



Delårsrapport aug 2025- nämnder och styrelser

Göteborgs Spårvägar AB

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	4
2	Väsentlig styrinformation till kommunledningen.....	5
2.1	Verksamhetens utveckling	5
2.1.1	Mått/nyckeltal som beskriver verksamhetens utveckling...	5
2.1.2	Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling	6
2.1.3	Övrig väsentlig styrinformation till kommunstyrelsen	7
2.2	Kommunfullmäktiges budgetmål	7
2.2.1	Göteborg ska vara en jämlik och trygg stad där alla invånare ges inflytande och möjlighet till delaktighet.	7
2.2.2	Segregationen i Göteborg ska brytas.	8
2.2.3	Göteborg ska klara kompetensförsörjningen.	8
2.2.4	Göteborg ska byggas ihop till en grön och levande stad utan bostadsbrist.	8
2.2.5	Göteborg ska vara ledande i klimatomställningen och ha en hög biologisk mångfald.	8
2.2.6	Göteborgs Stad ska ha en välfärd som möter göteborgarnas behov.	8
2.2.7	Göteborgs Stad ska ge sina anställda en bra arbetsmiljö och goda arbetsvillkor.	9
3	Uppföljning till kommunstyrelsen	10
3.1	Väsentliga personalförhållanden	10
3.1.1	Mått/nyckeltal som beskriver utvecklingen ur ett HR- perspektiv (styrelser).....	10
3.1.2	Analys av situationen inom personalområdet	10
3.1.3	Långsiktig kompetensförsörjning - Uppföljning av Göteborgs Stads plan för kompetensförsörjning 2024- 2026.....	11
3.2	Ekonomisk uppföljning.....	11
3.2.1	Resultatredovisning i sammandrag - styrelser	11
3.2.2	Utfall till och med perioden	11
3.2.3	Prognos.....	12
3.2.4	Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande	12
3.2.5	Investeringsredovisning.....	13
3.2.6	Lån och lånetak för bolag	14
3.3	Uppföljning av särskilda beslut, uppdrag och annan uppföljning	14

3.3.1	Effektivisering genom minskad administration och digitalisering	14
3.3.2	Sammanfattning av uppföljning av arbetet med civil beredskap och krisberedskap.....	15
3.3.3	Uppföljning systematiskt miljöarbete	16
4	Uppföljning till Göteborgs Stadshus AB	17
4.1	Uppföljning av kassaflöde och lån.....	17
4.2	Uppföljning av realisationsresultat	17
5	Styrinformation till styrelsen	18

Bilagor

Bilaga 1: Uppföljning av arbetet med civil beredskap (G (2)

Bilaga 2: Uppföljning av Goteborgs stads plan for kompetensförsörjning (1)

1 Sammanfattning

Göteborgs Spårvägar AB (GS) är en del av stadens varumärke. Bolaget ägs av Göteborgs Stadshus 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 240 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 januari till augusti 2025 genomfördes 81 miljoner resor, vilket är i samma nivå som föregående år. Resandeutvecklingen har påverkats av flera faktorer, bland annat den fortsatta reduceringen av linje 13 dag till följd av fordonsbrist, spåravstängningen på Hisingsbenet i februari samt införandet av civila biljettkontroller under våren 2024. Trots reducerad produktion till följd av omfattande spårarbeten ökade resandet under sommarperioden. Prognosen pekar mot ett resande på 126 miljoner resor, vilket är något högre än 2024 års utfall.

Spårvägstrafiken kommer att återhämta sig och kommer att ha en fortsatt positiv utveckling i det fall fordonsanskaffningen sker enligt plan och om trafikmiljön och framkomligheten hanteras. Per augusti 2025 var genomsnittet för trafikservicegraden 95,2 procent (94,9 föregående år). Bättre förutsättningar i personalförsörjning och fordonstillförlitlighet har påverkat nyckeltalet positivt.

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 i oktober 2025. Vid kvartalets slut har 12 st M34:or tagits emot i Göteborg. Totalt kommer 60 st M34-spårvagnar levereras mellan åren 2024 och 2027. Revisioner av spårvagnstyperna 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-, intäcts- 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.Vägtrafikolyckor, per 1 miljon km	16,4	18,7	14,5	15,8
2. Fotgängarolyckor, per 1 miljon km	1,3	1,6	1,2	3,2
3.Spårvagnstillgänglighet, %	73,7	75,0	75,1	77,7
4.Trafikservicegrad, %	95,2	95,0	93,5	92,9
5.Resandeutveckling, antal miljoner resor	81,1	126,1	125,3	128,0
6.Ombordundersökning, nöjd-kundundersökning (NKU), Senaste resan	4,1	4,0	4,0	4,0

1. Den ökning av antalet vägtrafikolyckor som observerades under det första kvartalet 2025, jämfört med samma period 2024 har planat ut och ligger nu i på 131 stycken och därmed i linje med antalet vägtrafikolyckor för perioden 2024 (129). Den största andelen vägtrafikolyckor består av mindre allvarliga olyckor med andra fordon. Orsaken till den stora ökningen av vägtrafikolyckor under första perioden är svår att uttala sig om utifrån insamlade data. Utifrån data för perioden tyder inget på ett trendbrott, utan att vi får utgå från att det första kvartalet var ovanligt olycksdrabbat och att vi får följa utvecklingen och effekten av åtgärder i utredningar och förebyggande åtgärder. Bolagets mål är att minska vägtrafikolyckorna med 10 procent under 2025 i förhållande till 2024.

2. Under perioden har det inträffat 11 fotgängarolyckor varav 3 allvarliga. Två 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 vägtrafikolyckor också ska minska risken för personskador.

3. Spårvagnstillgängligheten för perioden är 73,7 %. 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.

4. Trafikservicegraden har utvecklats positivt under de senaste två åren. De förbättrade siffrorna i nyckeltalet kan framför allt förklaras med en positiv utveckling av kompetensförsörjningen av spårvagnsförare samt förbättrad tillförlitlighet i spårvagnsflottan.

