Månadsrapport
April 2026

Diarienummer: 2026-00574

Datum för upprättande: 2026-05-11

Definitioner

Om indikatorer i denna rapport

Vi arbetar proaktivt och systematiskt för att leverera säkra och hållbara resor. Kundernas behov och förväntningar är centrala och vi följer upp deras upplevelser, analyserar resultat och förbättrar oss kontinuerligt.
Det gör vi bl.a. genom uppföljning av indikatorer.

Månadsrapport per mars, augusti och december innehåller mätning av samtliga indikatorer kopplade till de fem bolagsmålen. Övriga månader innehåller månadsrapporten en begränsad uppföljning.
Följande indikatorer ingår i den här rapporten:

Huvudindikator 1.1: Antal resor ska öka

Vad mäts: Slutgiltigt antal resor i spårvagnstrafiken.
Avgränsning: Ersättningsbussar ingår inte.
Datagrund/källa: Officiell resandestatistik som kommuniceras av Västtrafik, baserad på både kundräkningssystem (KRS) och sålda biljetter.

Huvudindikator 2.1: Antal olyckor i trafik ska minska

Vad mäts: A. Antal olyckor per miljon tågkilometer, för utvalda olyckskategorier.
Olyckskategorier: Fotgängareolycka, kollision (exkl. depå), urspårning (exkl. depåområde), vägtrafikolycka, resenär personskada (endast fall i fordon), plankorsningsolycka.
B. Antal personer som behövt vistas på sjukhus i mer än 24h efter en vagnrelaterad olycka.
Datagrund/källa: Olyckskategorier hämtas från HOA. Tågkilometer baseras på planerat utfall från Hastus.

Huvudindikator 4.3: Trafikservicegraden ska öka

Vad mäts: A. Andel störningsfria turer. B. Andel störningsfria turer som beror på interna faktorer fordon, medarbetare och internt övrigt.
Datagrund/källa: Planerade turer från Hastus och indragna turer från HOA.

Huvudindikator 4.4: Punktligheten ska öka

Vad mäts: Punktlighet vid avgång från reglerhållplats
(utvald hållplats där leveransen följs upp).
Definitioner:

- Tidig: avvikelse < 0,5 minut
- I tid: 0,5 minut till 2 minuter 59 sekunder
- Sen: ≥ 3 minuter

Datagrund/källa: Västtrafik realtidsdata.

Sammanfattning

I april 2026 genomfördes totalt 10,7 miljoner resor, vilket innebär en ökning med 1,7 procent jämfört med motsvarande period 2025. April är sjunde månaden i rad som resandet ökat jämfört med föregående år. Ackumulerat resande uppgår till 43 miljoner, en förbättring på 2,5 procent gentemot föregående år.

Under april uppgick trafikservicegraden till 94 % vilket var något lägre än motsvarande period 2025. Externa framkomlighetsproblem som orsakar störningar är fortsatt den främsta orsaken till trafikpåverkan, följt av fordonsrelaterade fel.

Punktligheten i april uppgick till 70,1 % vilket är en minskning jämfört med april 2025. Punktligheten har dock förbättrats jämfört med föregående månad, vilket kan kopplas till att Skånegatan åter har öppnats för trafik samt att belastningen i Brunnsparken därmed har minskat. Trots denna förbättring kvarstår ett högt antal störningar i form av köbildning och andra externa hinder. Även fordonsfel samt brister i spårvägsanläggningen bidrar till den negativa påverkan.
För att förbättra trafikservicegrad och punktlighet genomförs åtgärder som bland annat syftar till att minimera stopp orsakade av vagnsfel och akuta fel i spårvägsanläggningen samt att minska påverkan från evenemang och yttre faktorer genom samverkan med externa aktörer.

Utfallet för allvarligt skadade per miljon tågkilometer uppgår efter april till 0,6 och ligger därmed under målet för 2026 på 0,7. Det ackumulerade utfallet för olyckor per miljon tågkilometer är högre än målet på grund av många olyckor tidigare under året. Under april inträffade inga fotgängarolyckor, urspårningar eller kollisioner i trafik.

Ekonomiskt redovisas per april ett resultat på 0,0 mnkr. Intäkterna är 4,2 mnkr högre än budget till följd av ökad beställning av spårarbeten samt högre intäkter för projekt M33 och M35. Kostnaderna är 6,2 mnkr lägre än budget till följd av bland annat lägre kostnader för lokaler, licenser och periodiseringseffekter. Bolaget har högre kostnader för fordonsdelar mot budget vilket beror på tidigarelagda hjulbyten på samt på fortsatt höga priser för fordonsdelar. Lönekostnaderna är lägre jämfört med budget.

Trafikavtalets utfall per april avviker positivt med 19,8 mnkr. Avtalet har högre kostnader för fordonsdelar. Lönekostnaderna påverkas positivt med 7,9 mnkr, pensionskostnaderna är lägre än budget och kostnader för avskrivningar avviker positivt mot budget. Någon prognos per april är inte upprättad varför prognosen för Trafikavtalet per mars +5 mnkr kvarstår.

Drift- och underhållsavtalets visar per april lägre kostnader än budget, vilket främst beror på lägre avskrivningskostnader, lägre personalkostnader samt lägre overheadkostnader för perioden. Någon prognos per april är inte upprättad varför prognosen för avtalet per mars, 0 mnkr, kvarstår.

2026

Ökat resande

1.1 Antal resor ska öka

Göteborgs Spårvägar

Utfall april

10,7M

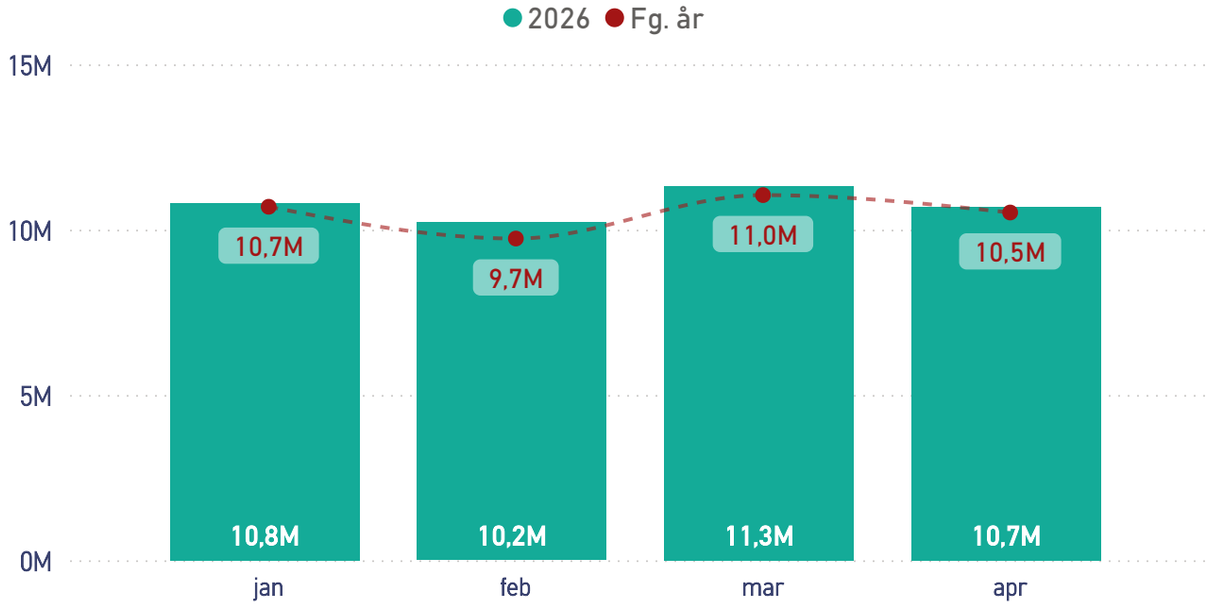
Mål: 11,1M -3,6 %

Utfall 2026 t.o.m april

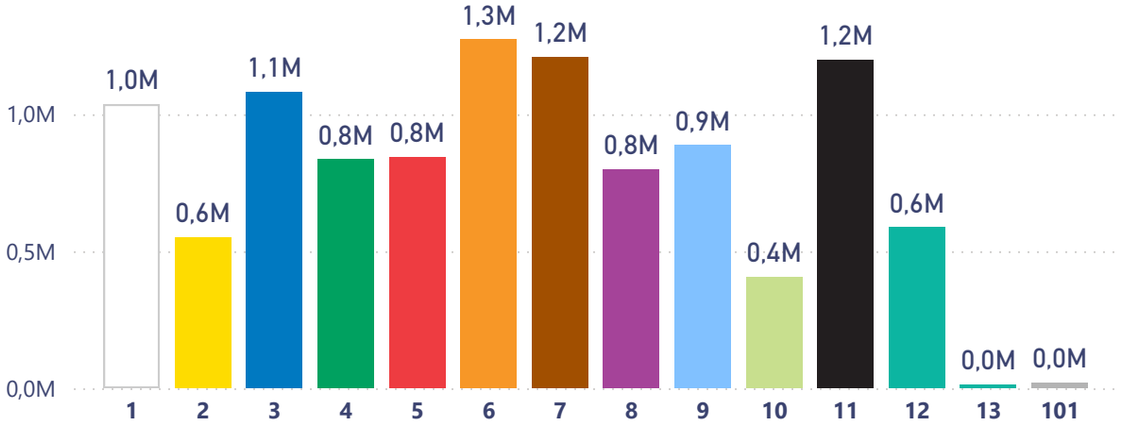
43,0M

Mål: 44,6M -3,6 %

Antal miljoner resor per månad



Antal resor per linje i april



Topp 5 antal resor per hållplats i april

Hållplats	Antal resor
Brunnsparken	824 306
Centralstationen	617 165
Järntorget	420 880
Gamlestads Torg	364 009
Korsvägen	362 563

Analys

I april uppgick det totala antalet resor till 10,7 miljoner, vilket motsvarar en ökning om cirka 1,7 procent jämfört med samma månad föregående år. Detta är den sjunde månaden i följd som resandet ökar i jämförelse med föregående år. Ackumulerat resande uppgår till 43 miljoner, en förbättring på 2,5 procent gentemot samma period föregående år. I april genomfördes spårarbeten vid Stenpiren, Järntorget, Axel Dahlströms Torg, Vasaplatsen, Ekmanska, Snabbspåret och Wieselgrensplatsen. Även evenemanget Cortégen ägde rum och hade en påverkan på trafikeringen. Lovtrafikering kördes vecka 15 i april under påsklovet.

Åtgärd

För att nå målen om ökat resande behöver framkomlighet, fordonsfel, spårvägsanläggning och externa orsaker åtgärdas via handlingsplaner och strategier. Förbättrad pålitlighet och kortare restider ökar kollektivtrafikens attraktionskraft samt bedöms ge fler resenärer. Fortsatt driftsättning av fler M34-vagnar (45-metersvagnar) väntas öka resandet genom ökat utbud, högre komfort under trafiktoppar och minskad trängsel.

