

Göteborgs Spårvägar AB



**Göteborgs
Stadt**

Delårsrapport mars 2026- nämnder och styrelser

Göteborgs Spårvägar AB

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning.....	3
2 Väsentlig styrinformation till kommunledningen.....	4
2.1 Verksamhetens utveckling.....	4
2.1.1 Mått/nyckeltal som beskriver verksamhetens utveckling.....	4
2.1.2 Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling.....	5
2.2 Utveckling inom personalområdet.....	6
2.2.1 Personalvolymsutveckling.....	6
2.2.2 Årlig uppföljning av aktiva åtgärder och systematiskt arbetsmiljöarbete.....	6
2.3 Ekonomisk uppföljning.....	9
2.3.1 Resultatredovisning i sammandrag bolag.....	9
2.3.2 Utfall till och med perioden.....	10
2.3.3 Prognos.....	10
2.3.4 Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande.....	10
2.3.5 Investeringsredovisning.....	11
2.3.6 Lån och lånetak för bolag.....	11
3 Övrig uppföljning till kommunledningen.....	12
3.1 Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag.....	12
3.1.1 Effektivisering genom minskad administration och digitalisering.....	12
3.2 Övrig styrinformation till kommunledningen.....	13
4 Uppföljning till Göteborgs Stadshus AB.....	14
4.1 Uppföljning av bolagsstyrelsens utvärdering av eget arbete.....	14
4.2 Uppföljning av kassaflöde, lån och realisationsresultat.....	14
5 Insamling av information inför Budget 2027.....	15

1 Sammanfattning

Göteborgs Spårvägar AB 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 drygt 230 spårvagnar erbjuder GS persontransporter inom kollektivtrafikområdet. Spårvagnsresan är vår kärnverksamhet där vi tillsammans arbetar för fler och nöjdare resenärer. Tillhörande produkterbjudanden är tidtabell, bana, fordon och service.

Under kvartal 1 2026 genomfördes 32,3 miljoner resor, vilket är 2,8 procent högre än samma period föregående år. Prognosen pekar mot 131 miljoner resor för året, vilket är cirka 4 % fler resor än föregående år. Spårvagnstrafiken har under perioden påverkats negativt av bland annat snö och kyla i januari samt avstängning för spårvagnstrafik på Skånegatan i mars. Avstängningen för spårvagnstrafik på Skånegatan har inneburit en ökad belastning i Brunnsparken vilket lett till långa köer, blockeringar mellan fordon samt förseningar. Detta innebär att trafikservicegraden för perioden uppgick till 92,2 procent vilket är en minskning jämfört med samma period 2025. Även demonstrationer har haft en betydande negativ påverkan på trafikservicegraden.

Under kvartal 1 2026 var genomsnittet för vår trafikservicegrad 92 procent (95 föregående år) och punktligheten 66 procent (74 föregående år). Under 2026 kommer bolaget jobba för att förbättra samverkan med externa aktörer för att minska påverkan från evenemang och andra yttre faktorer. Ett arbete med att följa upp fel relaterade till bromsar och dörrar är påbörjat med målet att minska driftstörningar. Bland annat pågår ett arbete med att uppdatera mjukvaran i fordonstyp M31B i syfte att reducera förekomsten av bland annat bromsrelaterade fel. Fordonstillgängligheten stärks även successivt genom införandet av nya fordon av typen M34. Hittills har 23 fordon levererats.

2 Väsentlig styrinformation till kommunledningen

2.1 Verksamhetens utveckling

2.1.1 Mått/nyckeltal som beskriver verksamhetens utveckling

Volym-, intäkts- 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 2026	Prognos helår 2026	Utfall helår 2025	Utfall helår 2024
Vägtrafikolyckor, per 1 miljon km	23,5	15,5	15,7	14,5
Fotgängarolyckor, per 1 miljon km	1,8	1,3	1,4	1,2
Spårvagnstillgänglighet (%)	79,5	80	74,6	75,1
Trafikservicegrad (%)	92,2	96	95,2	93,5
Resandeutveckling, antal miljoner resor	32,3	131	125,5	125,3
Ombordundersökning, nöjd-kund-undersökning (NKU), senaste resan	4,0	4,0	4,0	4,0

1. En ökning av antalet vägtrafikolyckor har observerats under det första kvartalet 2026, jämfört med samma period 2025. Ökningen bedöms i huvudsak kunna kopplas till de extrema väderförhållanden som rådde under delar av perioden, vilket medförde försämrade framkomlighet och smalare vägbanor till följd av snövallar. 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 vägtrafikolyckorna med ytterligare 10 procent under 2026 i förhållande till 2025, och prognosen baseras således på dessa siffror.