5. Ackumulerat antal resor för perioden januari–augusti 2025 uppgår till 81,1 miljoner, vilket är ungefär i linje med föregående års utfall. Under våren 2024 infördes civila biljettkontrollanter. I januari 2025 trädde skattesänkningar i kraft motsvarande 75 öre per liter bensen, samtidigt som den globala efterfrågan på råolja minskade, vilket bidrog till lägre bensenpriser. Parallellt genomfördes under våren 2025 flera omfattande spårarbeten som tillfälligt reducerade produktionen. Sammantaget medförde dessa faktorer en minskning av resandet under våren 2025. I juni ökade resandet med 8 procent och i juli med 4 procent. Den kraftiga ökningen under sommaren 2025 kan till stor del förklaras av att det återigen var en sommar med många evenemang.

6. Det ackumulerade utfallet för NKU till och med det andra kvartalet 2025 uppgår till 4,1, vilket motsvarar en förbättring med 0,1 jämfört med utfallet för 2024. Det som har förbättrats i jämförelse med 2024 är behagligt klimat, trevligt bemötande, körstil, plats ombord, lita på tidhållning, störningsinformation, trygg ombord samt Nöjd med Västtrafik. Indikatorerna rent och städat, personalen uppmärksam samt hållplatsinformation är oförändrade jämfört med föregående år.

2.1.2 Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling

1. Brist på spårvagnar, spårvagnsuppställnings - och depåkapacitet
Orsak till att avvikelserna uppstått
Mängden tillgängliga spårvagnar är låg i förhållande till behovet av fordon i peaktider. Byggavvikelse 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.
Konsekvenser för de verksamheten är till för
Resenären drabbas av högre trängsel och av lägre trafikservicegrad på grund av inställda turer och större mängd korta vagnar (singelpedaler 15 m) i trafik.
Konsekvenser för organisation, medarbetare och chefer
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 kunnat tas i bruk som tänkt leder fortsatt till frustration och högre arbetsbelastning då verksamheten behöver planera om. Täta omplaneringar innebär logistikrisker som i olika omfattning påverkar verkstads- samt uppställningskapacitet negativt.
Ekonomiska konsekvenser

För bolaget något ökade kostnader då personal behöver flyttas från sin schemalagda depå. I ett systemperspektiv är det svårt att bedöma de ekonomiska konsekvenserna.
Vidtagna åtgärder
Kontinuerligt arbete för att hålla vagnstillgången uppe och depåkapaciteten i balans. Prioritering av fordonsanvändning för olika aktiviteter vid sidan om passagerartrafik. Bolaget samverkar aktivt med Västtrafik, Västfastigheter och Stadsmiljöförvaltningen i frågorna.

2. Brist i spårvägsanläggningen
Orsak till att avvikelser uppstått
Driftstörningar i form av akutarbeten, hastighetsnedsättningar och behov av omplaneringar i spårvägsanläggningen
Konsekvenser för de verksamheten är till för
Resenären drabbas av byte av resväg samt behov av ersättningstrafik.
Konsekvenser för organisation, medarbetare och chefer
Utöver grundtidtabellen som planeras from 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 på grund av stress i trafiken.
Ekonomiska konsekvenser
-
Vidtagna åtgärder
Trepartsarbete mellan Göteborgs Spårvägar, Västtrafik samt Stadsmiljöförvaltningen är etablerat. Nytt avtal mellan Göteborgs Spårvägar 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.

2.2 Kommunfullmäktiges budgetmål

2.2.1 Göteborg ska vara en jämlik och trygg stad där alla invånare ges inflytande och möjlighet till delaktighet.

Göteborgs Spårvägar deltar i nyckeltalsinstitutets jämställdhetsindex. Jämställdhetsindex visar hur jämställda arbetsvillkor, arbetsmiljö och anställningsvillkor vi har i vår organisation. I den senaste mätningen visade resultaten att Göteborgs Spårvägar tillhör de tio procent bästa arbetsgivarna i Nyckeltalsinstitutets kartläggning av jämställda arbetsvillkor för män och kvinnor i svenskt arbetsliv. Göteborgs Spårvägar jobbar aktivt inom områden som berör relationen medarbetare och närmsta chef, relationer mellan kollegor samt de årliga processerna för medarbetarsamtal, lönerrevision, arbetsmiljöronder och APT som är

viktiga för att nå framgång i jämställdhet.

Göteborgs Spårvägar är dessutom aktiva partner med 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.

2.2.2 Segregationen i Göteborg ska brytas.

Ej tillämplig.

2.2.3 Göteborg ska klara kompetensförsörjningen.

Göteborgs spårvägar har en kompetensförsörjningsstrategi med tillhörande handlingsplan. Bristyrken inom bolaget har varit främst förare och tekniker. Den handlingsplan som kopplats till förarförsörjning har gett goda resultat i form av minskad personalomsättning och högre HME. Satsningar på lön, marknadsföring, mm har också gett effekter på inflödet av personal där bolaget tillsatt utbildningsplatser i betydligt högre grad än tidigare och där examinationsgraden också ökat. Bolaget har tagit fram en process och etablerat arbetssätt för att följa upp förarförsörjningsprocessen och dess ingående steg. Dess åtgärder har lett till att vi nu är i balans när det gäller förare på bolaget. Vi har fortsatt en utmaning när det gäller tekniker inom infrastrukturområdet och vi fortsätter det systematiska arbete för att komma ikapp där.

2.2.4 Göteborg ska byggas ihop till en grön och levande stad utan bostadsbrist.

Ej tillämplig.

2.2.5 Göteborg ska vara ledande i klimatomställningen och ha en hög biologisk mångfald.

Göteborgs spårvägar erbjuder ett kollektiva resor som drivs av el från förnybara källor.