2026

Säker och hållbar resa

2.1 Antal olyckor i trafik ska minska

Göteborgs Spårvägar

Utfall april

23,2

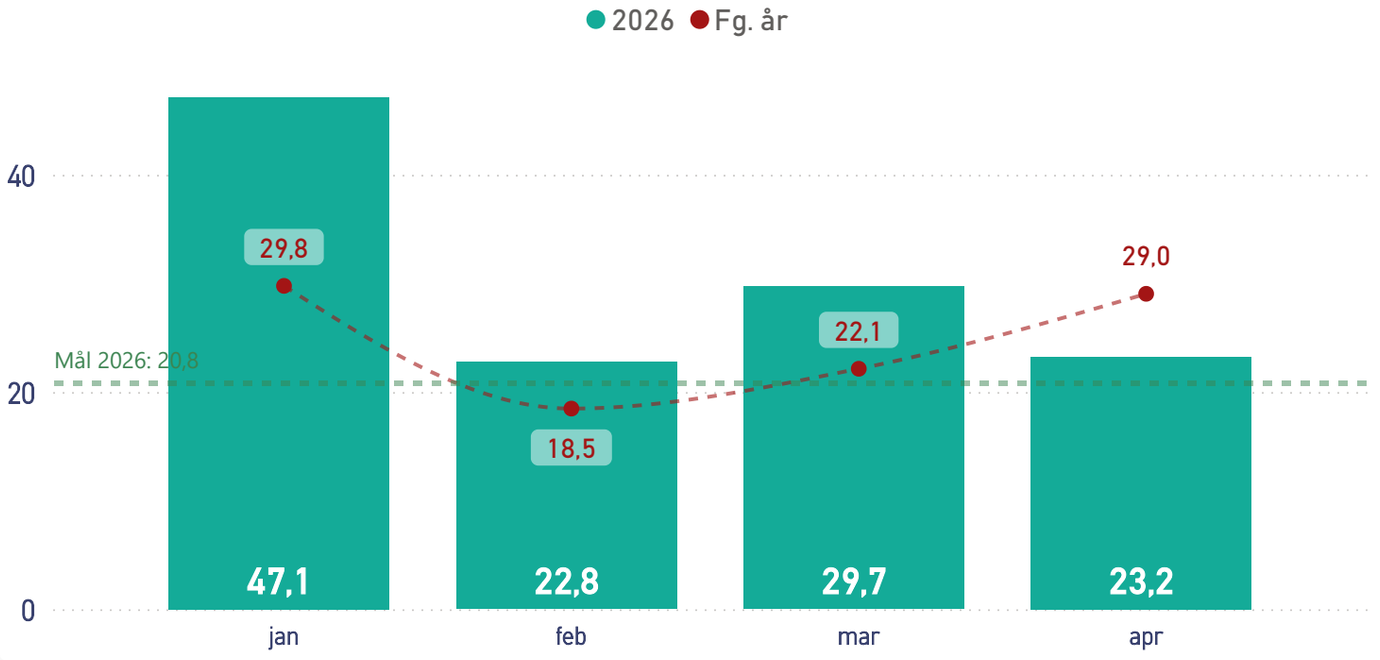
Mål: 26,1 11,1 %

Utfall 2026 t.o.m april

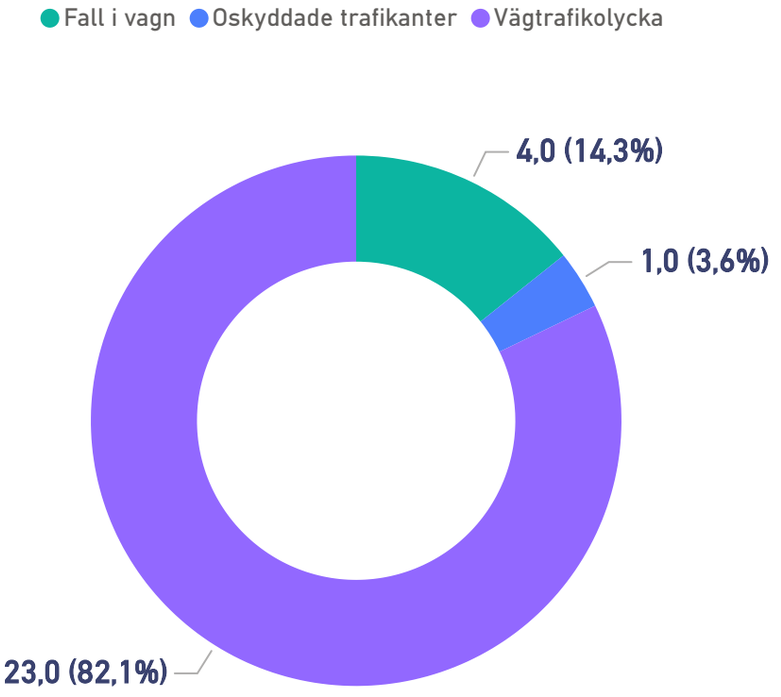
30,9

Mål 2026: 20,8 -48,6 %

Antal olyckor i trafik per miljon tågkilometer per månad



Antal olyckor per kategori april



Analys

Utfallet för allvarligt skadade per miljon tågkilometer uppgår efter april till 0,59 och ligger därmed under målet för 2026 på 0,7, vilket är positivt. Utfallet för olyckor per miljon tågkilometer uppgår ackumulerat till 30,9 jämfört med målet 20,8. Nivån är fortsatt högre än målet, även om april visar en något lägre nivå än tidigare månader under året, vilket är en positiv signal inför det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Det är även positivt att inga fotgängarolyckor, urspårningar eller kollisioner i trafik inträffade under månaden.

Åtgärd

Arbetet fortsätter med riktade säkerhetsinsatser och fördjupad analys av olyckor och tillbud för att identifiera riskområden och förebygga liknande händelser. Särskilt fokus ligger på proaktiva åtgärder som kan bidra till minskad olycksfrekvens och ökad trafiksäkerhet i riskutsatta miljöer.

2026

Nöjda kunder

4.3 Trafikservicegraden ska öka

Göteborgs Spårvägar

Utfall april

94,0%
Mål: 96% (- 2,1 %)

Utfall 2026 t.o.m april

92,7%
Mål 2026: 96% (- 3,4 %)

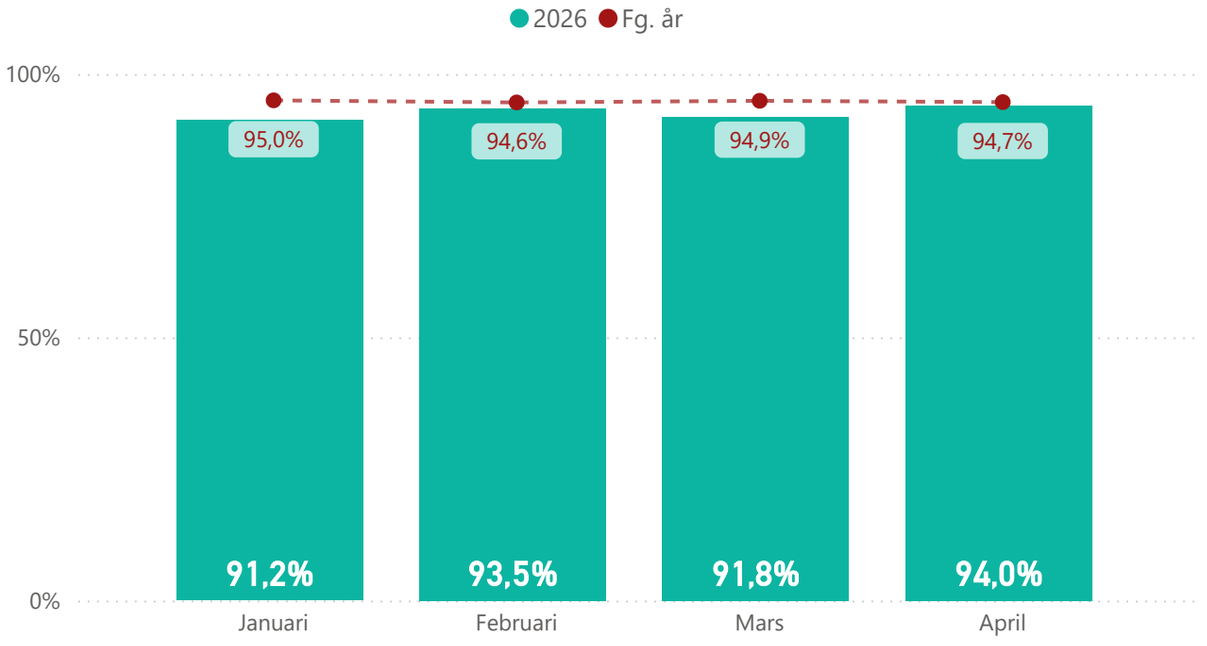
Turer april

PLANERADE TURER
84 940

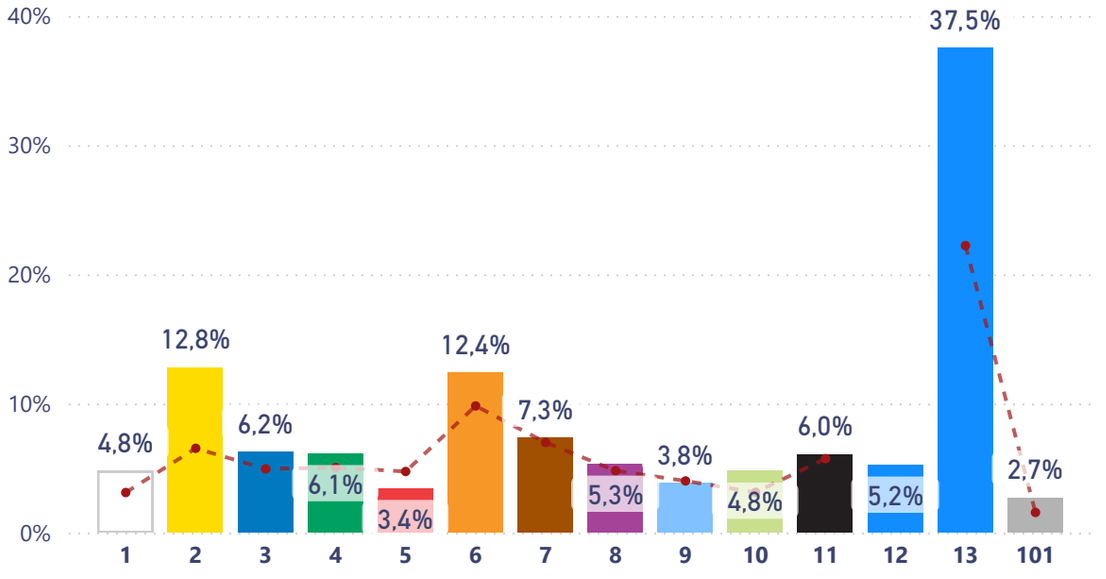
STÖRDA TURER
5 068

STÖRNINGSFRIA TURER
79 872

Störningsfri trafik per månad



Störning i trafik per linje april



Analys

I april uppnådde trafikservicegraden 94 %, jämfört med 94,7 % under motsvarande period 2025. Externa framkomlighetsproblem som orsakar störningar är fortsatt den främsta orsaken till trafikpåverkan, följt av fordonsrelaterade fel. Ett spårfel vid Eketrägatan har påverkat linje 2 från och med den 26 april och resterande del av månaden. Därutöver har två enskilda händelser haft en negativ inverkan på trafikservicegraden: 5 april: En kraftig storm medförde avstängning av Hisingsbron samt nedfallna träd. 24 april: En grävmaskin skadade en bärlina vid Seminariegatan, vilket orsakade strömbortfall i centrala Göteborg.