2. Under första kvartalet 2026 inträffade sju fotgängarolyckor. Majoriteten av dessa medförde lindriga skador. En av händelserna resulterade dock i att en fotgängare ådrog sig allvarliga skador enligt Transportstyrelsens definition och behövde vårdas på sjukhus i mer än 24 timmar. Bolaget arbetar mot nollvisionen som innebär att ingen person ska allvarligt skadas eller omkomma i spårvägssystemet.

Delårsrapport mars 2026- nämnder och styrelser

4 (15)

Göteborgs Spårvägar AB

Tillbud och olyckor analyseras och utreds för att bolaget ska kunna nå trafiksäkerhetsmålen. Bolagets bedömning är att de åtgärder som vidtas för att minska antalet vägtrafikolyckor också ska minska risken för personskador.

3. Spårvagnstillgängligheten har ökat under Q1 jämfört med 2025 då M31B har kommit ut i trafik och återställt balansen. 9 stycken M31 är kontinuerligt i projekt. På M32 pågår projekt för revision av dörrar vilket låser upp två vagnar kontinuerligt. I övrigt så har M34 fortfarande låg tillgänglighet under leveransfasen. M33 har fortsatt garantiarbeten och reparationer som drar ner tillgängligheten. M29 presterar bra under perioden.

4. Vi ser en negativ trend när det gäller trafikservicegrad i Q1 jämfört med år 2025. Q1 2026 har inneburit utmaningar kopplat till snö och kyla, avstängning av spårvagnstrafik samt demonstrationer vilket haft stor påverkan på trafikservicegraden. För att förbättra trafikservicegraden pågår arbete med att följa upp fel relaterade till bromsar och dörrar, med målet att minska driftstörningar. Vi jobbar även för att förebygga fordonsbrist, inklusive snabbare skadehantering och underhåll för att minimera stillastående vagnar.

5. Ackumulerat antal resor för perioden januari till och med mars 2026 är 32,3 miljoner, vilket är en ökning med 2,8 % jämfört med samma period föregående år. I januari månad var antal resor 1,3 % över fjolårets utfall. I februari ökade antal resor med 5,1 % jämfört med fjolåret. I mars genomförde Trafikverket arbete på Skånegatan vilket innebar att spårvagnstrafik behövde ledas om till Brunnsparken. Trots detta ökade resorna i mars med 2,5 % jämfört med samma period 2025.

6. NKU utfall för första kvartalet 2026 är 4,0 vilket ligger i linje med bolagets mål. Vi kan se att underkategorin "Helt, rent och städad" är den enda kategori som inte når målet om 4,0 vilket kommer vara ett prioriterat utvecklingsområde resterande del av 2026. Ytterligare ett prioriterat område är att säkerställa att nya förare snabbt når samma höga nivå som mer erfarna kollegor, vilket kräver daglig uppföljning och stöd i verksamheten.

2.1.2 Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling

Brist på spårvagnar, spårvagnsuppställnings- och depåkapacitet
Orsak till att avvikelserna uppstått
Mängden tillgängliga spårvagnar är låg i förhållande till behovet av fordon i peaktider. 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.
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 Majorna står inför omfattande renovering innebär högre arbetsbelastning då verksamheten behöver planera om. Täta omplaneringar innebär logistikrisker som i olika omfattning påverkar verkstads- samt uppställningskapacitet negativt.
Ekonomiska konsekvenser
I ett systemperspektiv är det svårt att bedöma de ekonomiska konsekvenserna.
Vidtagna åtgärder

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.