Göteborgs spårvägar följer bolagets klimatavtryck och analyserar förändringar i data för att kunna fatta beslut om de mest effektiva åtgärderna. Under våren har ett projekt som syftar till att minska bolagets energianvändning drivits med goda resultat. Under projektets pilotperiod på en månad sparades 100 000 kWh. Projektet kommer utvidgas framöver.

Vid analys av föregående års klimatavtryck upptäcktes förhöjd användning av köldmedia vilket tydde på diffusa läckage från kylsystem i fordon. Bolaget arbetar med åtgärder för att tät systemen.

Bolaget har föreslagit lösningar som kan bidra till biologisk mångfald i pågående fastighetsutvecklingsprojekt. Mer arbete behövs framåt för att identifiera verkningsfulla åtgärder på området.

2.2.6 Göteborgs Stad ska ha en välfärd som möter göteborgarnas behov.

Ej tillämplig.

2.2.7 Göteborgs Stad ska ge sina anställda en bra arbetsmiljö och goda arbetsvillkor.

Arbetsmiljöfrågorna är viktiga för Göteborgs Spårvägar. Bolaget genomför varje år enkätundersökningar (HME, hållbart medarbetarengagemang). Engagemang i arbetet med medarbetarenkäten har ökat de senaste åren och svarsfrekvensen har ökat betydligt från dryga 60 % till dryga 85 % över ett antal år. Sedan 2017 ses en uppåtgående trend på HME (utfall 2024: 74 2025 års mätning genomförs senare i höst) även om bolaget har en bra bit kvar till målvärdet som är satt till 81. Extra positivt i år är att bolagets största avdelning, Trafikpersonal och service, HME har ökat jämfört med tidigare år. Fokusområden sedan 2022 har varit organisatorisk tillit och intern kommunikation. De områdena visar på de största förbättringarna sedan föregående år. Under 2025 sattes fokus på att genom chefskopet stärka våra chefer och skapa goda organisatoriska förutsättningar för dem.

Under 2023 och 2024 år har en extra lönesatsning gjorts på föraryrket. Bolaget är nu i balans när det gäller antalet förare.

3 Uppföljning till kommunstyrelsen

3.1 Väsentliga personalförhållanden

3.1.1 Mått/nyckeltal som beskriver utvecklingen ur ett HR-perspektiv (styrelser)

	Aktuell period (ack sedan årets början)	Motsvarande period föregående år	Prognos 2025	Utfall 2024
Årsarbetare	889,7	851,2	1375	1307,9
Total sjukfrånvaro (%)	5,4	5,2	5,6	5,4
Antal bolagsexterna avgångar, tillsvidareanställda	48	41		
Antal bolagsexterna rekryteringar, tillsvidareanställda	157	136		
Bolagsextern personalomsättning (%)			7	9,5

Samtliga spårvagnsförare blir först timavlönade under utbildning för att sedan bli tillsvidareanställda. 157 och 136 är således samtliga externa tillsvidareanställda plus förare anställda från timanställda.

3.1.2 Analys av situationen inom personalområdet

Nyckeltalen inom HR-området är positiva och har förbättrats över tid. Sjukfrånvaron är stabil på förra årets lägre nivå. Personalomsättningen går ner till historiskt låga nivåer för bolaget och det är framförallt förarsidan där det gått ner mest. Siffror på bolagsextern rekrytering och avgång visar att arbetet med kompetensförsörjning ger goda effekter och vi är äntligen ikapp när det gäller kompetensförsörjning av spårvagnsförare. HME är fortsatt oförändrat, bolaget behöver fortsätta att arbeta för en positiv utveckling av det. Komplexa frågor kring arbetsmiljö i och runt omkring bana och tidtabell kräver fortsatt aktivt arbete. Löneanalys visar ej på några osakliga löneskillnader mellan könen.

Det finns en fortsatt risk för att brister i kompetensförsörjning ger negativa effekter på verksamhetens framdrift. Detta gäller främst tekniker såsom exempelvis spårsvetsare och ledningstekniker, signaltekniker och spårtekniker.

3.1.3 Långsiktig kompetensförsörjning - Uppföljning av Göteborgs Stads plan för kompetensförsörjning 2024-2026

3.1.3.1 Sammanfattande analys - kompetensförsörjning

Göteborgs spårvägar fortsätter att arbeta systematiskt med kompetensförsörjning. Innevarande år har vi kommit ikapp när det gäller rekrytering till spårvagnsförare både för att söktrycket har varit gott och att personalomsättningen gått ner. Läget är även bättre än tidigare på teknikersidan och det märks lättnader både vad gäller att rekrytera och behålla personal där. Takten på teknikersidan bromsas dock av att det tar tid att skola in och de resurserna behövs även för pågående projekt. Fortsatt systematiskt arbete behövs vad gäller förare och tekniker för att inte tappa fart i frågan.

3.2 Ekonomisk uppföljning

3.2.1 Resultatredovisning i sammandrag - styrelser

Belopp i mnkr	Period				Helår			
	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall fg år	Prognos	Fg prognos	Budget	Bokslut fg år
Intäkter	1 049,5	1 073,9	-24,4	970,2	1 662,5	1 638,9	1 610,8	1 532,0
Kostnader	-1 048,7	-1 049,8	1,1	- 970,4	-1 661,1	-1 637,5	-1 609,4	-1 531,3
Rörelseresultat	0,8	24,1	-23,3	-0,2	1,4	1,4	1,4	0,7
Finansiella intäkter	0,2	0,1	0,1	0,7	0,2	0,2	0,2	0,9
Finansiella kostnader	-1,0	-1,0	0	-0,5	-1,6	-1,6	-1,6	-0,9
Resultat efter fin. poster	0	23,2	-23,2	0	0	0	0	0,7

3.2.2 Utfall till och med perioden

Göteborgs Spårvägar visar för perioden januari till och med augusti ett resultat efter finansiellt netto på 46,7 mnkr, vilket är 23,5 mnkr högre än budgeterat. Utifrån principen om självkostnad har resultat per avtal bokats upp som skuld mot respektive avtalspartner per sista augusti därav visar bolaget ett nollresultat.