Åtgärd

För att förbättra trafikservicegraden under 2026 kommer följande insatser att prioriteras: 1. Förebyggande arbete mot fordonsbrist, inklusive snabbare skadehantering och underhåll för att minimera stillastående vagnar. 2. Samverkan med externa aktörer för att minska påverkan från evenemang och andra yttre faktorer. 3. Fortsatt uppföljning av fel relaterade till bromsar och dörrar, med målet att minska driftstörningar

2026

Nöjda kunder

4.3 Trafikservicegraden ska öka (exklusive externa störningar)

Göteborgs Spårvägar

Utfall april

97,8%

Utfall 2026 t.o.m april

97,9%

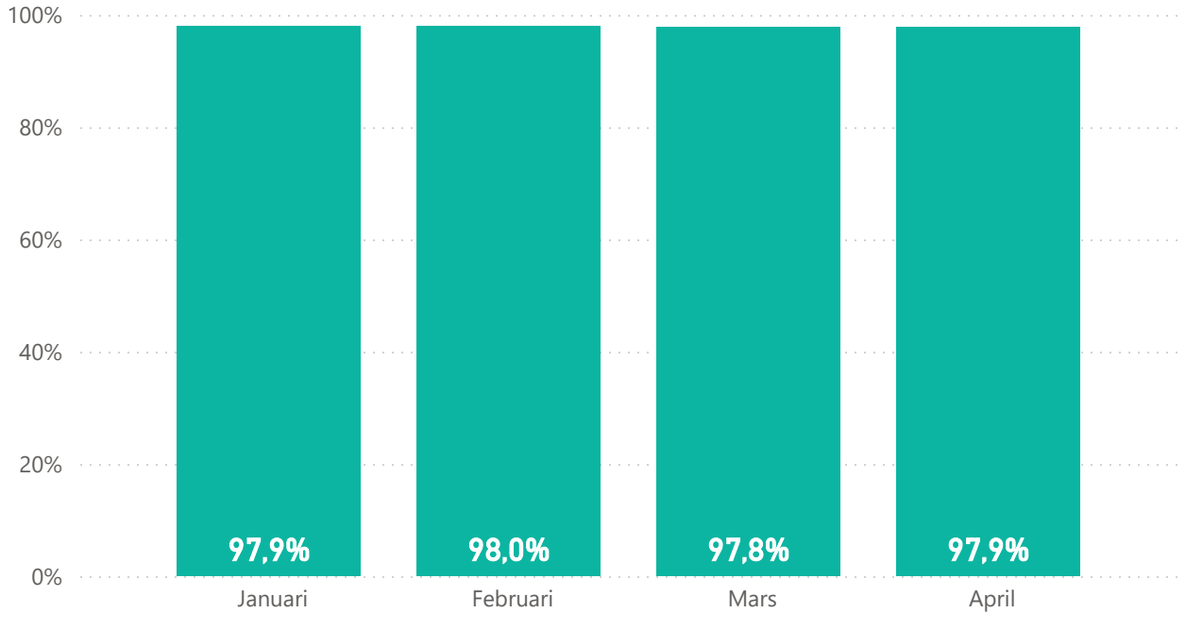
Turer april

PLANERADE TURER
84 940

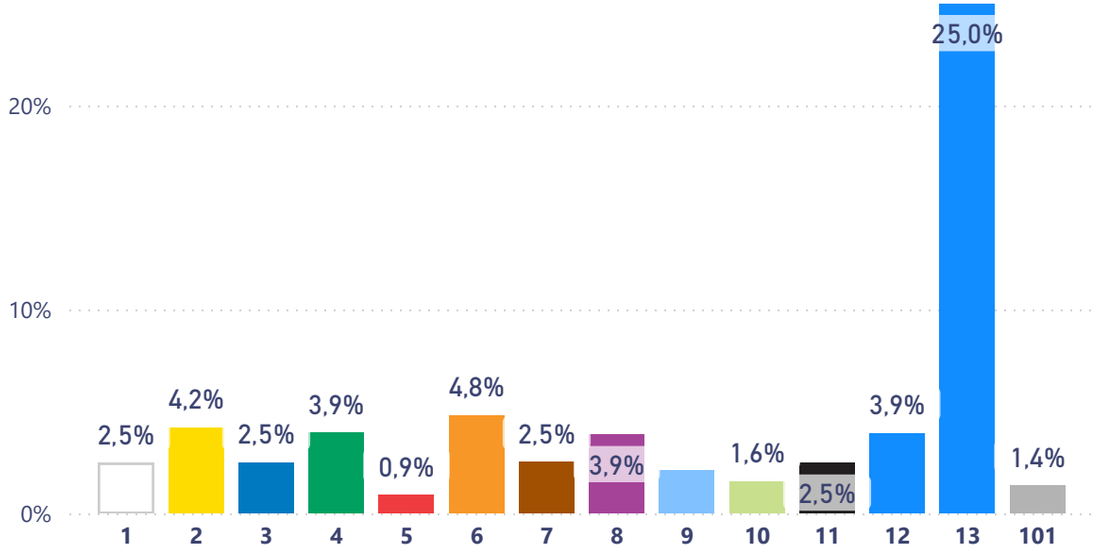
STÖRDA TURER
1 807

STÖRNINGSFRIA TURER
83 133

Störningsfri trafik per månad



Störning i trafik per linje i april



Analys

När externa störningar – såsom framkomlighetsproblem, fel i spårvägsanläggningen samt olyckor och tillbud exkluderas uppgår trafikservicegraden till 97,9 %.
De återstående 2,1 procenten utgörs av störningar som i högre grad ligger inom GS:s påverkansområde. Dessa avser främst fordonsrelaterade problem samt personalrelaterade trafikstörningar. Merparten är fordonsrelaterade, och under april månad var de huvudsakligen kopplade till broms- och dörrfel.

Åtgärd

Fortsatt arbete med förebyggande underhåll samt en effektiv materialförsörjning. Utveckling av Hastus avser förbättra processen av det förebyggande underhållet.

2026

Nöjda kunder

4.4 Punktligheten ska öka

Göteborgs Spårvägar

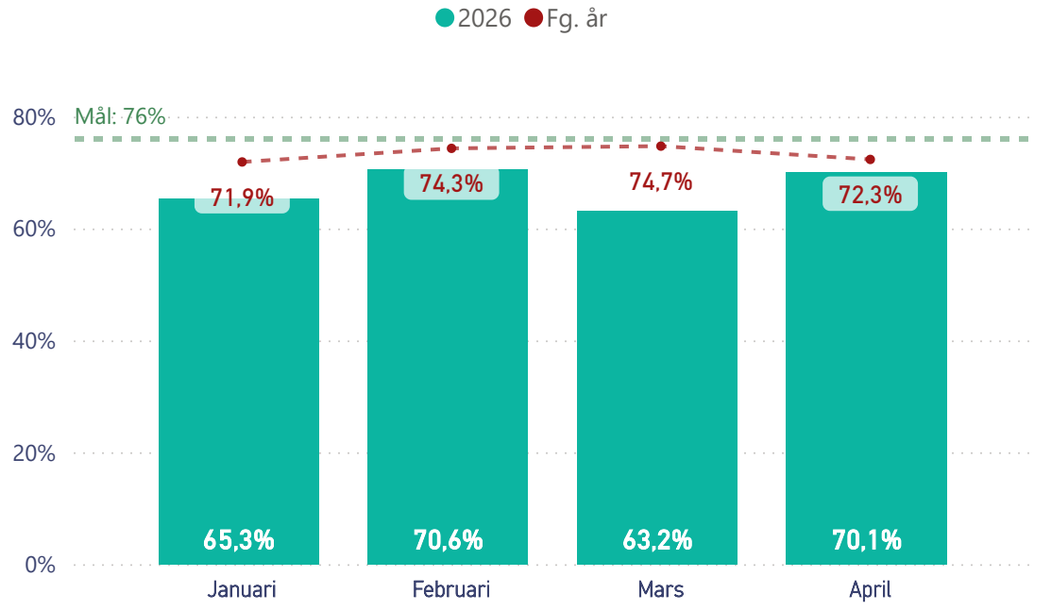
Utfall april

70,1%
Mål: 76% (-7,8 %)

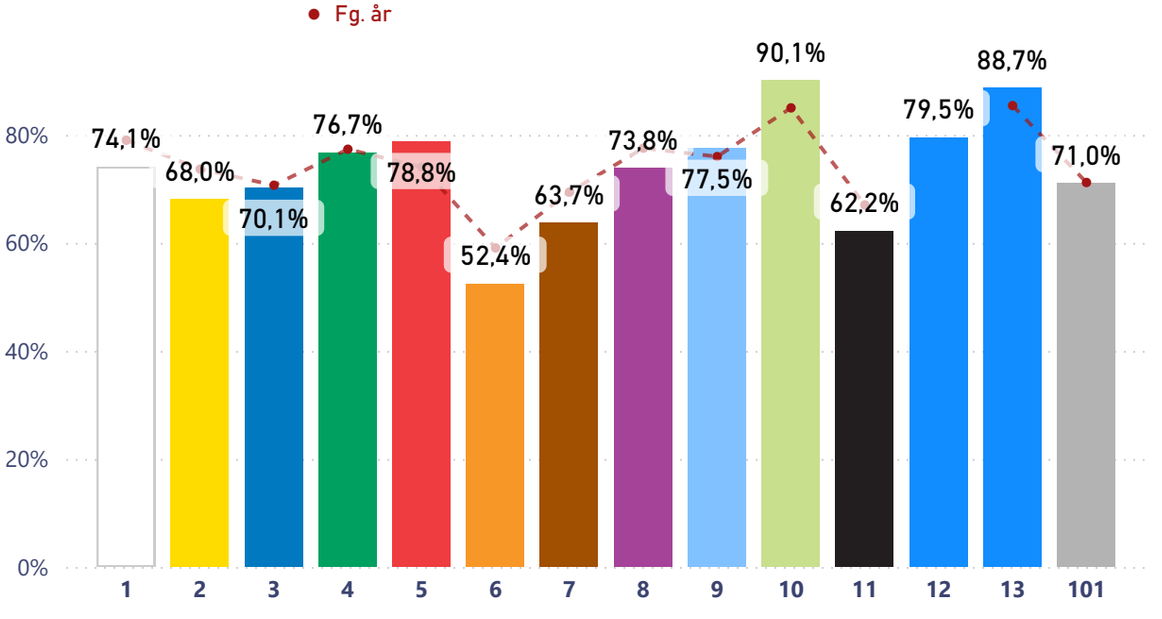
Utfall 2026 t.o.m. april

67,2%
Mål: 76% (-11,6 %)

