



Tjänsteutlåtande

Styrelsen 2026-02-16

Ärendenummer GSHAB-2025-00079 E-post: mats.boogh@gshab.goteborg.se

Handläggare: Mats Boogh, bolagsansvarig

Telefon: 031-368 54 55

Redovisning av ägardialog 2025 – Göteborgs Spårvägar AB

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stadshus AB:

1. Styrelsen fastställer redovisning av ägardialog med styrelsen i Göteborgs Spårvägar AB i enlighet med tjänsteutlåtandets bilaga.
2. Styrelsen överlämnar redovisningen till kommunstyrelsen som en del i fullgörandet av skyldigheten att återföra väsentlig och strategisk information från ägardialoger till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

Sammanfattning

Av ägardirektiv för Göteborgs Stadshus AB (Stadshus) framgår att bolaget planerar och genomför kontinuerligt ägardialog med de direktunderställda bolagen. Göteborgs Spårvägar AB är från och med 2025-07-01, efter omstrukturering av kollektivtrafikkoncernen under Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB, ägt av Stadshus (85 %) och Västtrafik AB (15 %). Ägardialogerna ska ske bland annat med fokus på ägardirektiv, kommunfullmäktiges budget och större investeringar. Redovisning av ägardialog ska ske skriftligt till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

I enlighet med överenskommelser i ägarrådet för Göteborgs Spårvägar AB genomför ägarrådet en årlig dialog med styrelsen i aktuella och angelägna frågor. Dialogen för 2025 genomfördes 2025-12-11. "Redovisning av ägardialog 2025 – Göteborgs Spårvägar AB" utgör bilaga till detta ärende.

Bedömning ur ekonomisk, ekologisk och social dimension

Stadshus har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån dessa dimensioner.

Bilaga som ingår i beslutsunderlaget

Redovisning av ägardialog 2025 – Göteborgs Spårvägar AB

Beskrivning av ärendet

Ärendet omfattar redovisning av genomförd ägardialog 2025-12-11 mellan ägarrådet för Göteborgs Spårvägar AB och bolagets styrelse. "Redovisning av ägardialog 2025 – Göteborgs Spårvägar AB" utgör bilaga till detta ärende.

Av ägardirektiv för Stadshus AB framgår att bolaget "planerar och genomför kontinuerligt ägardialog med de direktunderställda bolagen. Ägardialogerna ska ske med utgångspunkt från strategisk nivå och med fokus på ägardirektiv, kommunfullmäktiges budget, affärsplan, större investeringar, väsentliga risker, viktiga policyfrågor samt frågor av större vikt som ska underställas kommunfullmäktige. Redovisning av ägardialogerna ska ske skriftligt till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige."

För samtliga delägda bolag (Renovabolagen, Gryaab AB, Grefab och Göteborgs Spårvägar AB) genomförs efter överenskommelser i respektive ägarråd årliga dialoger med styrelserna i respektive bolag. Resultatet av ägardialogerna ställs samman i skriftliga redovisningar.

Bolagets bedömning

Stadshus styrelse föreslås fastställa redovisningen från genomförd ägardialog och överlämna den till kommunstyrelsen som en del i fullgörandet av skyldigheten att återföra väsentlig och strategisk information från ägardialoger till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

Eva Hessman

Vd, Göteborgs Stadshus AB



Datum 2026-02-16

Diarienummer GSHAB-2025-00079

Handläggare: Mats Boogh

Redovisning av ägardialog 2025 – Göteborgs Spårvägar AB

Inledning

Av aktieägaravtalet mellan Göteborgs Stadshus AB och Västtrafik AB angående Göteborgs Spårvägar AB (nedan GSAB) framgår att aktieägarna har kommit överens om att utse ett ägarråd bestående av två representanter för varje aktieägare. Ägarrådet har enats om att årligen genomföra en dialog med styrelsen i GSAB med fokus på ägardirektiv, strategiska planer och strategier, investeringar och/eller andra områden som bedöms viktiga ur ett ägarperspektiv.

Ägarrådet fastställde vid möte 2025-09-19 dialogområden inför ägardialogen 2025. Agendan för dialogen har fastställts efter samråd med GSAB och bolaget har givits möjlighet att lyfta in frågeställningar.

Ägardialog mellan ägarråd GSAB och styrelsen i GSAB genomfördes 2025-12-11.