Trafikavtalet redovisar per augusti månad ett positivt resultat efter finansiella poster om 42,2 mnkr, vilket är 20,8 mnkr högre än budget. Intäkterna avviker positivt med 1,6 mnkr. Kostnadssidan avviker positivt med 19,0 mnkr. Kostnader för varor, material och köpta tjänster är 12,6 mnkr högre mot budget vilket förklaras av att kostnader för fordonsdelar och köpta tjänster kopplad till vagn avviker negativt mot budget med -18,3 mnkr. Elkostnader avviker positivt med 3,8 mnkr på grund av att det under början av året har varit lägre pris per kWh än

budgeterat. Fastighetsskötsel avviker positivt med 2,4 mnkr. Externa kostnader avviker positivt med 10,2 mnkr, vilket främst beror på lägre OH-kostnader. Det är framför allt lägre lönekostnader på grund av omorganisation, att budgeterade vakanta tjänster inte är tillsatta ännu, periodisering av IT-kostnader och ej ännu utförda marknads- och personalaktiviteter. Personalkostnader är 12,5 mnkr lägre mot budget. Avvikelsen beror på effektivisering av RÖX depån, lägre personalkostnader till följd av schemaeffektiviseringar för spårvagnsförare, lägre sjukfrånvaro samt lägre kostnader för övertid till följd av förbättrat förarläge. Avskrivningskostnader är 9,3 mnkr lägre mot budget och beror främst på att två investeringsprojekt utgick ur investering- och avskrivningsplanen 2024.

Drift- och underhållsavtalet redovisar per augusti månad ett positivt resultat efter finansiella poster om 3,8 mnkr. Intäkterna avviker positivt med 4,4 mnkr och beror på vinst vid avyttring av maskiner och inventarier om 2,3 mnkr och försäkringsersättning om 1,8 mnkr. Kostnaderna avviker negativt med 2,2 mnkr. Avvikelsen beror främst på ej budgeterade kostnader för konsultarvoden, högre kostnader för reparationer av maskiner, utrustning till bilar samt driftrelaterade fastighetskostnader. Den positiva avvikelsen för avskrivningar om 1,9 mnkr mot budget beror på pågående ej aktiverade investeringar som skenrensare, svetsbilar svetsautomat. Dock förväntas flertalet av de pågående investeringarna aktiveras under hösten.

3.2.3 Prognos

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

Prognosen för Trafikavtalet är negativt och uppgår till -8,4 mnkr. Prognosen för kostnader för varor, material och köpta tjänster är 24,8 mnkr högre mot budget och beror på högre kostnad för köpt tjänst för spårunderhåll inom depåer, boogierevision M31 där vi har stigande materialpriser och tidigareläggning av hjul-/axelbyte M32. Övriga externa kostnader beräknas bli 3,5 mnkr högre på grund av ej budgeterade städ- och fastighetskostnader. Det vägs upp av lägre OH-kostnader som framförallt beror på lägre lönekostnader på grund av omorganisation. Personalkostnader beräknas bli 7,3 mnkr lägre än budget, vilket beror på effektiviseringar inom depåer, förbättrat förarläge, lägre sjukfrånvaro samt lägre kostnader för övertidsersättning och effektivisering av scheman för förare. Lägre avskrivningskostnader med 11,9 mnkr mot budget som beror på att två investeringar utgick ur investering- och avskrivningsplanen 2024.

Prognosen för Drift- och underhållsavtalet för helåret är positiv och uppgår till 0,1 mnkr.

3.2.4 Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarade

Belopp i mnkr	Period			Helår			
	Utfall	Budget	Avvikelse	Prognos	Fg prognos	Budget	Bokslut fg år
Bolagsgemensamt	-	-	-	-	-	-	0,7
Trafikavtalet	0,7	22,3	-21,6	1,3	1,3	1,3	0

Drift och underhållsavtalet	0,1	1,6	-1,5	0,1	0,1	0,1	0
Övriga avtal, uppdrag och projekt	0,0	0,2	-0,2	0	0	0	0
Rörelseresultat	0,8	24,1	-23,3	1,4	1,4	1,4	0,7
Finansiellt netto	-0,8	-0,9	0,1	-1,4	-1,4	-1,4	0
Resultat efter fin. poster	0	23,2	-23,2	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
B150	19,4	50,3	56,0	-36,6	21,2

De stora investeringarna under 2025 har varit överfallslarm 2,2 mnkr, slutbetalningar av Montagebilar 4,1 mnkr, svetsbil 1,9 mnkr, höga lagertruckar 1,9, slutbetalning av en skenrensare 4,3 mnkr samt slutbetalning av upprustning för detaljmåleriet 1,8 mnkr.

Prognosen för helåret beräknas till 50,3 mnkr. Anledningen till avvikelsen mot budget beror på förseningar i investeringar på grund av långa ledtider. Prognosen är en förändring mot tidigare prognos med - 5,3 mnkr.

3.2.5.2 Projektuppföljning bolag

Projekt	KF-beslut (J/N)	Ack. utfall		Total projektprognosis		Projektbudget		Slutår
		Ink	Utg	Ink	Utg	Ink	Utg	
Upprustning av detaljmåleriet	N		9,8		9,8		10,0	2025
Montagebiler för WFX976	N		10,5		10,5		10,5	2025
Montagebiler för EGN377	N		10,5		10,5		10,5	2025
Skenrensare ersättare för RSS061	N		6,8		10,0		10,0	2025
	N							

Projektet Upprustning av detaljmåleriet är färdigställt och aktiverat per 2025-06-10.

Montagebilarna ers WFX973 och ers EGN377 är avslutade och aktiverade per 2025-05-01.

Skenrensare ersättare för RSS061 är försenad och leverans beräknas vara avslutad och aktiveras i slutet av 2025.