Punktlighet per månad



Punktlighet per linje i april



Analys

I april uppgick punktligheten till 70,1 %, jämfört med 72,3 % under motsvarande period 2025.
Punktligheten har dock förbättrats jämfört med mars, vilket kan kopplas till att Skånegatan åter har öppnats för trafik samt att belastningen i Brunnsparken därmed har minskat. Trots denna förbättring kvarstår ett högt antal störningar i form av köbildning och andra externa hinder, vilket fortsatt påverkar punktligheten negativt. Även fordonsfel samt brister i spårvägsanläggningen bidrar till den negativa påverkan.

Åtgärd

Den generellt låga punktligheten omfattar hela kollektivtrafiken i Göteborg. Fokus ligger nu på politiska satsningar och initiativ från Västtrafik för att stärka tillförlitligheten i systemet. GS fortsätter arbetet med att minimera stopp orsakade av vagnfel och akuta fel i spårvägsanläggningen. Ett mer robust system och ett bättre trafikflöde utan hinder är avgörande för att öka punktligheten.

2026

Ekonomiskt resultat

Totalt bolaget - april

Göteborgs Spårvägar

Resultaträkning (Mkr)	Ackumulerat utfall 2026	Ackumulerad budget 2026	Avvikelse	Budget helår 2026	Prognos helår 2026
Nettoomsättning	568,7	565,0	3,7	1703,0	1722,5
Övriga rörelseintäkter	2,6	2,1	0,5	6,4	6,7
- Rörelsens intäkter	571,3	567,1	4,2	1709,4	1729,2
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-131,4	-117,6	-13,9	-371,7	-385,5
Övriga externa kostnader	-101,8	-106,8	5,0	-320,6	-334,5
Personalkostnader	-328,5	-339,6	11,1	-974,8	-975,4
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-9,2	-13,3	4,1	-39,9	-31,2
Övriga rörelsekostnader	-0,2	0,0	-0,2	0,0	-0,2
- Rörelsens kostnader	-571,1	-577,3	6,2	-1707,0	-1726,8
Finansiella intäkter	0,2	0,0	0,2	0,1	0,1
Finansiella kostnader	-0,3	-0,8	0,5	-2,5	-2,5
- Rörelseresultat	0,0	-11,0	11,0	0,0	0,0

Analys

Göteborgs Spårvägar visar per april ett resultat efter finansiella poster på 0 mnkr, efter uppbokning utifrån principen om självkostnad.

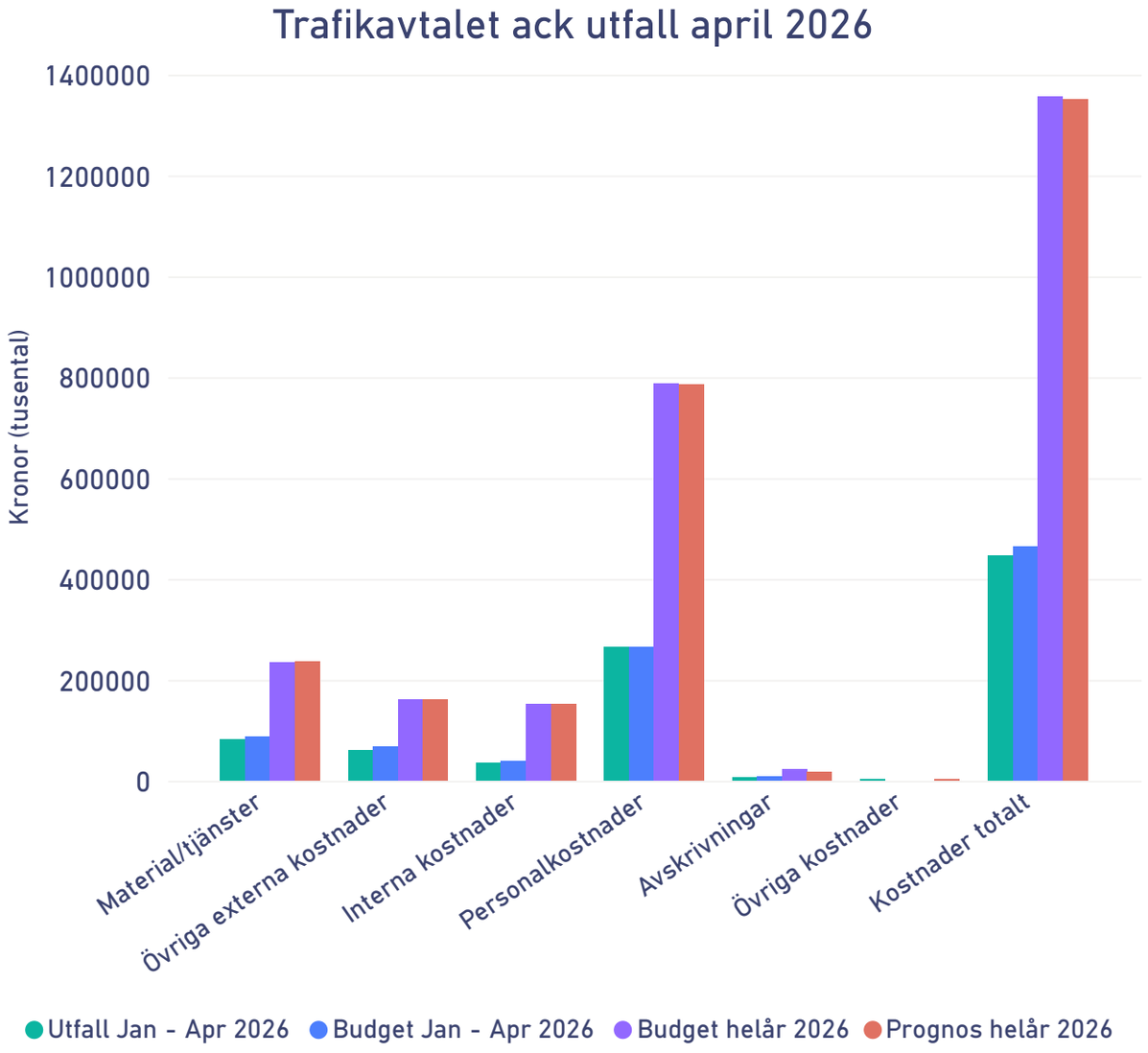
Intäkterna avviker positivt med 4,2 mnkr jämfört med budget, vilket främst beror på vinst vid försäljning av kranbil, intäkter för årsprojekt som kostnadsförts år 2025 men som fakturerats år 2026, ökad årsbeställning från Västfastigheter avseende spårarbeten på depåer samt på högre intäkter för projekt M33 och M35.
Kostnaderna avviker positivt med 6,2 mnkr jämfört med budget.
Bolaget har lägre kostnader för lokaler, licenser, övriga externa tjänster och övriga förbrukningsinventarier jämfört med budget vilket främst beror på periodiseringseffekt. Kostnader för IT tjänster är lägre mot budget och beror på lägre förvaltningskostnad för nytt tjänsteavtal.

Bolaget har högre kostnader för fordonsdelar mot budget vilket beror på tidigarelagda hjulbyten på M32 och M31B samt på fortsatt höga kostnader för fordonsdelar M29 där utrangerade vagnars delar är undermåliga. Högre kostnader på grund av ökad årsbeställning från Västfastigheter avseende spårarbeten på depåer samt högre kostnader för köpta tjänster, material och varor till följd av inventeringsdifferens. Kostnad för el och fjärrvärme avviker negativt med 3,5 mnkr respektive 1,7 mnkr. och beror på periodiseringseffekt.
Lönekostnaderna är lägre jämfört med budget. En omorganisation inom fordon och driftsäkring påverkar kostnaderna positivt. Kostnad för OB-ersättning avviker negativt med anledning av nattarbete på RÖX. Inom förarkåren avviker kostnaderna positivt främst på grund av periodisering. Infrastruktur och driftsäkring har lägre kostnader på grund av vakanta tjänster som ännu inte blivit tillsatta. Stödverksamhetens lägre kostnader beror på att vakanta tjänster inte är tillsatta enligt budget, tidigare pensionsavgång samt på föräldraledighet. Övriga personalkostnader är lägre men beror till stor del på periodiseringseffekter.
Avskrivningskostnader är 4,1 mnkr lägre jämfört med budget. Avvikelsen beror på investeringsprojekt som är pågående och inte aktiverats samt att budgeterade immateriella anläggningstillgångar omklassificerades till kostnad under 2025.

