Årsberättelse 2023

ÅRSREDOVISNING, TRAFIKSÄKERHETSREDOVISNING OCH HÅLLBARHETSRAPPORT

Göteborgs Spårvägar

Tillsammans sätter vi Göteborg i rörelse

Sedan 1879 har vi satt Göteborg i rörelse. De första åren med hjälp av verkliga hästkrafter och numera med hjälp av förnybar el. Vi är stolta över att vara en del av den hållbara lösningen när vi kör göteborgarna till skola, jobb och nöjen varje dag, året om.

”Vi kör nästan ett helt varv runt jorden – varje dag!

Innehåll

Våra kärnvärden ... 4
En snabb titt på året ... 5
Vd-ord ... 6
Förarbristen har präglat året ... 8
Samarbete för bättre framkomlighet ... 9
Trafikmiljön ... 10
Vi som jobbar här ... 11
Ordförandeord ... 12

Mål och leveranser ... 14
Ständig resandeutveckling ... 15
Hög trafikservicegrad ... 16
Trafiksäker reshastighet och punktlig trafik ... 17
Nöjda kunder ... 18
Ständigt förbättrad effektivitet och nöjda medarbetare ... 19

Trafiksäkerhetsredovisning ... 21
Säkerhet i fokus varje dag ... 22
Händelsestatistik 2023 ... 25

Hållbarhetsredovisning ... 29
Ekologisk hållbarhet ... 31
Social hållbarhet ... 37
Ekonomisk hållbarhet ... 43

Förvaltningsberättelse ... 47

Finansiell redovisning ... 53

Våra kärnvärden

Vi sätter säkerheten främst

Ingen medarbetare, resenär eller vår miljö ska skadas av vår verksamhet. Jag vet att vardag och slentrian är den största risken för tillbud och olyckor. Därför tar jag ett förebyggande säkerhetsansvar.

Vi har resenärsfokus

Jag är nyfiken på, och intresserar mig för våra resenärers behov. Jag tar ansvar för att utveckla resandet och för hur vårt varumärke uppfattas.

Vi samarbetar och är engagerade

Jag samarbetar med mina arbetskamrater och är engagerad i dialogen om vår verksamhets kvalitet. Jag är proaktiv när jag jobbar med samarbetspartners. Och jag förbättrar ständigt mitt arbetssätt och bidrar till utveckling, både av mig själv och andra.

Vision

En hållbar spårvägsresa i världsklass

Vi är Nordens största spårvägsbolag och en av de större aktörerna i Europa. Vi kan och vi ska jämföras med de bästa i världen.

Mission

Tillsammans sätter vi Göteborg i rörelse

Vi ger göteborgarna rörelsefrihet och hjälper dem med livspusslet. Vi är en viktig del i deras vardag och varje dag ska vi arbeta för bästa möjliga tillgänglighet och tillförlitlighet. För att lyckas måste vi arbeta tillsammans.

Våra kärnvärden, mission och vision tillsammans med ett gott medarbetarskap och ledarskap ska vara stommen i vår verksamhet. Den underbyggs också av riktlinjer och lagar inom miljö, arbetsmiljö, antikorruption samt grundprinciper inom säkerhet och trafiksäkerhet.

En snabb titt på året

En ny outfit

I början av 2023 fick trafikpersonal och trafikledare en ny uniform. Med fokus på hög kvalitet samt komfort och funktion fick förarna en uniform som är skönare och mindre formell. Även medarbetarna hos avdelningen Infrastruktur och driftsäkring fick nya kläder då vi bytte varselfärg från orange till gul när vi jobbar med underhåll av spårvägsanläggningen.

Och en annan makeover

Med bättre tillgänglighetsanpassning och modern design lanserades nya goteborgssparvagar.se under sommaren. Nu är det lättare att få informatiion om vår verksamhet - ett viktigt steg i digitaliseringsprocessen.

Näst bäst i Europa

I årets spårvagns-EM kom vi tvåa. En väl förberedd delegation från Göteborg åkte ner till Oradea i Rumänien och kom sedan hem som silverhjältar. Bara Wien var bättre är Göteborg.

Tävlingsmomenten under EM fokuserar mycket på förarens precision. Exempelvis att kunna hålla en viss hastighet utan att se mätaren, stanna vagnen exakt vid ett märke och sedan lite bowling med en stor boll.

En egen ö i 100 år

Några mil norr om stan, i det vackraste av Bohuslän, ligger Skräddarön. Vår egen ö. Skräddarön ägs och sköts om av Spårvägspersonalens semesterhemsförening och här kan våra medarbetare hyra stuga. Med bland annat kajak, minigolf, lekplats, bastu och stränder är ön en god plats för återhämtning. År 2023 fyllde föreningen 100 år och det firades med öppet hus och familjeaktiviteter.

Medan staden firade 400

Självklart var vi med i firandet av Göteborg 400 år. Vi hade ett event på Drottningstorget och bjöd våra medarbetare på några extra treats.

Kör du till Majorna, eller?

Efter år av skyltproblem som ställt till det för resenärerna och resulterat i många frågor om vart vagnen är på väg, påbörjades äntligen installationen av nya destinationsskyltar på M31 och M32 i januari. Totalt installerades 700 skyltar på 142 vagnar.

Nya föraruniformen infördes i början av året.

Kulturpriset till en hockeykille

Kulturpriset gick i år till hockeyprofilen Joel Lundqvist. I oktober fick han sitt namn på vagn 494 och fick köra spårvagn den obligatoriska sträckan mellan depå Rantorget och Drottningtorget.

