivt med 10,2 mnkr. Lägre elkostnader på grund av lägre pris än budgeterat med 4,8 mnkr. Personalkostnaderna avviker positivt mot budget på grund av att vakanta tjänster ej blivit tillsatta i budgeterad takt. Avvikelsen beror främst på en förskjutning av rekrytering till RÖX då depå inte är i funktion ännu samt diverse vakanser inom depåer. Kostnader för fordonsdelar och köpta tjänster kopplat till vagn avviker negativt med -7,1 mnkr.

Avskrivningskostnader är 3,6 mnkr lägre än budget och beror främst på att två investeringsprojekt utgick ur investering- och avskrivningsplanen 2024.

Drift- och underhållsavtalet redovisar per mars månad ett positivt resultat efter finansiella poster om 2,0 mnkr. Intäkterna avviker negativt med -2,2 mnkr vilket beror på lägre planerat underhåll under perioden men kommer att öka under året. Kostnaderna avviker positivt med 5,2 mnkr. Avvikelsen beror främst på periodisering av budget för externa köpta tjänster avseende planerat underhåll som är förlagd senare och väntas öka framöver. Utbildningskostnader och de planerade investeringarna i år är andra kostnader som väntas öka. Avskrivningskostnader är 1.0 mnkr lägre mot budget på grund av förskjutning av aktivering.

### 3.2.3 Prognos

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

Prognosen för Trafikavtalet är negativt och uppgår till -12,6 mnkr. Prognosen för personalkostnader är justerad med -10,5 mnkr gentemot budget på grund av ökade kostnader för pensioner med -11,7 mnkr till följd av nytt pensionsavtal och ökad lönebild 2024. Den förarbrist som låg i budget förväntas bli lägre än beräknat, vilket innebär att budgeterade lönekostnader beräknas bli högre om 6 mnkr. Justering av vakanser, lägre sjukfrånvaro än budgeterat samt effektivisering av scheman för förare beräknas ge 7,2 mnkr lägre kostnader. Kostnader för material och köpta tjänster avseende spårvagnar bedöms bli högre än budget under 2025, 12,9 mnkr.

Avskrivningskostnaderna förväntas bli lägre om 10,8 mnkr då två investeringsprojekt tagits bort ur investering- och avskrivningsplanen 2024.

Prognosen för Drift- och underhållsavtalet för helåret är negativt och uppgår till -0,7 mnkr.

### 3.2.4 Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande

| Belopp i mnkr   | Period |        |           | Helår   |            |        |               |
|-----------------|--------|--------|-----------|---------|------------|--------|---------------|
|                 | Utfall | Budget | Avvikelse | Prognos | Fg prognos | Budget | Bokslut fg år |
| Bolagsgemensamt | -      | -      | -         | -       | -          | -      | 0,7           |
| Trafikavtalet   | 0,3    | -13,5  | 13,8      | 1,3     | 1,3        | 1,3    | 0             |

|                                   |      |       |      |      |      |      |     |
|-----------------------------------|------|-------|------|------|------|------|-----|
| Drift och underhållsavtalet       | 0    | 0     | 0    | 0,1  | 0,1  | 0,1  | 0   |
| Övriga avtal, uppdrag och projekt | 0    | -0,1  | 0,1  | 0    | 0    | 0    | 0   |
| Rörelseresultat                   | 0,3  | -13,6 | 13,9 | 1,4  | 1,4  | 1,4  | 0,7 |
| Finansiellt netto                 | -0,3 | -0,3  | 0    | -1,4 | -1,4 | -1,4 | 0   |
| Resultat efter fin. poster        | 0    | -13,9 | 13,9 | 0    | 0    | 0    | 0,7 |

### 3.2.5 Investeringsredovisning

#### 3.2.5.1 Investeringar bolag

| Rapporterande bolag (belopp i mnkr) | Utfall ack period | Prognos helår | Budget helår | Avvikelse mot bu | Utfall fg år |
|-------------------------------------|-------------------|---------------|--------------|------------------|--------------|
| Göteborgs Spårvägar AB              | 0,6               | 55,9          | 55,9         | 0                | 37,2         |

Utfallet till och med mars är 0,6 mnkr. Det låga utfallet beror på större investeringar som levereras och betalas under senare delen av året.