Prognosen för helåret uppgår till 0 kr

2026

Avtalskostnader Trafikavtalet



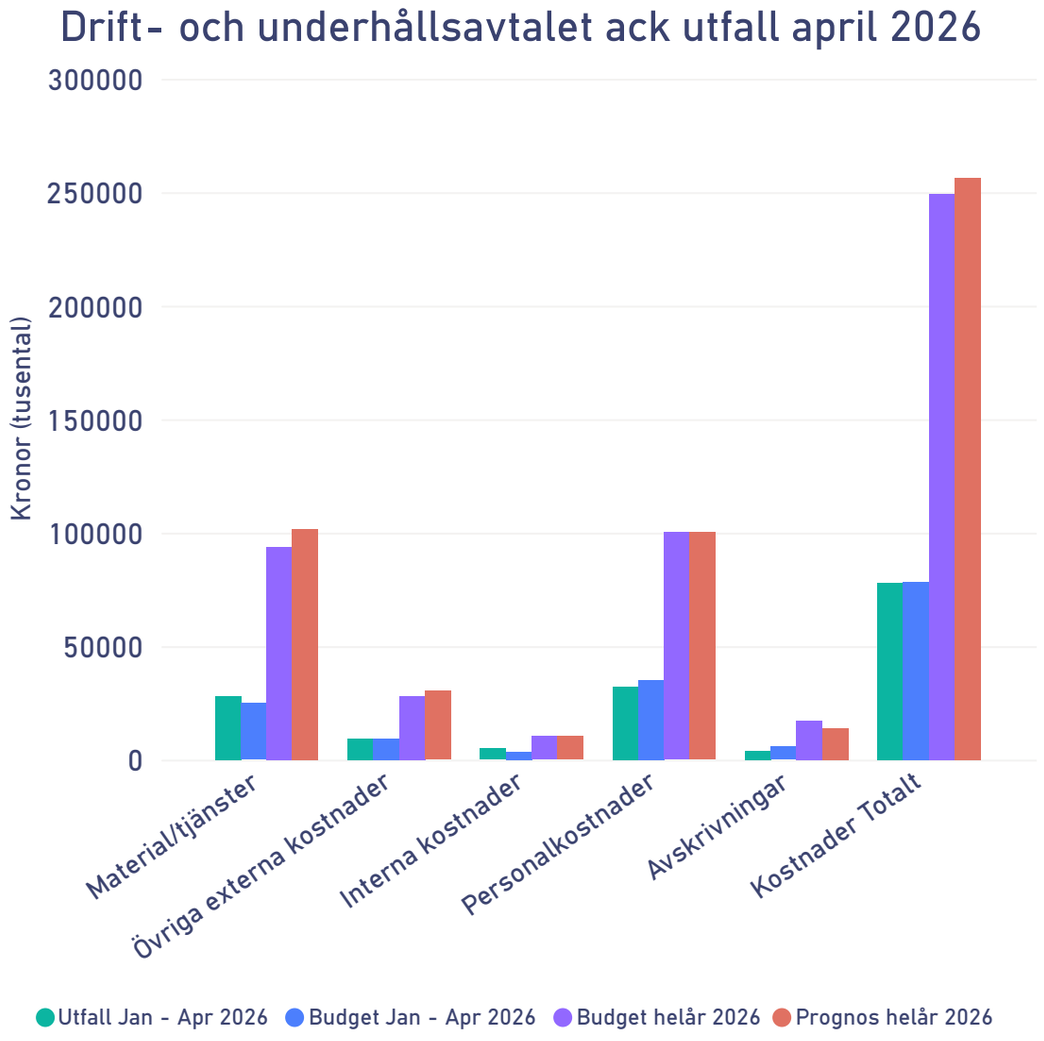
Analys

Avtalets kostnadsutfall per april avviker positivt om 19,8 mnkr,
Avtalet har högre kostnader för fordonsdelar som avviker negativt mot budget med 8,1 mnkr varav 0,9 mnkr är inkluderat i periodiseringseffekten. Fordonsdelar till M29 ökar kostnaderna med 2 mnkr då det inte varit möjligt att återvinna material från utrangerade vagnar enligt budgeterad nivå. För M31B hjulbyten är kostnaderna 2,4 mnkr högre än budget. M32 boggier har haft oljeläckage, vilket genererat merkostnader för byte och upparbetning om 2,8 mnkr.
Utrangeringskostnaderna för M29 påverkar utfallet positivt med 2,9 mnkr.
Lönekostnaderna påverkas positivt med 7,9 mnkr där omorganisation inom fordon och driftsäkring påverkar positivt. Pensionskostnaderna är 2,1 mnkr lägre mot budget och beror delvis på lägre bruttolönekostnader för perioden.
Kostnaderna för avskrivningar avviker positivt med 2,1 mnkr och beror på budgeterade immateriella anläggningstillgångar som oklassificerades som kostnad under 2025 samt pågående ej aktiverade projekt som livscykelhantering av informationsskärmar och hjulverkstad Ringön.
Avtalet påverkas också av nettoperiodiseringseffekter på 13,4 mnkr.
Någon prognos per april är inte upprättad, varför prognosen för Trafikavtalet per mars +5 mnkr, kvarstår. Anledningen till den positiva avvikelsen beror främst på lägre avskrivningskostnader.

Vi har fortsatt stora poster som i budgeten är periodiserade i raka 12-delar samt att kostnader relaterat till kyla och vinter sker i början och slutet av verksamhetsåret. El och fjärrvärme har ett högt utfall. Det finns energisparande åtgärder för el konsumtion som vi inte ser full effekt av samt att vi har en prisökning i och med övergången till bra miljöval el.
Förändringar i fordonsmaterialspecifikationer har skett och kommer att skapa avvikelser under året. Oljeläckage på M32 boggier har identifierats och det finns en risk för att det kommer genereras ytterligare kostnader under året. Även periodiseringar av fordonsmaterial kommer att påverka kostnadsutfallet då underhållspunkter blir schemalagda.
Det har varit en omorganisation och i samband med den en översyn av vakanta tjänster inom tekniker vilket kommer att ge ett positivt utfall mot budget.

2026

Avtalskostnader Drift- och underhållsavtalet



Analys

Kostnadsutfallet per april avviker positivt mot budget med 0,6 mnkr, vilket främst beror på lägre avskrivningskostnader, lägre personalkostnader samt lägre overheadkostnader för perioden.
De lägre kostnaderna vägs upp av högre kostnader för varor, material och köpta tjänster som avviker negativt mot budget med 3,0 mnkr. Kostnadsökningen beror främst på vinterväghållning samt korrigering av inventeringsdifferens till följd av felaktigt artikelpris vid lagerföring. Även övriga externa kostnader avviker negativt mot budget med 1,3 mnkr, främst till följd av högre kostnader för fordon och hyra av anläggningstillgångar samt högre resekostnader och förbrukningsmaterial. Detta motverkas delvis av lägre lokal- och fastighetskostnader då lokalhyran för april ännu inte har kostnadsförts.
Personalkostnaderna är 2,9 mnkr lägre mot budget och beror främst på vakanta tjänster som ännu inte blivit tillsatta samt högre omfördelade personalkostnader mot övriga avtal. Avskrivningskostnaderna är lägre än budget och beror främst på budgeterade immateriella anläggningstillgångar som omklassificerades till kostnad under 2025 samt pågående ej aktiverade investeringar.
Någon prognos per april är inte upprättad varför prognosen för Drift- och underhållsavtalet per mars, 0 mnkr kvarstår. Prognos för intäkter och kostnader har dock justerats upp 6,9 mnkr till följd av vinterväghållning, påläggssvets och ÄTA-arbeten. Kostnaderna har ökat med 4,2 mnkr (+6 %) jämfört med motsvarande period föregående år. Exklusive avskrivningar uppgår ökningen till +5 %, vilket indikerar en högre kostnadsutveckling än index.

De ökade kostnaderna drivs främst av kostnader för varor, material och köpta tjänster, som ökat med 3,2 mnkr till följd av vinterväghållning och påläggssvets. Även personalkostnaderna har ökat med 1,4 mnkr. Avskrivningskostnaderna har ökat med 0,7 mnkr, till följd av en ökad investeringsvolym jämfört med föregående år. Samtidigt minskar övriga externa kostnader med 1,1 mnkr, delvis på grund av att lokalhyran avseende april ännu inte har kostnadsförts, vilket innebär att kostnadsnivån för perioden är något underskattad och kommer att justeras i kommande utfall. Kostnadsökningen är till stor del hänförlig till stora snömängder, vilket medfört ökade drift- och underhållsinsatser under perioden. Prognosen har mot denna bakgrund justerats upp med 6,9 mnkr, vilket innebär att de totala kostnaderna beräknas uppgå till –256,2 mnkr jämfört med budget om –249,3 mnkr. Ändrings- och tilläggsarbeten (ÄTA) budgeteras inte, vilket innebär att dessa fortsatt utgör en osäkerhetsfaktor och sannolikt kommer att generera ytterligare negativa avvikelser framåt, särskilt inom akuta felavhjälpanden.

Ekonomiskt utfall övriga avtal

Analys

Inom Övriga avtal finns följande ansvar, projekt och uppdrag:

Infrastrukturs projekt mot externa kunder har per april ett ackumulerat negativt utfall på -0,1 mnkr. Intäkterna avviker positivt mot budget med 9,9 mnkr. Motsvarande avviker kostnaderna negativt mot budget med -9,8 mnkr. Avvikelserna i kostnader och intäkter beror främst på ett större inköp av växlar avseende större spårarbeten på depåer under 2026 samt snöröjning av tak på depå Majorna. Det negativa utfallet beror främst på Västfastigheters fastprisprojekt. Marsprognosen för helåret kvarstår, ingen ny prognos har upprättats.

Fastighetsenheten redovisar per april ett ackumulerat positivt utfall om 0,1 mnkr. Avvikelsen förklaras främst av flera debiterade timmar under april.

Särskild trafikledning finansieras av Stadsmiljöförvaltningen. Budget för helåret är 25,4 mnkr. Kostnaderna per april ligger 0,3 mnkr högre på grund av reparation av fordon och kortleasing av ersättningsfordon samt personalkostnader. Marsprognosen på 0 för helåret kvarstår, ingen ny prognos har upprättats.

Trafiksäkerhetsfunktion finansieras av Stadsmiljöförvaltningen. Prognosen för helåret är 2,1 mnkr, vilket är 0,3 mnkr högre mot budget och beror på högre lönekostnader.

Projekt M33, M34 finansieras av Västra Götalandsregionen. Budget är 14,2 mnkr. Prognosen för helåret uppgår till 16,8 mnkr och beror på att tidplanen i projektet har skjutits fram.
Projekt M35 finansieras av Västtrafik. Prognos för helåret uppgår till 9,2 mnkr. Projektet har uppdrag för den tekniska delen vid upphandling av M35.

Ringlinien-museet finansieras 50/50 mellan Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen. Budget för helåret är 9,1 mnkr och kostnaderna per april ligger 0,1 mnkr högre på grund av periodiseringseffekter. Marsprognosen om 0 mnkr för helåret kvarstår, ingen ny prognos har upprättats.

2026

Trafiksäkerhetsmål

Göteborgs Spårvägar

Ett av våra viktigaste mål i arbetet för ökad trafiksäkerhet är att minska antalet allvarligt skadade. Genom ett nära samarbete med Stadsmiljöförvaltningen och ett strukturerat, förebyggande arbete kan vi identifiera riskfaktorer och vidta rätt åtgärder i tid. Med en tydlig samsyn kring trafiksäkerhet skapar vi bättre förutsättningar för trygga resor, säkra förare och en infrastruktur som minskar risken för olyckor.