3.2.6 Lån och lånetak för bolag

Lån mnkr	Volym 31 aug 2025	Prognos 31 dec 2025	Lånetak 2025	Volym 31 dec 2024
Summa	53,9	115,0	300,0	82,6

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

3.3 Uppföljning av särskilda beslut, uppdrag och annan uppföljning

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 processorienterat 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.

Genomförda åtgärder	Effekt/resultat (till exempel sparad tid eller kvalitetsökning)	Minskad kostnad helår (tkr)
Pågående/planerade åtgärder	Förväntad effekt	Förväntad minskad kostnad helår (tkr)

3.3.2 Sammanfattning av uppföljning av arbetet med civil beredskap och krisberedskap

Göteborgs Spårvägar har organiserat sitt arbete med säkerhet och beredskap i en särskild säkerhetsenhet direkt under VD. Enheten består av tio medarbetare med ansvar för bland annat trafiksäkerhet, krisberedskap, civilt försvar, SBA, informations- och IT-säkerhet. Säkerhetschefen ingår i bolagsledningen, och styrelsen arbetar strategiskt med dessa frågor.

Sedan december 2024 har bolaget en person i beredskap (TiB) som fungerar som inriktnings- och samordningskontakt. Funktionen är förlagd till trafikledningen som är bemannad dygnet runt. Arbetet ska utvärderas under hösten 2025.

Bolaget har en aktiveringsbar krisledningsorganisation med beslutsfattare och en stab som arbetar enligt Nato-struktur. Målet är att uppnå uthållighet i sju dygn med tre skift, vilket säkerställs genom fortsatta insatser 2026–2027.

En beredskapsplan för höjd beredskap finns men ska revideras efter utbildning, övning och samverkan med Västtrafik och Göteborgs Stad. Planen innehåller prioriteringar av samhällsviktig verksamhet och bemanningsfrågor kopplade till allmän tjänsteplikt. Arbetet med krigsplacering ses över utifrån den statliga utredning (SOU 2025:6).

Bolaget följer Göteborgs Stads plan för civil beredskap 2024–2027 och kommer revidera sin egen plan under hösten 2025. En reviderad risk- och sårbarhetsanalys (RSA) är genomförd och en åtgärdsplan ska tas fram.

Tre utbildningar har genomförts och ytterligare en planeras hösten 2025. Krisorganisationen ska utbildas under samma period. En kriskommunikationsplan finns och uppdateras löpande med alternativa kanaler och årlig övning.

3.3.3 Uppföljning systematiskt miljöarbete

Har nämnden/styrelsen implementerat ett systematiskt miljöarbete enligt Göteborgs Stads anvisning för systematisk miljöledning? Om inte, beskriv varför och vad som återstår!

Delvis. Bolaget har under året genomfört åtgärder för att säkra tillräckliga resurser för det systematiska miljöledningsarbetet utifrån resultat i föregående års revision. Det återstår bland annat att komma i gång med årlig uppdatering och uppföljning av miljörisker för att få till ett systematiskt förbättringsarbete. Mål och aktiviteter kommer att följas upp löpande. Se mer om insatser nedan.

Med utgångspunkt i de iakttagelser och analyser som miljöförvaltningen har gjort i stödjande revision 2024, vilka insatser genomför nämnden och styrelsen inom området under 2025?

Ny revision för 2025 har just genomförts och bolaget väntar på återkoppling. Under kommande period kommer bolaget att fokusera på:

- att stärka arbetet med kemikalier - riskbedömning, avtal med leverantör, substitution.
- stärka bedömning av miljörisker och förebyggande åtgärder.
- säkerställa att miljökrav ställs i inköp och upphandling för att minska miljöpåverkan.
- säkerställa systematisk hantering av miljöavvikelser.
- genomföra miljöutbildning för alla medarbetare.

4 Uppföljning till Göteborgs Stadshus AB

4.1 Uppföljning av kassaflöde och lån

Lån i mnkr	Utfall perioden	Prognos helår 2025	Utfall 31 dec 2024
Summa	53,9	115,0	82,6
Kassaflöde	Utfall perioden	Prognos helår 2025	Utfall 31 dec 2024
Löpande verksamhet	48,1	17,6	-2,0
Investeringsverksamhet	-19,4	-50,0	-36,5
Finansieringsverksamhet	-28,7	32,4	38,5
Summa	0,0	0,0	0,0

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

Förklaringen till den förbättrade likviditeten och starka kassaflödet för årets första åtta månader beror på att resultatet efter finansiella poster uppgår till 46,7 mnkr.

För helåret 2025 prognostiseras emellertid en förlust om 7,9 mnkr.

Resultatavvikelsen beror främst på att intäkterna i Trafikavtalet periodiseras jämnt över året så det uppstår ett positivt resultat efter sommarmånaderna då bolaget har lägre kostnader på grund av sommartabell med färre spårvagnsturer.

4.2 Uppföljning av realisationsresultat

Specifikation rearesultat avyttring fastighet/bolag, anläggningstillgång	Objekt (fastighet/bolag)	Utfall period	Motpart (externt/kommun/ Stadshuskoncernen)
-	-	-	-
-	-	-	-

5 Styrinformation till styrelsen



Uppföljning av arbetet med civil beredskap

Göteborgs Spårvägar AB

Innehållsförteckning

1	Organisering av arbetet med säkerhet och beredskap.....	3
2	Göteborgs Stads riktlinje för krishantering.....	4
2.1	Krisledningsorganisation.....	4
3	Riktlinjen för höjd beredskap	6
4	Plan för arbetet med civil beredskap 2024–2027.....	8
4.1	Risk och sårbarhetsanalys.....	8
4.2	Övning och utbildning	9
5	Riktlinjen för kriskommunikation.....	10
5.1	Kriskommunikation - Alternativa kanaler	10

1 Organisering av arbetet med säkerhet och beredskap

I lag (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap (LEH) framgår att kommuner ska minska sårbarheten i sin verksamhet och ha en god förmåga att hantera krissituationer i fred. Därigenom ska kommunerna också uppnå en grundläggande förmåga till civilt försvar.