Brist i spårvägsanläggningen
Orsak till att avvikelser uppstått
Driftstörningar i form av akutarbeten, hastighetsnedsättningar och behov av omplaneringar i spårvägsanläggning
Konsekvenser för de verksamheter som är till för
Resenären drabbas av byte av resväg samt behov av ersättningstrafik.
Konsekvenser för organisation, medarbetare och chefer
Konsekvensen för spårvagnsförarna är främst förseningar, felkörningar, schemarubbningar och övertid. Risk för ökade arbetsmiljörelaterade ärenden pga stress i trafiken.
Ekonomiska konsekvenser
-
Vidtagna åtgärder
Trepartsarbete mellan GS, Västtrafik samt Stadsmiljöförvaltningen är etablerat. GS och Stadsmiljöförvaltningen jobbar utifrån ett nytt avtal från 2025 där båda parter har fokus på att minska antalet trafikstörande brister i banan. Trafikmiljön och spårvagnsframförandet måste förbättras med skyddsbarriärer och framkomlighetsåtgärder.

2.2 Utveckling inom personalområdet

2.2.1 Personalvolymutveckling

	Aktuell period (ack sedan årets början)	Motsvarande period föregående år	Prognos 2026	Utfall 2025
Antal årsarbetare	347,6	342,6	1370	1353,3

Prognosen för 2026 blir än något högre nivå av årsarbetare än 2025. Vi har nu en stabil förarkår i balans och den utökning av trafiken som trädde i kraft i december i och med öppnandet av Lindholmsallén. Samtidigt dämpas personalvolymen av minskningar inom stödverksamheten samt effektivisering av schemaläggning av förarna.

2.2.2 Årlig uppföljning av aktiva åtgärder och systematiskt arbetsmiljöarbete

Årlig uppföljning av aktiva åtgärder

Ja vi har genomfört den årliga uppföljningen för aktiva åtgärder på en övergripande nivå.

Under föregående år **genomförde bolaget flera åtgärder** i syfte att stärka lika rättigheter och möjligheter samt förebygga diskriminering:

Vi jobbade med kompetenshöjande insatser såsom ett APT material om tonalitet och bemötande med syfte att öka medvetenhet om den arbetsplatskulturen vi vill ha.

Vi använde oss av kompetensbaserad rekrytering för att ha fokus på kompetens och därmed minska risken för diskriminering.

Årlig lönekartläggning genomfördes och inga osakliga löneskillnader identifierades.

Bolaget ökade fokus på inrapportering av tillbud, olycksfall och fall av kränkande särbehandling. Vi har ännu inte uppnått önskvärda resultat då vi ser i medarbetarenkäten att fler medarbetare svarar att de, det senaste året, blivit utsatta för någon form av kränkande behandling än vi ser i antal inrapporterade fall i IA.

Planering kommande år

Bolaget planerar för följande åtgärder året som följer.

Tillsammans med huvudskyddsombuden göra en översyn och uppdatering av vår plan för aktiva åtgärder för att motverka diskriminering

Vid årsskiftet 2026 infördes skyddskommittéer (i stället för HMS kommittéer) för att sätta ett fokus på arbetsmiljöfrågor som är viktiga för respektive avdelning och bolagsnivå att fokusera på. Detta kommer att fortgå och utvärderas i september.

Fortsatt utveckling av kompetensbaserad och inkluderande rekrytering

Fördjupade insatser inom inkludering, bemötande/jargong och kränkande behandling/diskriminering för en mer öppen och trygg arbetsmiljö samt översyn och uppdatering av rutiner och styrande dokument inom OSA området.

Fortsatt analys och uppföljning av diskriminering och frågorna om kränkande behandling i pulsmätning (vår) och medarbetarenkät (höst) som ett underlag för att identifiera nuläge och risker och utifrån det jobba vidare med arbetsplatskulturen.

Årlig uppföljning av det systematiska arbetsmiljöarbetet

Ja, den årliga uppföljningen har delvis genomförts med hjälp av en checklista. Det har dock identifierats en brist i att Göteborgs Spårvägars checklista varit för generell och omfattat fler områden än det systematiska arbetsmiljöarbetet, såsom avfall och miljö.

För att åtgärda detta kommer en ny checklista, baserad på Prevents checklista för årlig uppföljning, att införas från och med 2026. Som en del i att förbättra arbetet ytterligare kommer ett särskilt avsnitt om detta att inkluderas i Göteborgs Spårvägars interna arbetsmiljöutbildning för chefer och skyddsombud.