Totalt antal allvarligt skadade ska minska (33% över 5 år)

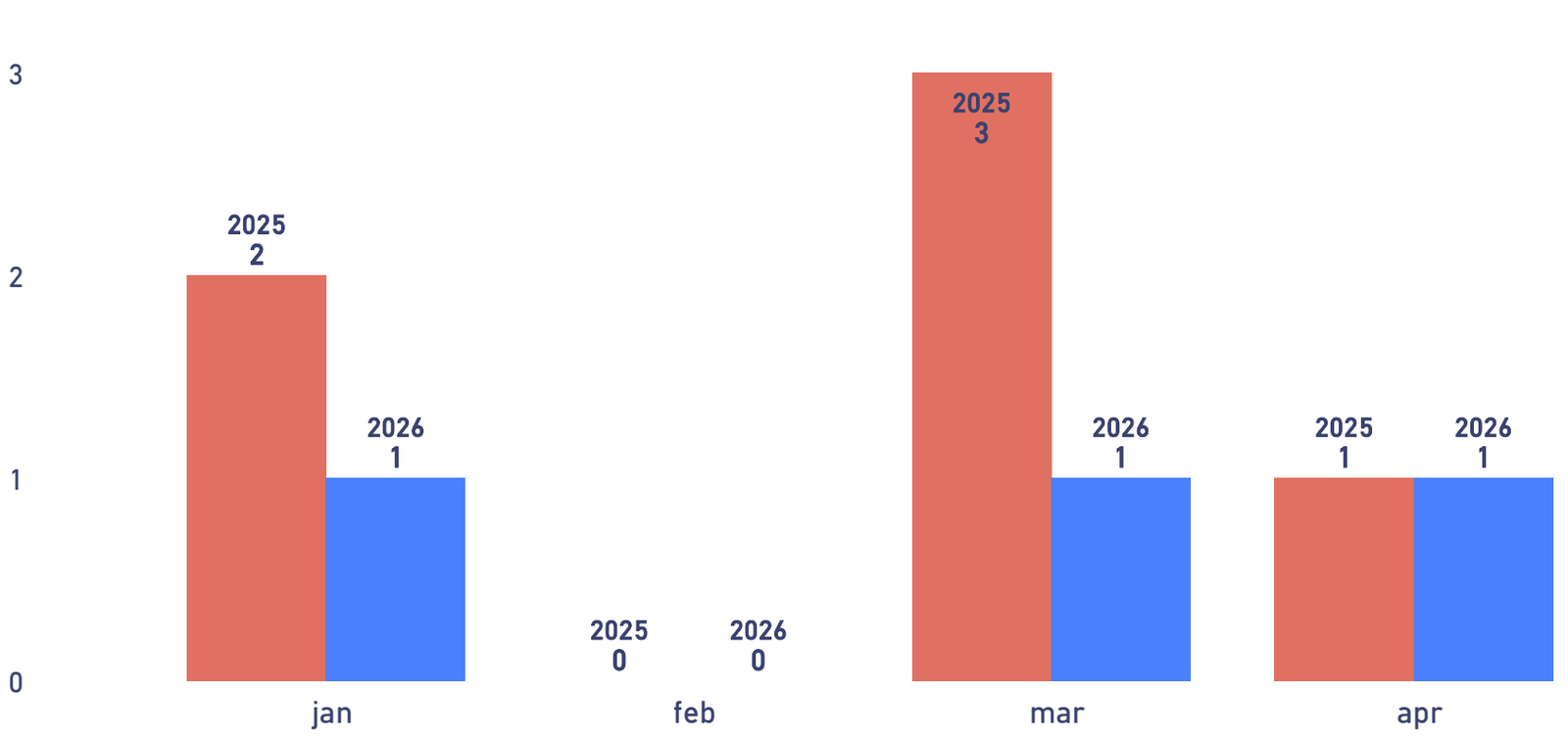
Att minska antalet allvarligt skadade är en central del av vår nollvision och en naturlig konsekvens av våra gemensamma mål för en säkrare spårvägstrafik.

Här följer vi upp ärenden med händelsegrad 6 och 7 per månad. Filtrering görs enligt:
Händelsekategori: Samtliga
Händelsetyp: Samtliga
Händelsegrad: 6 och 7

Antal allvarliga skador per år

2023	2024	2025	2026 t.o.m april
3	4	12	3

Antal allvarliga skador per månad



2026

Trafiksäkerhetsmål

Göteborgs Spårvägar

Antal urspårningar på trafikspår ska minska (25% över 5 år)

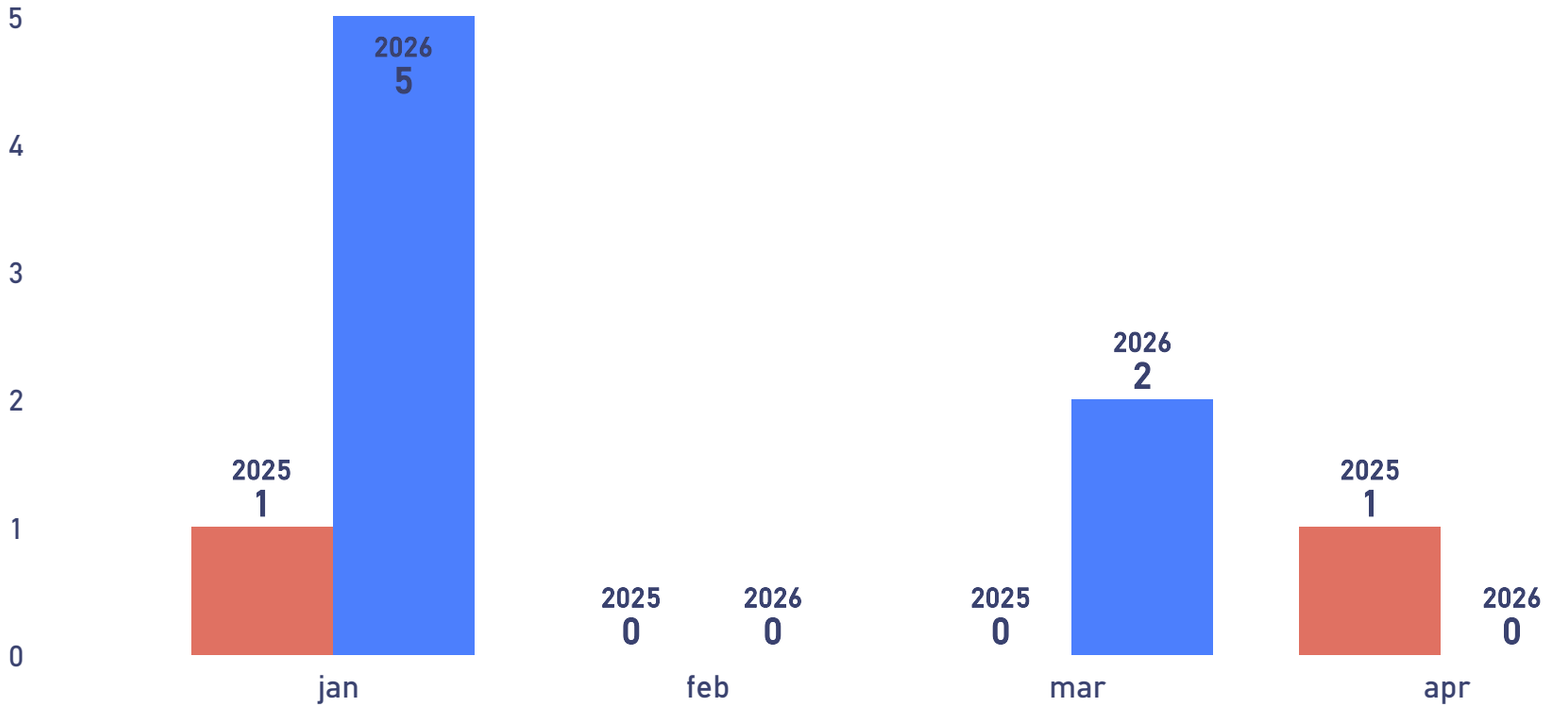
En viktig del av vårt trafiksäkerhetsarbete är att minska antalet urspårningar på trafikspår. Urspårningar kan leda till allvarliga olyckor, skador och trafikstörningar, vilket gör det avgörande att arbeta förebyggande för att minimera risken. Genom regelbundet underhåll av spårvägsanläggningen och spårvagnar, noggranna analyser av incidenter och ett strukturerat samarbete med Stadsmiljöförvaltningen kan vi identifiera och åtgärda potentiella risker i ett tidigt skede. Att minska antalet urspårningar är en naturlig del av vår nollvision och ett viktigt steg mot en tryggare och mer pålitlig spårvägstrafik.

Data hämtas från HOA. Filtrering görs enligt:
Händelsekategori: Urspårning
Händelsetyp: Alla förutom depå
Händelsegrad: 4,5,6 och 7

Antal urspårningar per år

2023	2024	2025	2026 t.o.m april
6	6	8	7

Antal urspårningar per månad



2026

Trafiksäkerhetsmål

Göteborgs Spårvägar

Antal kollisioner på trafikspår ska minska (25% över 5 år)