Enligt Göteborgs Stads styrning har varje nämnd och styrelse ett långtgående ansvar för arbetet med civil beredskap inom det egna verksamhetsområdet samt för att kunna bedriva sin verksamhet även vid kris och krig.

Uppföljningsfrågor	Svar	Kommentar
Arbetar nämnden/styrelsen strategiskt med säkerhets- och beredskapsfrågor?	 Ja	Ja, styrelsen arbetar strategiskt med säkerhets- och beredskapsfrågor
Beskriv hur nämnden/styrelsen har organiserat arbetet med säkerhet och beredskap (ex. krisberedskap, fysisk säkerhet, civilt försvar, personsäkerhet).		GSAB har organiserat säkerhetsberedskapsfrågor i en enhet, Säkerhetsenheten som är placerad direkt under VD. Säkerhetschefen deltar i bolagsledningen. Enheten består utav nio medarbetare och en säkerhetschef. Fyra medarbetare arbetar med trafiksäkerhet. En medarbetare arbetar som säkerhetssamordnare med fokus på fysisk säkerhet, brottsförebyggande arbete och SBA. En medarbetare arbetar med krisberedskap, civilt försvar och kontinuitetshantering. Enheten består även av en informationssäkerhetssamordnare och IT-säkerhetssamordnare.

2 Göteborgs Stads riktlinje för krishantering

I Göteborgs Stads riktlinje för krishantering nämns rollen inriktnings- och samordningskontakt (ISK). En ISK är en kontaktpunkt gentemot andra verksamheter som fyller en viktig funktion för att ta emot och dela information och för att vid behov kunna larma och starta upp krisledningsorganisationen. Enligt riktlinjen ansvarar nämnder och bolagsstyrelser för att förvaltningen/bolaget har en kontaktpunkt motsvarande en inriktnings- och samordningskontakt som är den primära kontaktvägen vid samhällsstörningar.

Enligt riktlinjen ska kontaktpunkten:

- ha hög tillgänglighet och kunna nås dygnet runt, året runt.
- ta emot larm eller annan information och se till att rätt mottagare nås.
- kunna göra en första bedömning av den uppkomna situationen.
- kunna vidta åtgärder och koordinera det inledande arbetet.
- säkerställa att stadsledningskontorets tjänsteperson i beredskap får information om händelser.
- ha förmåga att rapportera ett behov av VMA (viktigt meddelande till allmänheten) till stadsledningskontorets tjänsteperson i beredskap.

Uppföljningsfrågor	Svar	Kommentar
Har förvaltningen/bolaget en kontaktpunkt med förmåga enligt ovanstående krav? <i>Ange kortfattat i kommentaren hur arbetet fortgår!</i>	 Ja	Ja. Göteborgs Spårvägar har en person i beredskap som även är bolagets inriktning- och samordningskontakt. Funktionen infördes i december 2024. Under införande har analyser, utbildningar och övningar genomförts. Under första tiden har analyser genomförts i hur det har gått för funktionen. Under hösten 2025 kommer en utvärdering genomföras.
Beskriv hur förvaltningens/bolagets inriktnings- och samordningskontakt är organiserad.		ISK är placerad hos vår trafikledning. Operativ chef hos avdelningen trafikledningen har funktionen TiB/ISK. Trafikledningen är bemannad dygnet runt.

2.1 Krisledningsorganisation

Enligt riktlinjen ansvarar nämnder och bolagsstyrelser för att förvaltningen/bolaget, vid en samhällsstörning som berör det egna ansvarsområdet eller medför behov av samverkan, kan aktivera en krisledningsorganisation.

Krisledningsorganisationen ska:

- ha utsedda beslutfattare med nödvändiga mandat inom ansvarsområdet.
- bestå av en krisledningsgrupp med berörda beslutfattare.
- bestå av ett stöd till berörda beslutfattare (stab) som stödjer och bereder ärenden med syfte att öka kapaciteten till ledning, samverkan och kommunikation.
- kunna anpassas utifrån samhällsstörningens art, tidsförhållanden och omfattning men ska ha en känd och förberedd struktur.
- ha en uthållighet för att kunna lösa sina uppgifter dygnet runt i sju dygn.
- kunna vara aktiverad i samband med samhällsstörningar som pågår länge.

Uppföljningsfrågor	Svar	Kommentar
Har nämnden/styrelsen en förmåga att kunna aktivera och bedriva arbete i krisledningsorganisation enligt ovan krav? <i>Ange kortfattat i kommentaren hur arbetet fortgår!</i>	 Ja	Ja, bolaget har en förmåga att kunna aktivera och bedriva arbete i krisledningsorganisation enligt krav. Krisledningsorganisationen har beslutfattare med nödvändiga mandat inom ansvarsområdet. Den består även av berörda beslutfattare. Till beslutfattarna finns det en stab som stödjer och bereder ärenden med syfte att öka kapaciteten till ledning, samverkan och kommunikation. Staben är strukturerad utifrån funktioner, utifrån NATO-standard. Denna struktur möjliggör en anpassningsförmåga utifrån samhällsstörningens art, tidsförhållanden och omfattning. Strukturen är delvis känd i verksamheten och har en förberedd struktur. Under 2025 och 2026 kommer ett arbete genomföras för att göra strukturen känd, övad och utbildad. För att kunna nå kravet om uthållighet i sju dygn har staben en bemanning om 3 skift. Under 2026-2027 kommer verksamheten genomföra ett arbete med att säkerställa att krisledningsorganisationen har en uthållighet att genomföra sitt uppdrag i sju dygn kopplat till förnödenheter.