Dialogområden

Inför årets ägardialog mellan ägarrådet i GSAB och styrelsen i bolaget har följande dialogområden fastställts:

- Hur ser den aktuella situationen ut och vilken prognos gör bolag över kompetensförsörjning och bemanning spårvagnsförare samt övriga yrkesgrupper
- Vilken bedömning gör bolaget av viktiga innovations-/utvecklingsområden i branschen? För bolaget? Var bedöms möjligheter till effektiviseringar ligga? Krav på effektiviseringar?
- Bolagets bedömning av vad som ur bolagets perspektiv utgör de största riskerna och osäkerheterna på kort och lång sikt?
- Hur ser den med Västtrafik AB gemensamma ekonomiska planeringen ut framåt? Affärsplan? Större investeringar?
- Hur ser bolaget på nuläge och utveckling vad gäller vagnssituation, depåsituation och trafiksituation och andra förutsättningar för att bedriva verksamheten?

Göteborgs Spårvägar AB

Ändamålet med bolaget är att tillgodose stadens och Västra Götalandsregionens behov av en effektiv, miljö- och kvalitetsmässig kollektivtrafik inom spårvägstrafiken samt därtill hörande tjänster och produkter inom detta trafikområde. Västra Götalandsregionen är huvudman för kollektivtrafiken i regionen.

Bolaget utför tjänster åt i huvudsak två beställare; Västtrafik AB som tilldelar utförandet av spårvagnstrafik i Göteborg och Mölndal samt stadsmiljönämnden som tilldelar entreprenadavtal gällande underhåll m m av spårvagnsbanan.

Sammanfattning information och dialog

Aktuell situation kompetensförsörjning

Kompetensförsörjning av såväl förare som teknisk personal har under några år varit föremål för särskilda insatser. Från bolaget informeras om en minskande personalomsättning och en positivare bild ges. I synnerhet gäller förbättringen spårvagnsförarna där olika riktade insatser har givit resultat. Även lågkonjunkturen bedöms ha bidragit till utvecklingen. Från att det fram till och med 2024 kunnat konstateras brist på förare rapporteras från 2025 inte längre brist för denna yrkeskår. Några teknikyrken är fortsatt svåra att rekrytera. För att åtgärda detta vidtas olika åtgärder exempelvis samarbeten med skolor för praktikplatser i bolaget samt anställningsformer där utbildning kan ingå i anställningen.

Innovation och utvecklingsområden

Från GSAB konstateras inledningsvis vikten av samverkan mellan olika parter inom Göteborgs Stad och med kollektivtrafikhuvudmannen för att skapa förutsättningar för en positiv utveckling. På flera områden är GSAB beroende av faktorer som man inte själv råder över. Som exempel nämns framkomlighetsfrågor/trafikfrågor och planering för nya depåer. Anvisning av mark för anläggande av ny depå/depåer konstateras vara en viktig fråga för en effektiv utveckling av spårvägstrafiken. Se vidare nedan. I dagsläget finns inte beslut angående hur depåbehovet ska lösas.

Artificiell intelligens bedöms komma att möjliggöra att stora mängder data kan samlas in effektivare, analyseras bättre och bättre stödja beslutsfattandet. Det finns flera områden där tekniken på sikt kan implementeras och på vissa områden används tekniken redan idag. Några exempel som beskrivs utgörs av kollisionssvarningssystem, automatiska växelvärmare och insamling av data från de nyare vagnstyperna som kan användas för bestämmande av underhållsinsatser.

I branschen pågår tester med autonoma fordon. Ett fullskaligt införande bedöms ligga längre fram i tiden då tekniken kräver rätt förutsättningar på flera olika områden, i fordonen, i depåerna, i banan samt i trafikmiljön runt banan. En trolig första applikation kan vara automatisk rangering i depåer. Flera initiativ undersöks och drivs inom ramen för trepartssamarbetet mellan Västtrafik AB, GSAB och stadsmiljönämnden. I nuläget undersöks och utvärderas bland annat automatisering av bolagets administrativa flöden inom HR och ekonomi, 3D-printning av material som inte längre tillverkas och inte kan köpas samt användning av drönare i inspektionssyfte. Under dialogen informerar bolaget om effektiviseringar och utveckling med fokus på miljö och den sociala hållbarheten, exempelvis minskning av tomgångskörning nattetid och utbildning i ecodriving.

Under dialogen konstateras att det är viktigt att följa utvecklingen och möjliggöra jämförbarhet med andra bolag och städer. I dialogen framförs önskemål om att denna typ av externa benchmarks ökar.