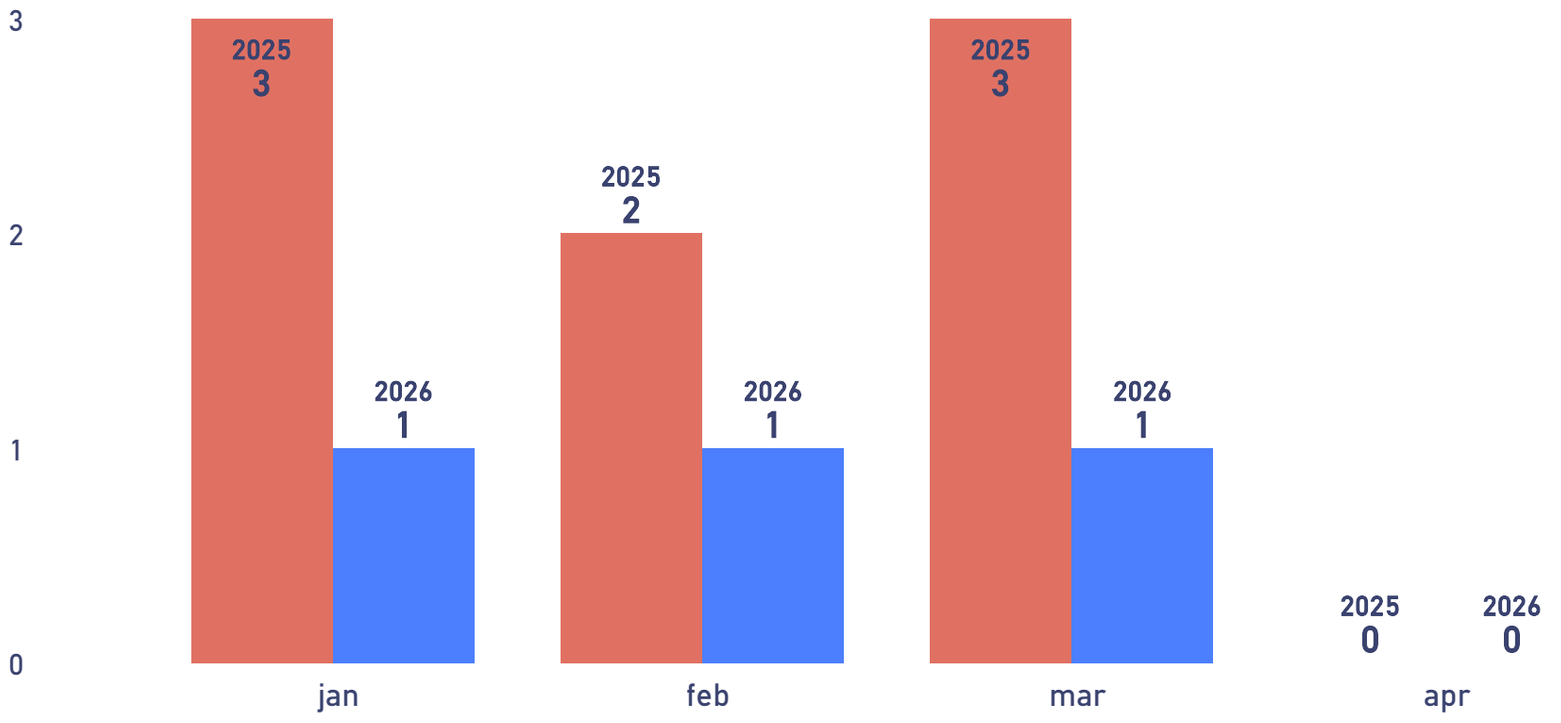
För att ytterligare stärka trafiksäkerheten och skapa en tryggare resmiljö är det avgörande att minska antalet kollisioner på trafikspår. Kollisioner kan leda till allvarliga konsekvenser för både resenärer och personal samt orsaka störningar i trafiken. Genom ett nära samarbete med Stadsmiljöförvaltningen och ett systematiskt säkerhetsarbete kan vi identifiera riskfaktorer och vidta förebyggande åtgärder, såsom förbättrad infrastruktur, tydligare trafikledning och ökad förarträning. Att minska antalet kollisioner är en central del av vår nollvision och bidrar till en säkrare, mer pålitlig spårvägstrafik för alla.

Data hämtas från HOA. Filtrering görs enligt:
Händelsekategori: Kollision
Händelsetyp: Alla förutom kollision i depå
Händelsegrad: 4,5,6 och 7

Antal kollisioner per år

2023	2024	2025	2026 t.o.m april
7	3	11	3

Antal kollisioner per månad



2026

Trafiksäkerhetsmål

Göteborgs Spårvägar

Antal skadade genom fall i vagn ska minska (25% över 5 år)

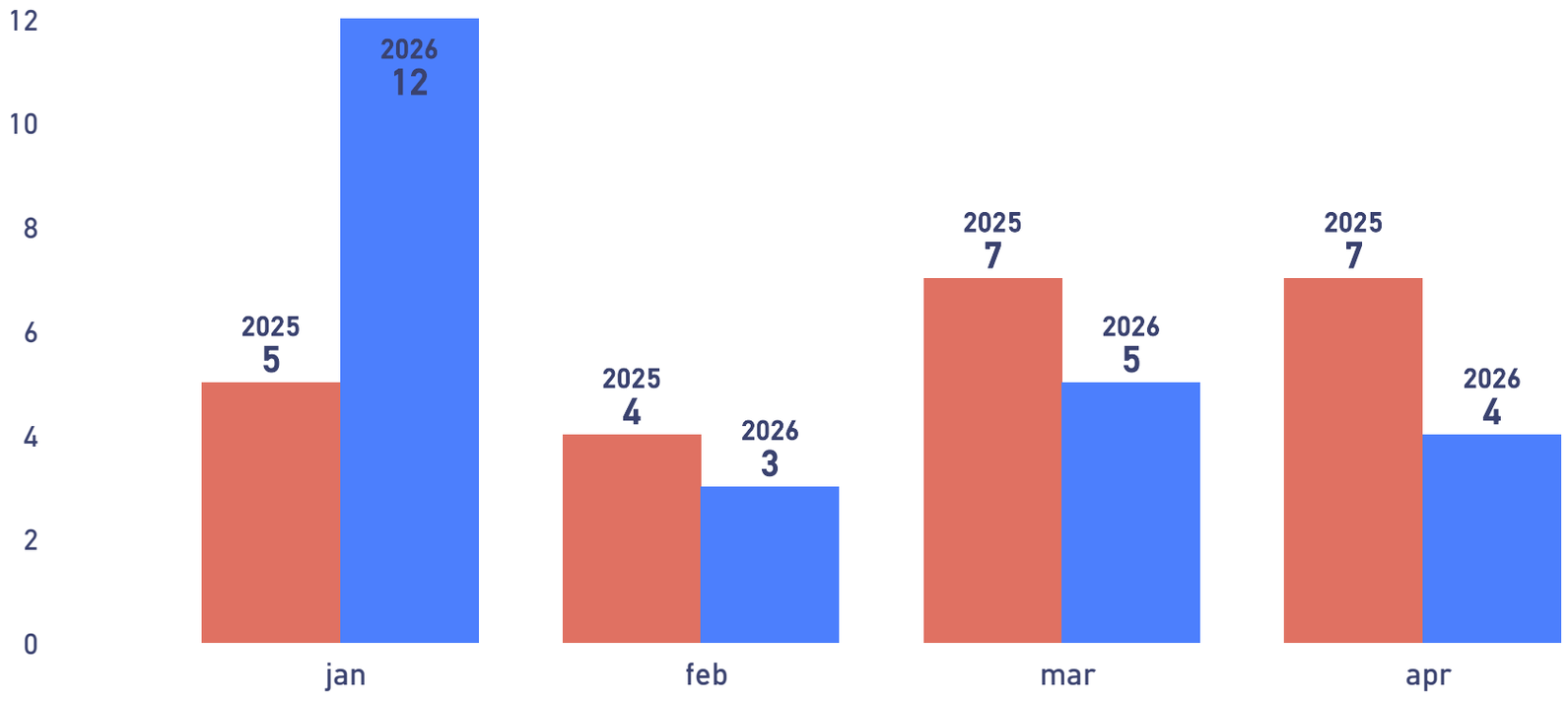
För att öka tryggheten för våra resenärer och förare är det viktigt att minska antalet skador till följd av fall ombord på spårvagnar. Fallolyckor kan orsaka allvarliga personskador och påverka både resenärers säkerhet och trafikens pålitlighet. Genom att arbeta förebyggande med faktorer som förarutbildning, information till resenärer, anpassad körteknik och förbättrad fordonssäkerhet kan vi minska risken för fall och skapa en säkrare resa för alla. Att minska antalet fallolyckor i vagn är en viktig del av vår nollvision och bidrar till en tryggare och mer tillgänglig kollektivtrafik.

Data hämtas från HOA. Filtrering görs enligt:
Händelsekategori: Personskada
Händelsetyp: Fall i fordon
Händelsegrad: 4,5,6 och 7

Antal skadade genom fall i vagn per år

2023	2024	2025	2026 t.o.m april
29	34	67	24

Antal skadade genom fall i vagn per månad



2026

Trafiksäkerhetsmål

Antal skadade oskyddade trafikanter (fotgängare, cyklister och elsparkcyklister) ska minska (33% över 5 år)

För att säkerställa en trygg och säker miljö för alla trafikanter, både ombord på spårvagnarna och i det offentliga rummet, är det avgörande att minska antalet skadade oskyddade trafikanter, såsom fotgängare, cyklister och elsparkcyklister. Dessa grupper är särskilt utsatta i trafiken, och genom att arbeta förebyggande och samordnat kan vi minska risken för olyckor. Genom förbättrad trafikplanering, tydligare trafikledningssystem, ökad synlighet för oskyddade trafikanter och utbildning av både förare och trafikanter, kan vi skapa en säkrare trafikmiljö. Att minska antalet skadade oskyddade trafikanter är en central del av vår nollvision och ett viktigt steg mot en säkrare och mer hållbar kollektivtrafik för alla.

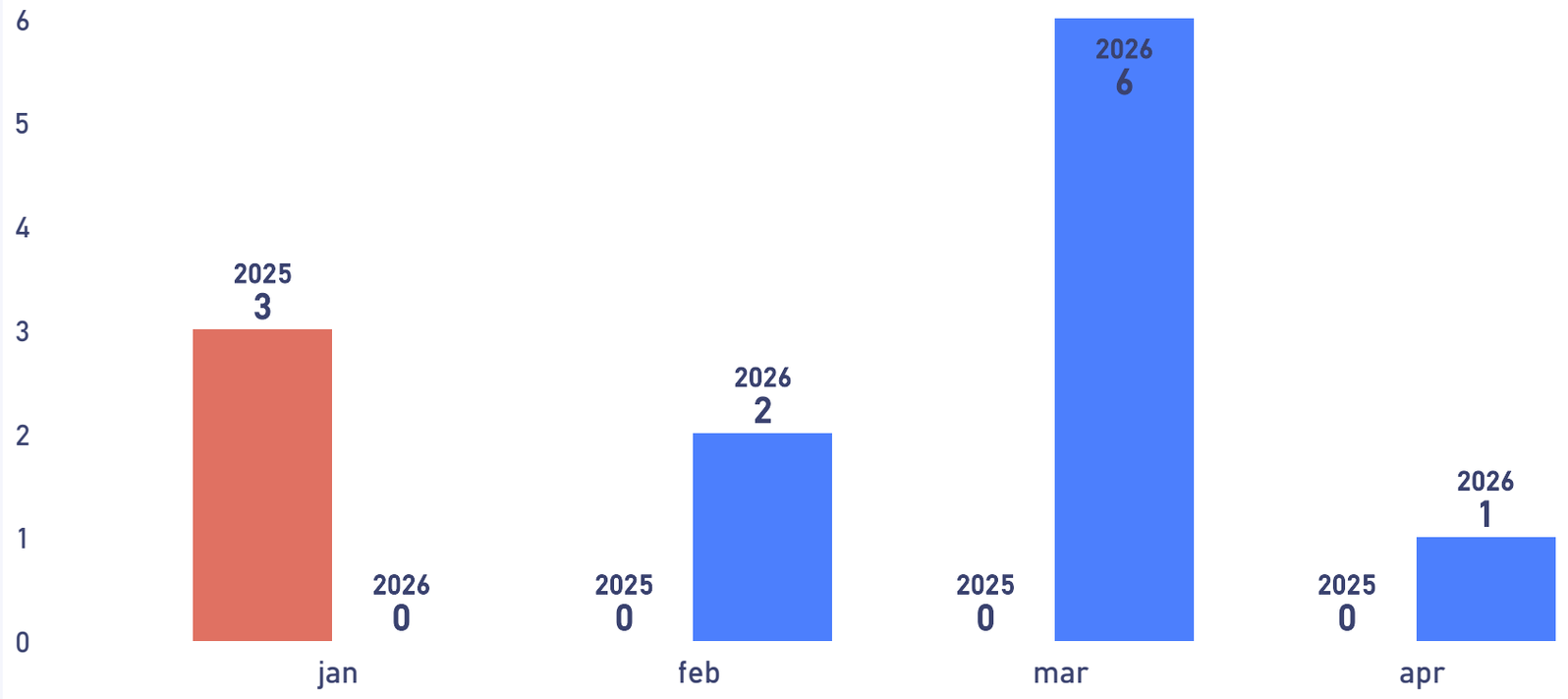
Data hämtas från HOA. Filtrering görs enligt:
Händelsekategori: Ingen filtrering eller fotgän. eller summering
Händelsetyp: Cykel, elsparkcykel
Händelsegrad: 4,5,6 och 7

Formeln räknar alla cykelolyckor och fotgängarolyckor som inträffat i och där händelsegraden är 4-7, sedan summerar den båda resultaten.