3 Riktlinjen för höjd beredskap

Göteborgs Stads riktlinje för höjd beredskap syftar till att skapa en gemensam inriktning och samsyn i Göteborgs Stad vid höjd beredskap och tydliggör bland annat ansvar och övergripande krav gällande beredskapsplanering i fredstid. Riktlinjen beslutades år 2023 och nu följs arbetet med implementering och efterlevnad av arbetet enligt riktlinjen upp. Under hösten 2025 kommer stadsledningskontoret att begära in respektive nämnds och styrelses beredskapsplaner samt krisledningsplaner. Stadsledningskontoret återkommer med information om när och hur detta ska göras.

Riktlinjen anger att varje nämnd och styrelse ska ha en uppdaterad beredskapsplan som ska aktiveras när regeringen beslutar om höjd beredskap. Beredskapsplanen ska tas fram som en del i beredskapsarbetet i fredstid och ska fördjupat beskriva den egna verksamhetens krigsorganisation, omfatta samtliga relevanta aspekter på den egna verksamheten och fungera som ett stöd när det gäller prioriteringar samt ge konkret vägledning till hur arbetet ska bedrivas under höjd beredskap.

Enligt riktlinjen ska respektive beredskapsplan bland annat omfatta nedan områden.

Uppföljningsfrågor	Svar	Kommentar
Har förvaltningen/bolaget en av nämnd/styrelse beslutad beredskapsplan? <i>- Om nej, ange orsak och beskriv hur arbetet fortgår! - Om ja, ange beslutsdatum och paragraf samt beskriv hur nämnden/styrelsen arbetat med att implementera beredskapsplanen i verksamheten!</i>	 Ja	Ja, bolaget har en beredskapsplan för höjd beredskap. Planen kommer att behövas kompletteras och revideras efter utbildning och övning under hösten 2025. Revidering behöver även genomföras efter dialog med Västtrafik och Göteborg stad.
Prioritering och minimikrav gällande samhällsviktig verksamhet och lagreglerad verksamhet: Omfattas detta område i nämndens/styrelsens beredskapsplan?	 Ja	Prioritering och minimikrav gällande det samhällsviktiga verksamheten som bolaget genomför omfattas i planen.
Bemanningsplan (personalförsörjning och krigsplacering): Omfattas detta område i nämndens/styrelsens beredskapsplan?	 Ja	Bemanningsplan omnämns i beredskapsplanen och verksamheten utgår ifrån allmän tjänsteplikt. Efter den statliga utredningen "Plikten kallar! En modern personalförsörjning av det civila försvaret." (SOU 2025:6) behöver arbetet med "krigsplacering" revideras. Utifrån framtida beslut om

Uppföljningsfrågor	Svar	Kommentar
		personalförsörjning inom det civila försvaret behöver verksamheten se över hur arbetet ska fortskrida.
Information/kommunikation externt och internt: Omfattas detta område i nämndens/styrelsens beredskapsplan?	 Ja	Information och kommunikation benämnds i planen men hänvisas till vår kriskommunikationsplan som omfattar både fred och höjd beredskap.

4 Plan för arbetet med civil beredskap 2024–2027

Göteborgs Stads plan för arbetet med civil beredskap gäller för innevarande mandatperiod och syftar till att fastställa övergripande mål och inriktning för arbetet med civil beredskap för perioden samt till att bidra till ökad kunskap om civil beredskap och de uppgifter som ingår i arbetet.

Planen anger att nämnders och styrelser beredskapsförmåga ska dimensioneras utifrån ansvarsområde och den samhällsviktiga verksamhet som nämnden eller styrelsen bedriver.

Uppföljningsfrågor	Svar	Kommentar
Beskriv hur nämnden/styrelsen omhändertagit planens inriktningar och mål utifrån hur den träffar nämndens och styrelsens verksamhet.		Verksamheten arbetar med de inriktningar och mål som staden har tagit fram i Göteborgs Stads plan för arbetet med civil beredskap 2024–2027. Under hösten 2025 ska GS egna plan revideras.
Beskriv hur nämnden/styrelsen arbetar med investeringar i arbetet med att öka nämndens/styrelsens beredskapsförmåga.		Göteborgs spårvägar har rekryterat personal inom området; en säkerhetssamordnare, informationssäkerhetssamordnare och en IT-säkerhetssamordnare.

4.1 Risk och sårbarhetsanalys

Enligt Lag (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap 2 kap 1 §, ska kommuner analysera vilka extraordinära händelser i fredstid som kan inträffa i kommunen respektive regionen och hur dessa händelser kan påverka den egna verksamheten. Resultatet av arbetet ska värderas och sammanställas i en risk- och sårbarhetsanalys.

Göteborgs Stads risk- och sårbarhetsanalys 2023 bygger på en sammanställning av verksamhetsspecifika analyser som ett urval av stadens förvaltningar och bolag tagit fram. I analyserna har verksamheternas samhällsviktiga åtaganden samt dess kritiska beroenden identifierats, och de två riskerna skyfall och cyberattack analyserats med fokus på påverkan och konsekvenser för verksamheterna och dess kritiska beroenden. De åtgärdsbehov som identifierats genom risk- och sårbarhetsanalysen behöver omhändertas av respektive nämnd och bolagsstyrelse.

I Göteborgs Stads plan för arbetet med civil beredskap 2024–2027 framgår att

nämnder och styrelser ska bedriva ett fortsatt arbete med åtgärdsförslag som identifierats i sina verksamhetsspecifika risk- och sårbarhetsanalyser.

Uppföljningsfrågor	Svar	Kommentar
Har nämnden/styrelsen omhändertagit de eventuella åtgärdsförslag som identifierades i den verksamhetsspecifika risk- och sårbarhetsanalysen 2023? - Om ja, beskriv hur! - Om nej, beskriv hur arbetet med detta fortgår!	 Nej	Nej, inte omhändertagit åtgärder. Under 2025 har den egna RSAn reviderats. Efter en revidering kommer en åtgärdsplan att tas fram och därefter ska åtgärderna omhändertas.