Risker

Bland kritiska risker som bolaget identifierat och där sannolikheten är hög samtidigt som negativa konsekvenser för verksamheten bedöms som allvarliga lyfts försenade infrastruktursatsningar i spårvägsnätet och renovering av kanalmurar. Vidare uppmärksammar bolaget framkomligheten i stadsmiljön som en central faktor vilken påverkar resenärsnöjdhet, trafiksäkerhet, arbetsmiljö och möjlighet att upprätthålla den egna trafikservicegraden. Vidare lyfts fordonstillgänglighet och



fordonstillförlitlighet och dess krav på depåkapacitet. Bolaget väljer också att lyfta fram brister i förarnas arbetsmiljö och statusen för depå Majorna i förhållande till flödeslogistik och behov av fordonstillgänglighet. I flera av de centrala riskerna konstateras att rådigheten för GSAB är begränsad och att frågorna kräver dialog och samverkan mellan flera av de parter som gemensamt utvecklar kollektivtrafiken. Bolaget uppger att 80 procent av kundklagomålen handlar om bristande punktlighet/tillgänglighet och där en stor del av dessa ligger utanför bolagets rådighet att påverka.

Avseende leverans och kvalitet som GSAB själva kan påverka beskrivs servicegraden som högre. Köbildning av olika orsaker utanför bolagets kontroll utgör en av de främsta orsakerna till otillgänglighet. För avlastning av Brunnsparken är tillkomsten av Allélänken central. Västtrafik AB konstaterar under dialogen att Allélänken i dagsläget saknar finansiering och har inte tagits upp inom ramen för den nationella planen.

Ekonomisk situation

Under dialogen redovisas vilka effektiviseringar som avses att genomföras under 2026 och hur kostnadsutvecklingen bedöms i de två huvudavtalen. För trafikavtalet har GSAB för 2026 sammanfattningsvis ökade kostnader för ökad bemanning på tidigare vakanta tjänster, indexökningar samt kostnader förenat med ökad produktion på cirka 75 miljoner kronor. Drygt 30 miljoner kronor planeras att finansieras genom effektiviseringar av olika slag. Som exempel nämns omorganisation av stödfunktioner, avveckling/samordning av IT-stöd och schemaeffektivisering i spårvagnsdriften. För trafikavtalet förutses därefter årliga kostnadsökningar mellan 2,2 och 3,5 procent fram mot 2031. För drift-/underhållsavtalet mot stadsmiljönämnden bedöms kostnadsökningen de närmaste åren bli högre men mot långtidsplanens andra halva antas kostnadsökningar väsentligt minska. Från Västtrafik AB:s konstateras att Trafikförsörjningsplanen fokuserar ökat resande och att andelen som i dagsläget skattefinansieras ska minskas. I dagsläget finansieras drygt hälften av kollektivtrafikens kostnader genom skattemedel.

Affärsplanen har som utgångspunkt bland annat att bolaget ska vara den självklara partnern till Västtrafik AB och stadsmiljönämnden som idag tilldelar uppdragen. Västtrafik AB och GSAB:s ledning har tagit fram en utvecklingsplan för ett konkurrenskraftigt GSAB vilken planeras att genomföras under 2026 - 2029. För GSAB är målsättningen med utvecklingsplanen att vara den självklara partnern oavsett formerna för verksamheten efter 2034. Avtalstiden för aktuella avtal som tecknades i samband med ny organisering av spårvägstrafiken sträcker sig till 2034.

Bolagets analys av förutsättningar (vagns- och depåsituation, trafiksituation etc)

Information lämnas om att då M34 försenats något riskeras vagnssituationen att vara ansträngd under hösten 2026 och en tid framåt. Full leverans av M34 sker under 2028. Nästa generation, M35, antas börja levereras under 2032/2033 och kommer att möta en utfasning av M32. Under inledningen av denna utväxling kan också vagnssituationen vara ansträngd.

För depå Majorna är underhållsinsatser planerade i början av 2030-talet. Under en period i samband med detta underhåll bedöms kapaciteten vara ansträngd Ca 13 - 14 år fram i tiden krävs utökad depåkapacitet bland annat för att möta leverans av M35 och ökat antal långa vagnar. Under dialogen konstateras att mark saknas för att möta tillkommande depåbehov. Tidsperspektivet för uppförande av ny depå är relativt långt. En eventuell avsaknad av ändamålsenliga depåer vid tidpunkten för leverans av kommande M35 bedöms påverka trafikflödet negativt.



Gällande trafiksituationen lämnas information att såväl servicegrad som punktligheten visar en uppåtgående trend. Punktligheten beskrivs som svår att upprätthålla på grund av flera faktorer. I nuläget visar resandet med kollektivtrafik inte den ökning som tidigare varit prognostiserad och resandet med bil kommer tillbaka. Vid jämförelser med andra städer och länder beskrivs denna trend som unik för Sverige.

Ägarrådet för Göteborgs Spårvägar AB/

Göteborgs Stadshus AB och Västtrafik AB