Framöver kommer även identifierade avvikelser att tas upp i skyddskommittén.

De största arbetsmiljöriskerna

- **Olycksfall med frånvaro**

Göteborgs Spårvägar har problem med fallolyckor som leder till sjukfrånvaro. För att hantera detta planeras åtgärder i form av informationsinsatser på APT samt en

Delårsrapport mars 2026- nämnder och styrelser

7 (15)

Göteborgs Spårvägar AB

genomlysning i skyddskommittén för att identifiera var fallolyckorna inträffar och vad de beror på.

Syftet är att skapa ett bättre underlag för riktade förebyggande åtgärder.

- **Kränkningar/diskrimineringar**

Medarbetarenkäten visar att 18 % av medarbetarna inom Göteborgs Spårvägar uppger att de under det senaste året har upplevt kränkning eller diskriminering.

För att hantera detta kommer arbete att bedrivas på flera sätt inom bolaget. Åtgärderna omfattar bland annat framtagning av APT-material, fortsatt uppmuntran till rapportering i IA-systemet samt utredning av enskilda ärenden.

Syftet är att öka kunskapen om orsakerna och möjliggöra riktade insatser för att förebygga kränkningar och diskriminering.

- **Bristen på inrapporteringar i IA**

Bolaget undersöker kontinuerligt fysiska arbetsmiljörisker. Bolaget jobbar också för att öka rapporteringen av riskobservationer och tillbud för att kunna arbeta mer förebyggande och främjande med riktade åtgärder i arbetsmiljön.

Detta ska uppnås genom riktade insatser till både chefer och medarbetare, exempelvis genom utbildning, informationsmaterial och återkoppling kring vikten av rapportering.

Syftet är att stärka det systematiska arbetsmiljöarbetet och skapa bättre förutsättningar för att identifiera risker i ett tidigt skede.

Främjande arbetsmiljöarbete med friskfaktorer

Alla våra anställda erbjuds kostnadsfri vägledning i både arbetsrelaterade och privata frågor via Falcks personalstöd. Här kan de anonymt möta opartiska specialister som alla har tystnadsplikt gentemot arbetsgivaren. Vi har även en generös syn på besök hos företagshälsan om vi ser att det kan hjälpa medarbetaren att undvika ohälsa och frånvaro och/eller komma åter snabbare i arbete.

Inom hälsodelarna har vi förutom ett friskvårdsbidrag och tillgång till Benifex även kostnadsfria aktiviteter som främjar både hälsa och välbefinnande. Dessa är bland annat delaktighet i olika motionslopp vilket ger en stor samhörighet både för deltagare och de som vill delta som publik.

Viktväktarna på jobbet, massage på arbetsplatsen samt cirkelträning i grupp är andra aktiviteter som medarbetarna har tillgång till. Vi deltar även via Hitta ut - en friskvårdsaktivitet där du med hjälp av en karta letar efter checkpoints i stadsmiljö, parker, bostadsområden och skogar. Alla kan delta utifrån sina förutsättningar, på egen hand eller tillsammans med andra. Medarbetare på Göteborgs Spårvägar kan även hyra en cykel under en fastställd period genom ett månatligt nettolöneavdrag, detta främjar möjligheten till att på ett naturligt sätt ta del av motion i vardagen.

Uppföljning av allvarliga arbetsplatsolyckor och dödsfall

	Antal	Orsak (kort beskrivning)	Åtgärd (beskriv kortfattat genomförd eller planerad åtgärd)
Dödsfall på grund	0		

av arbetsolycka			
Allvarlig arbetsolycka	6	Två ärenden är fallolyckor som föranlett sjukskrivning, ohälsa hos förare till följd av urspårning av spårvagn, ergonomiska problem med stol, hot och våld mot förare samt handskada i hjulsvarv.	Bl.a. gå igenom fallprevention på APT samt djupare utredning av fallolyckor i skyddskommitté samt säkerhetsgenomgångar och översyn av arbetsrutiner.
Allvarligt tillbud utan personskada	12	Stenkastning, strömförande arbetsområde, spårvagn kört in i bom, kortslutning, hot och våld, kontaktledning kunde träffat medarbetare, grön laser mot förare, ergonomiska problem.	Förarstöd, se över och säkerställa rutiner, polisanmälan, byte av stol i spårvagn.