4.2 Övning och utbildning

I planen framgår att nämnder och styrelser ska planera för utbildning och övning samt utföra eller delta i minst fyra övningar under perioden 2024–2027. Vid minst två av dessa tillfällen ska kris- eller krigsledningsorganisation övas, där tjänstemannaledning och förtroendevalda ingår.

Uppföljningsfrågor	Svar	Kommentar
Har nämnden/styrelsen genomfört någon krisledningsövning sedan planen antogs? - Om ja, ange hur många och har nämndens/styrelsens förtroendevalda övat! - Om nej, ange varför!	 Ja	Ja, 3 gånger, en till i höst 2025. Nej, de ska övas i höst 2025.
Har nämnden/styrelsen genomfört någon krigsledningsövning sedan planen antogs? - Om ja, ange hur många och har nämndens/styrelsens förtroendevalda övat! - Om nej, ange varför!	 Nej	Nej vi har inte genomfört en krigsledningsövning sedan planen antogs. Detta behöver göras.

5 Riktlinjen för kriskommunikation

I riktlinjen för kriskommunikation ansvarar nämnd och styrelse för att en plan för nämndens eller styrelsens alternativa kanaler tas fram. Alternativa kanaler syftar till att säkerställa att respektive verksamhet kan nå ut med information och kommunikation till sina målgrupper även under störda förhållanden.

5.1 Kriskommunikation - Alternativa kanaler

Uppföljningsfrågor	Svar	Kommentar
Har nämnden/styrelsen en plan för alternativa kanaler? •Om "Ja, delvis" eller "Nej" beskriv hur arbetet fortgår!	 Ja	Ja. Verksamheten har en kriskommunikationsplan. I planen finns det alternativa kanaler. Vi har även ett års hjul för att se över kriskommunikationsplanen samt övning i relation till den.

Uppföljning av Göteborgs stads plan för kompetensförsörjning 2024-2026

Göteborgs Spårvägar AB

Innehållsförteckning

1	Kompetensförsörjning, nuläge.....	3
1.1	Finns svårigheter att kompetensförsörja inom er förvaltning/bolag idag?	3
1.1.1	<i>Hur påverkar möjligheterna att kompetensförsörja genomförande av förvaltningens/bolagets uppdrag?.....</i>	<i>3</i>
1.1.2	<i>Hur arbetar ni inom förvaltningen/bolaget för att lösa de svårigheter med kompetensförsörjning som finns idag?</i>	<i>4</i>
2	Kompetensförsörjning, lång sikt.....	5
2.1	Finns svårigheter att tillgodose kompetensförsörjningsbehovet på längre sikt?	5
2.1.1	<i>Om förvaltningen/bolaget bedömer svårigheter med att tillgodose kompetensförsörjningsbehovet, vilka strategier planeras för att möta behovet på längre sikt?</i>	<i>5</i>
3	Sammanfattande analys	6
3.1	Sammanfattande analys - kompetensförsörjning	6

1 Kompetensförsörjning, nuläge

1.1 Finns svårigheter att kompetensförsörja inom er förvaltning/bolag idag?

Yrkesgrupp	Ev särskild befattning	Uppge antal tjänster om saknas utifrån budgeterad bemanning under innevarande år (nuläge)	Hur många av dessa tjänster är vakanta eller utgör inhyrd personal? Uppge antal	Hur många av dessa tjänster är tillsatta med annan kompetens? Uppge antal	Hur har möjligheten att bemanna verksamheten förändrats sedan föregående år?	Kommentar (kortfattad)
Tekniker m fl	Tekniker på spårinfrastruktur	15	ca15		 Förbättrats	Vi har ett bättre underlag i våra rekryteringar men i och med utbildningstid som också tar resurser så kan vi endast ta in 2-3 åt gången och därför släpar det efter.

1.1.1 Hur påverkar möjligheterna att kompetensförsörja genomförande av förvaltningens/bolagets uppdrag?

Bolagets kompetensbehov har förbättrats under året och därmed inte påverkat trafikproduktionen. Inom avdelningen Infrastruktur och driftsäkring har några medarbetare arbetat övertid i mycket hög utsträckning (signal mästare) dels på grund av kompetensbrist och dels på grund av projekt som stött på problem. Arbetsmiljö har på teknikersidan i vissa nyckelkompetenser varit påverkat men anses ändå vara relativt god.

1.1.2 Hur arbetar ni inom förvaltningen/bolaget för att lösa de svårigheter med kompetensförsörjning som finns idag?

2 Kompetensförsörjning, lång sikt

2.1 Finns svårigheter att tillgodose kompetensförsörjningsbehovet på längre sikt?

Yrkesgrupp	Ev särskild befattning	Antal personer som bedöms saknas/inte kunna rekryteras efter vidtagna åtgärder?	Kommentar (kortfattad)
Tekniker m fl	Spårtekniker, ledningstekniker, signaltekniker, spårsvetsare	6-20	Vi kommer att leva med bristen ett antal år för att vi kan inte anställa för många åt gången samt tillväxten från skolorna är lägre än behovet på marknaden.

2.1.1 Om förvaltningen/bolaget bedömer svårigheter med att tillgodose kompetensförsörjningsbehovet, vilka strategier planeras för att möta behovet på längre sikt?

Bolaget kommer att fortsätta arbete utifrån beslutad kompetensförsörjningsstrategi.

3 Sammanfattande analys

3.1 Sammanfattande analys - kompetensförsörjning

Göteborgs spårvägar fortsätter att arbeta systematiskt med kompetensförsörjning. Innevarande år har vi kommit ikapp när det gäller rekrytering till spårvagnsförare både för att söktrycket har varit gott och att personalomsättningen gått ner. Läget är även bättre än tidigare på teknikersidan och det märks lättnader både vad gäller att rekrytera och behålla personal där. Takten på teknikersidan bromsas dock av att det tar tid att skola in och de resurserna behövs även för pågående projekt. Fortsatt systematiskt arbete behövs vad gäller förare och tekniker för att inte tappa fart i frågan.