### 3.2.6 Lån och lånetak för bolag

| Lån mnkr | Volym 31 mar 2025 | Prognos 31 dec 2025 | Lånetak 2025 | Volym 31 dec 2024 |
|----------|-------------------|---------------------|--------------|-------------------|
| Summa    | 82,7              | 120,0               | 300,0        | 82,6              |

Bolaget har inga lån utan en internlimit hos Göteborgs Stad (Nordea) om 300 mnkr.

## 3.3 Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag

### 3.3.1 Effektivisering genom minskad administration och digitalisering

Göteborgs spårvägar (GS) har i sina bolagsmål för 2025 ett mål som innebär fokus på effektivitet - Ständigt förbättrad effektivitet.

Målet beskrivs såhär: Genom effektiva arbetssätt och rätt nyttjande av resurser uppnås förbättrad effektivitet.

Förbättrad effektivitet innebär att vi ”får mer för pengarna”. För att förbättra våra arbetssätt och därmed skapa förutsättningar för förbättrad effektivitet behöver vi arbeta processororienterat och med ständiga förbättringar. Detta görs genom god förmåga att mäta utfall, analysera och vidta åtgärder.

För att mäta progressen i målet har GS satt upp fem indikatorer som fångar olika

delar av bolagets verksamhet. En av indikatorerna pekar på att GS ska ha en effektiv organisation. För att mäta effektiviteten relaterar vi kostnaderna för våra centrala stödfunktioner, inklusive ledning, i förhållande till våra totala kostnader. Målet är att stödkostnaderna ska utvecklas i takt med verksamhetskostnaderna och på sikt minska.

Under 2025 har GS antagit en digitaliseringspolicy. Den digitalisering som genomförs ska stödja något av följande fyra perspektiv:

- Underlätta vardagen
- Höjd kvalitet
- Ökad effektivitet
- Ökad förmåga till insikter, analys och kunskapsbildning

Vilka reella besparingar ovan kommer att leda till är i dagsläget svårt att kvantifiera och kommer först att kunna utvärderas under 2026. GS ambition är att fortsatt ha stort fokus på att arbeta med effektivare arbetssätt och nyttjande av resurser i samtliga verksamheter.

## 4 Uppföljning till Göteborgs Stadshus AB

### 4.1 Uppföljning av bolagsstyrelsens utvärdering av eget arbete

| Bolag                  | Datum för beslut |
|------------------------|------------------|
| Göteborgs Spårvägar AB | 2024-11-27       |
|                        |                  |
|                        |                  |

### 4.2 Uppföljning av kassaflöde, lån och realisationsresultat

| Lån i mnkr                                          | Volym 31 mars            | Prognos 31 dec 2025 | Volym 31 dec 2024                           |
|-----------------------------------------------------|--------------------------|---------------------|---------------------------------------------|
| Summa                                               | 82,7                     | 120,0               | 82,6                                        |
| Kassaflöde                                          |                          | Prognos helår 2025  |                                             |
| Löpande verksamhet                                  |                          | 18,6                |                                             |
| Investeringsverksamhet                              |                          | -56,0               |                                             |
| Finansieringsverksamhet                             |                          | 37,4                |                                             |
| Summa                                               |                          | 0                   |                                             |
| Specifikation rearesultat avyttring fastighet/bolag | Objekt (fastighet/bolag) | Utfall period       | Motpart (externt/kommun/ Stadshuskoncernen) |
|                                                     | -                        | -                   | -                                           |

Bolaget har inga lån utan en internlimit hos Göteborgs Stad (Nordea) om 300 mnkr. Den huvudsakliga anledningen till bolagets försämrade likviditet är främst en förväntad lageruppbyggnad om totalt cirka 100 mnkr för åren 2023 – 2025 hänförligt till nya spårvagnsmodeller.

Vad avser prognosen per den 31 december 2025 är den huvudsakliga anledningen till kassaflödet från den löpande verksamheten om 18,6 mnkr en återläggning av avskrivningar om 34 mnkr. Kassaflödet från investeringsverksamheten beräknas till 56 mnkr. Kassaflödet från finansieringsverksamheten om 37,4 mnkr utgörs av en ökning av bolagets bankkredit hos Göteborgs Stad.

## **5 Insamling av information inför Budget 2026**

Ej aktuellt.