2.3 Ekonomisk uppföljning

2.3.1 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	424,6	423,3	1,3	411,9	1 729,2	1 726,2	1 709,4	1 640,6
Kostnader	-424,5	-429,3	4,8	-411,6	-1 726,8	-1 723,8	-1 707,0	-1 639,9
Rörelseresultat	0,1	-6,0	6,1	0,3	2,4	2,4	2,4	0,7
Finansiella intäkter	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,4
Finansiella kostnader	-0,2	-0,6	0,4	-0,4	-2,5	-2,5	-2,5	-1,2
Resultat efter fin. poster	0	-6,6	6,6	0	0	0	0	0

2.3.2 Utfall till och med perioden

Göteborgs Spårvägar visar för perioden januari till och med mars ett resultat efter finansiellt netto på 0 kr. 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.

Intäkterna avviker positivt med 1,3 mnkr jämfört med budget, vilket främst beror på vinst vid försäljning av anläggningstillgångar, ökad årsbeställning från Västfastigheter avseende spårarbeten på depåer samt högre intäkter för projekt för spårvagnsmodellerna M33 och M35.

Kostnaderna avviker positivt med 4,8 mnkr, vilket främst beror på lägre externa kostnader och periodiseringseffekter. Även personalkostnaderna är lägre, vilket främst beror på ej tillsatta vakanser och schemaeffektiviseringar för förarkåren. Avskrivningskostnaderna är också lägre, vilket främst beror på ej aktiverade investeringsprojekt samt omklassificering till driftkostnader under 2025.

De lägre kostnaderna vägs delvis upp av högre kostnader för fordonsdelar samt högre kostnader med anledning av ökad årsbeställning från Västfastigheter avseende spårarbeten på depåer.

2.3.3 Prognos

Prognosen för året för bolaget 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 på helåret uppgår per mars till + 5 mnkr i jämförelse mot budget. Anledningen till den positiva förändringen beror främst på lägre avskrivningskostnader.

Prognosen för Drift- och underhållsavtalet för helåret per mars uppgår till 0 mnkr.

2.3.4 Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande

Trafikavtalet redovisar per mars månad ett rörelseresultat efter finansiella poster om 0 mnkr, vilket är 7,5 mnkr högre än budget. Intäkterna avviker negativt med 0,3 mnkr och beror främst på lägre kostnader, enligt självkostnadsprincipen och på fördröjda försäkringsersättningar. Kostnadssidan avviker positivt med 12,4 mnkr och beror främst på lägre kostnader för avskrivningar, pensioner, utrangeringskostnader M29 och lägre förvaltningskostnader för nytt tjänsteavtal IT. Kostnadsutfallet påverkas också positivt av periodiseringseffekter för bland annat fordonsmaterial, fastighetsunderhåll och konsultkostnader. De lägre kostnaderna och periodiseringseffekterna vägs till viss del upp av högre kostnader för fordonsdelar.

Drift- och underhållsavtalet redovisar per mars månad ett utfall efter finansiella poster om 0 mnkr, vilket är 1,6 mnkr lägre än budget. Intäkterna avviker positivt med 0,6 mnkr, vilket främst förklaras av vinst vid avyttring av maskiner och inventarier, kostnader för årsprojekt 2025 som fakturerades först 2026 samt lägre fakturerade kostnader med anledning av lägre kostnader. Kostnaderna avviker positivt med 1,7 mnkr, vilket främst förklaras av lägre avskrivningskostnader, vakanta tjänster som ännu inte blivit tillsatta och lägre overheadkostnader. Kostnaderna för material och köpta tjänster för mars var lägre än budgeterat vilket Delårsrapport mars 2026- nämnder och styrelser

10 (15)

Göteborgs Spårvägar AB

reducerar det tidigare underskott relaterat till vinterväghållning.