Antal skadade oskyddade trafikanter per år

2023	2024	2025	2026 t.o.m april
21	24	22	9

Antal skadade oskyddade trafikanter per månad



2026

Trafiksäkerhetsmål

Göteborgs Spårvägar

Antal skadade i olyckor med motorfordon ska minska (33% över 5 år)

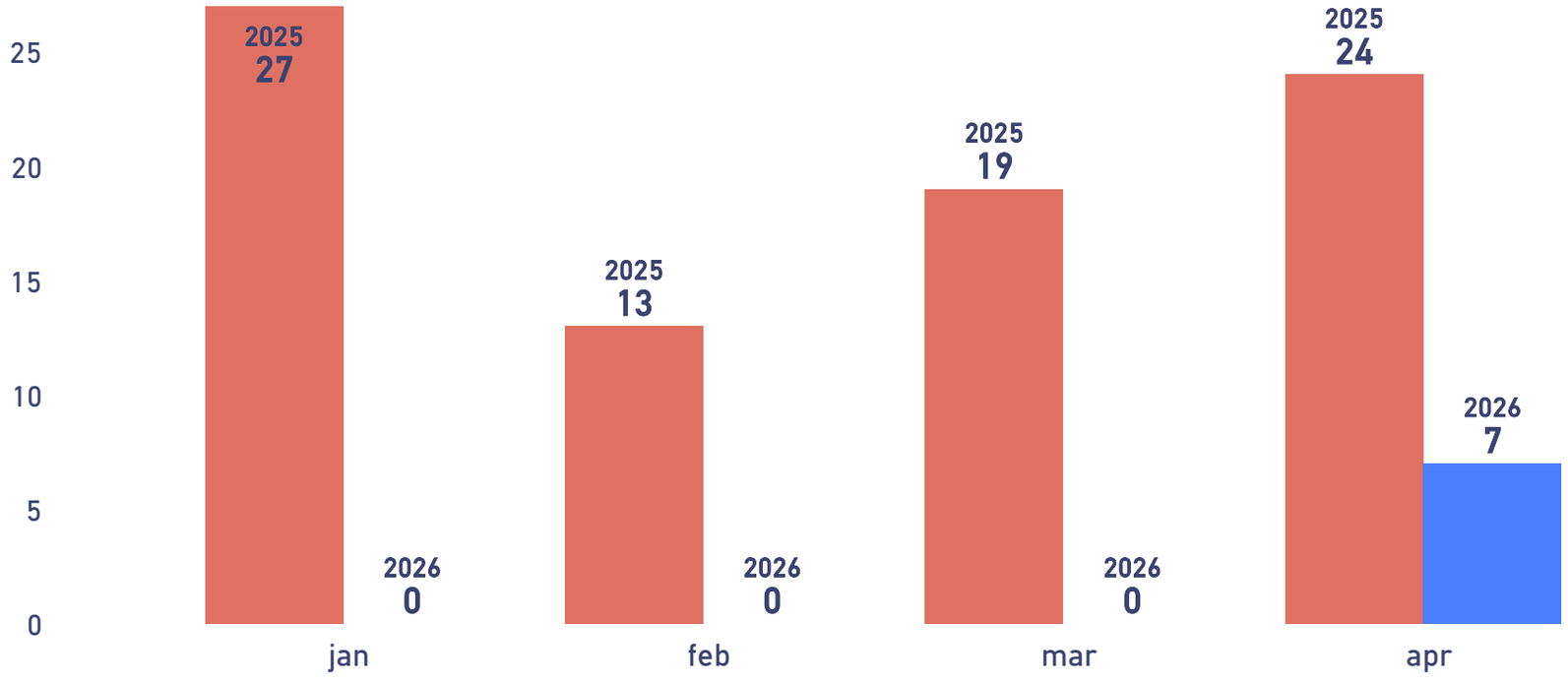
För att förbättra säkerheten för alla trafikanter är det avgörande att minska antalet skadade i olyckor med motorfordon. Dessa olyckor kan leda till allvarliga konsekvenser för både förare, resenärer och oskyddade trafikanter. Genom ett gemensamt och förebyggande arbete, där vi arbetar nära med Stadsmiljöförvaltningen och andra aktörer, kan vi identifiera och åtgärda risker som bidrar till dessa olyckor. Åtgärder som förbättrad infrastruktur, bättre trafikflöde, ökad synlighet och säkerhetsutbildning för både förare och trafikanter är viktiga steg för att minska antalet olyckor. Att minska skador i olyckor med motorfordon är en viktig del av vår nollvision och ett steg mot en säkrare och mer hållbar trafikmiljö för alla.

Data hämtas från HOA. Följande filtrering görs:
Händelsekategori - Vägtrafikolycka
Händelsetyp: Personbil, lastbil, buss och motorcykel
Händelsegrad: 4,5,6 och 7.

Antal skadade i olyckor med motorfordon per år

2023	2024	2025	2026 t.o.m april
211	207	161	7

Antal skadade i olyckor med motorfordon per månad



2026

Trafiksäkerhetsmål

Göteborgs Spårvägar

Tillbudsrapportering ska öka från samtliga personalkategorier

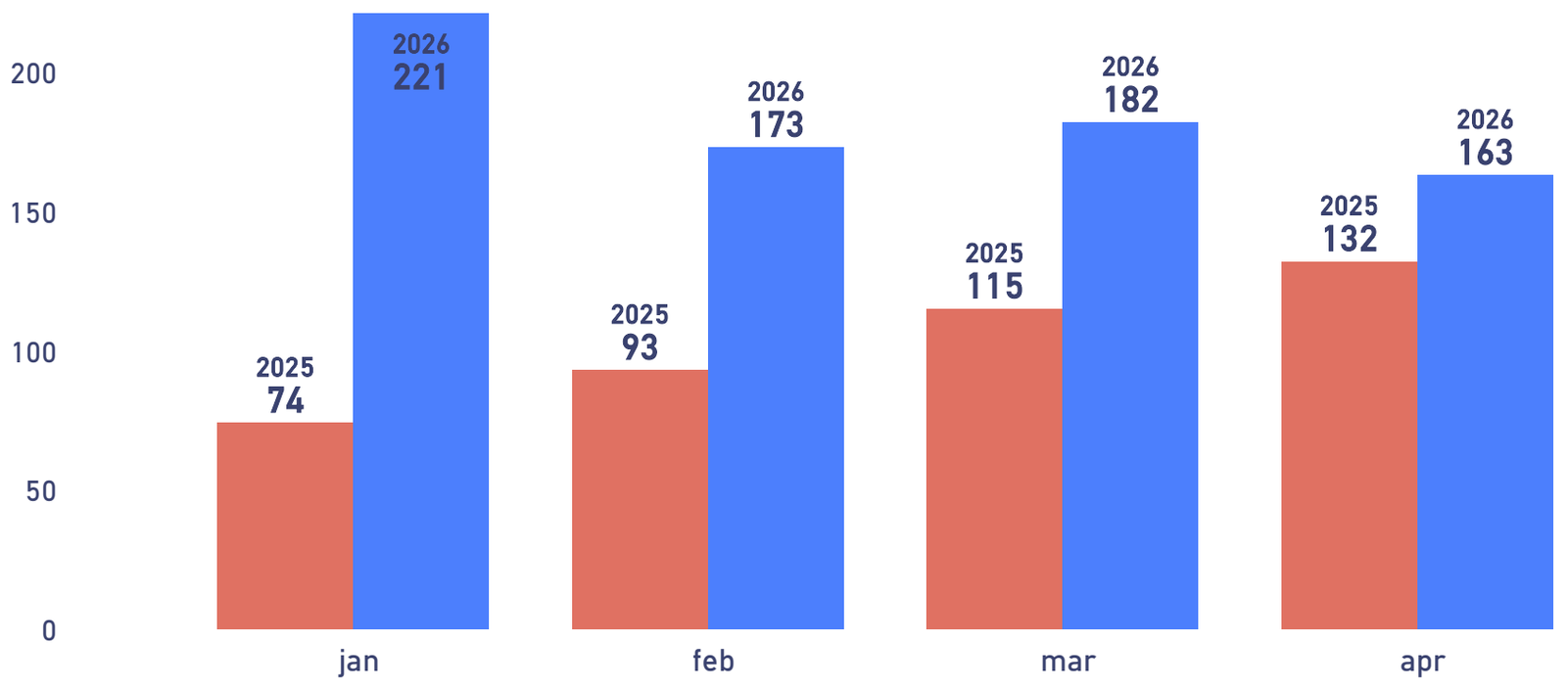
För att stärka säkerheten och minska riskerna i vår verksamhet är det avgörande att vi har en öppen och kontinuerlig rapportering av tillbud från alla personalkategorier. Tillbudsrapportering är en viktig del i vårt förebyggande säkerhetsarbete, där alla medarbetare spelar en central roll. Genom att öka rapporteringen kan vi tidigt identifiera potentiella risker och vidta åtgärder innan de leder till olyckor. Vi uppmuntrar alla våra medarbetare att aktivt delta i denna process för att skapa en kultur av säkerhet där alla känner ansvar och kan bidra till ett säkrare arbets- och trafikflöde. Att öka tillbudsrapporteringen är ett viktigt steg mot att uppnå vår nollvision och säkerställa en tryggare arbetsmiljö och trafik.

Data hämtas från HOA. Filtreringen görs enligt:
Händelsekategori: Samtliga
Händelsetyp: Samtiliga
Händelsegrad: 2 och 3

Antal rapporterade tillbud per år

2023	2024	2025	2026 t.o.m april
1385	999	1552	739

Antal rapporterade tillbud per månad



Göteborgs Spårvägar

Tillsammans sätter vi Göteborg i rörelse