Belopp i mnkr	Period			Helår			
	Utfall	Budget	Avvikelse	Prognos	Fg prognos	Budget	Bokslut fg år
Trafikavtalet	0,1	-7,5	7,6	2,2	2,2	2,2	0,6
Drift och underhållsavtalet	0	1,6	-1,6	0,2	0,2	0,2	0,1
Övriga avtal, uppdrag och projekt	0	-0,1	0,1	0	0	0	0
Rörelseresultat	0,1	-6,0	6,1	2,4	2,4	2,4	0,7
Finansiellt netto	-0,1	-0,6	0,5	-2,4	-2,4	-2,4	-0,7
Resultat efter fin. poster	0	-6,6	6,6	0	0	0	0

2.3.5 Investeringsredovisning

2.3.5.1 Investeringar bolag

Rapporterande bolag (belopp i mnkr)	Utfall ack period	Prognos helår	Budget helår	Avvikelse mot bu	Utfall fg år
B150	3,5	37,8	57,0	19,2	22,9

På grund av långa ledder är flera investeringar försenade och beräknas inte slutföras under 2026.

2.3.6 Lån och lånetak för bolag

Lån mnkr (netto)	Volym 31 mar 2026	Prognos 31 dec 2026	Lånetak 2026	Volym 31 dec 2025
Summa	39,7	60	300	11,3

Bolaget har inga lån utan en internlimit hos Göteborgs Stad (Nordea) om 300 mnkr. Den huvudsakliga anledningen till bolagets försämrade likviditet under det första kvartalet 2026 beror på att föregående års överskott i Trafikavtalet om 38,0 mnkr har reglerats och återbetalats till Västtrafik.

3 Övrig uppföljning till kommunledningen

3.1 Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag

3.1.1 Effektivisering genom minskad administration och digitalisering

Göteborgs Spårvägar (GS) har i sina bolagsmål för 2026 ett mål som innebär fokus på effektivitet - Ständigt förbättrad effektivitet.

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

Förbättrad effektivitet innebär att vi ”får mer för pengarna”. För att förbättra våra arbetsätt 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 utfallet kopplat till 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 antog GS en digitaliseringspolicy som implementeras under 2026. Strategin förser bolaget med riktning och skapar goda förutsättningar för att effektivisera och strukturera arbetet med digitalisering och IT.

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

Genomförda åtgärder	Effekt/resultat (till exempel sparad tid eller kvalitetsökning)	Minskad kostnad/ökad intäkt helår (tkr)
Minskat antal avdelningar samt sett över OH	Effektivisering av overhead, effekt uppnådd 2025	Minskning kostnad 15 000-20 000
Genomfört 5 % produktionsökning med bibehållen kostnadsmassa	Effektivisering av personalresurser	Minskning kostnad 35 000
Pågående/planerade åtgärder	Förväntad effekt	Förväntad minskad kostnad/ökad intäkt helår (tkr)

Minskat stöd för rekrytering, utbildning och HR	Effektivisering av overhead	4 000
Utvecklingsplan fordonsunderhåll, OH och resursplanering	Störst effekt på fordonsunderhåll, bedömning av värde tas fram under 2026	Under arbete
Energieffektivisering	Minskad elförbrukning med 15 % på lång sikt	2 000 under 2026, successivt högre belopp under de kommande två åren

3.2 Övrig styrinformation till kommunledningen

4 Uppföljning till Göteborgs Stadshus AB

4.1 Uppföljning av bolagsstyrelsens utvärdering av eget arbete

Bolag	Datum för beslut
Göteborgs Spårvägar AB	2025-11-26

4.2 Uppföljning av kassaflöde, lån och realisationsresultat

Lån i mnkr	Volym 31 mars	Prognos 31 dec 2026	Volym 31 dec 2025
Summa	39,7	60	11,3
Kassaflöde		Prognos helår 2026	
Löpande verksamhet		-10921	
Investeringsverksamhet		-37795	
Finansieringsverksamhet		48716	
Summa		0	
Specifikation rearesultat avyttring fastighet/bolag	Objekt (fastighet/bolag)	Utfall period	Motpart (externt/kommun/ Stadshuskoncernen)
-	-	-	-

Den främsta anledningen till det negativa kassaflödet från den löpande verksamheten om 24,9 mnkr beror i huvudsak på att föregående års överskott i Trafikavtalet om 38 mnkr, vilket per 25-12-31 var bokfört som en förutbetalad intäkt, reglerades under det första kvartalet 2026.

5 Insamling av information inför Budget 2027

Ej aktuellt.