128
miljoner resor

1 312
medarbetare

230
spårvagnar

Ny på stan

Under en tidig novembermorgon rullade den tyska lastbilen in på Rantorget med vår sista M33:a, nummer 530, på flaket. Därmed hade vi fått hem samtliga 40 vagnar. Den 33 meter långa vagnen har nu blivit en del av den moderna stadsbilden i Göteborg och den har varit ett stort lyft för både våra resenärer och förare. Planen är att M33 ska rulla fram till 50-talet.

Fakta om M33

- De enkelriktade vagnarna tar 75 sittande och 155 stående resenärer.
- Västtrafik har köpt 30 enkelriktade och 10 dubbelriktade M33.
- Maxhastighet: 70 km/h.

Vd Linda Rudenwall har ordet

Vi jobbar hårt med att motivera fler att välja klimatsmarta resor

Trots stora utmaningar under året har resandet ökat mot föregående år. Undersökningar visar att fler resenärer vill välja klimatsmarta alternativ, men kan behöva en ”knuff” i rätt riktning. En tillgänglig och prisvärd kollektivtrafik motiverar resenärer att välja kollektivt framför bilen. Den totala restiden och upplevelsen ombord är också avgörande för att resenären ska välja att resa med oss, och det är faktorer som vi kan vara med och påverka.

Vi på Göteborgs Spårvägar finns till för våra resenärer och vi har under året jobbat hårt för att de ska kunna ta sig till arbete, skola och fritidsaktiviteter på ett effektivt och smidigt sätt. Vi kan konstatera att våra grundförutsättningar, som jag kallar för ”the big five”, har varit kämpiga och extra utmanande i år. Vi kan aldrig bli bättre än vår svagaste länk. För att vi ska kunna leverera en spårvägstrafik som överträffar våra resenärers förväntningar behöver dessa fem grundförutsättningar finnas på plats och fungera optimalt tillsammans.

1. Spårvägsanläggning med kvalitetsbrister

Under året har vi haft rekord när det gäller hastighetsnedsättningar i trafiken. Vi har lagt ribban något högre i år när vi genomfört besiktningar av banan, vilket resulterat i fler hastighetsnedsättningar än tidigare. Hastighetsnedsättningarna är nödvändiga för trafiksäkerheten, men ställer till det för våra förare och punktligheten. En trepartssamverkan startade upp under året mellan oss, Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen med målet att skapa en robust spårvägsanläggning, förbättrad planeringsförmåga samt förbättrad ekonomisk effektivitet. I trepartssamarbetet har vi kunnat släcka många hastighetsnedsättningar och vi har jobbat långsiktigt med att ta fram en total underhållsplan. Jag kan med stolthet säga att vi innan året var slut kommit så långt att en komplett underhållsplan med 25 underhållsarbeten planerats in för 2024. Tillsammansarbete fungerar och jag ser fram emot fortsatta trepartssamverkan under nästa år.

2. Depåer som behöver investeringar och anpassningar

Göteborgs Spårvägar och Västtrafik har tillsammans kommit långt vad gäller planering och förberedelser kopplat till anpassningar och investeringar i våra depåer. För att vi ska kunna ta emot de nya 45-metersvagnarna har bland annat anpassningsarbeten påbörjats i depå Rantorget. I Göteborg har vi en av landets äldsta depåer, Vagnhallen Majorna med sina dryga 100 år på nacken. Depån är i mycket stort behov av renoveringar för att kunna fungera fullt ut. I dagsläget är flera spår avstängda, vilket har tvingat oss till att hitta kreativa lösningar för att få verksamheten att fungera. Under året har ett intensivt arbete pågått för att utreda vilka insatser som behöver genomföras och i början av 2024 kommer beslut att fattas gällande tidsplan och renoveringsetapper. Andra etappen av depå Ringön tuffar på som planerat och kommer att invigas framåt sommaren 2024. Det ser vi fram emot!

3. Spårvagnsflottans modernisering och förnyelse

Våra resenärer förväntar sig moderna spårvagnar som ger möjlighet för alla att resa med oss. Delar av vagnsflottan

är mycket gammal och har stora behov av upprustning för att kunna klara av dagens förväntningar och krav. Vi har, tillsammans med en extern leverantör, under året påbörjat ett omfattande arbete med rostsanering av 20 av våra äldsta vagnar, M29:orna. Det kan tyckas onödigt att satsa pengar och energi på så gamla vagnar, men vi har stora behov av kapaciteten för att kunna leverera trafik de kommande åren. Våra näst äldsta vagnar, M31:orna, står i startgroparna för ett revisionsprogram som kommer att förlänga vagnarnas livslängd med ungefär femton år. Spårvagnsmodell M32 är en vagn som under många år gett oss utmaningar, både vad gäller arbetsmiljö, gnissel och buller samt dyra underhållsbehov. Under året genomfördes besiktningar av M32:orna vilket resulterade i nio avställda fordon på grund av sprickbildning. Åtgärder har planerats och kommer att genomföras med start januari 2024. Den sista av totalt 40 M33:or levererades till Göteborg i november och nu ser vi fram emot att leveransen av 60 M34:or startar våren 2024. I våra dialoger med Västtrafik har uttryckt stora behov av att redan nu fatta beslut om nästa vagn, M35, för att den ska hinna levereras mot 2030–2032. Beslut om förstudie av upphandling av ny vagn kommer att fattas under första kvartalet 2024. Det ser vi fram emot!

4. Kompetensförsörjningen har varit svår

Kompetensförsörjningen har varit, och är, en stor utmaning för oss. Vi inledde 2023 med en förarbrist på ungefär 35 medarbetare och vi stänger året med drygt 75 förare back. Den försämrade utvecklingen beror framför allt på att färre personer med rätt kompetens söker sig till oss. Utbildningens kurser startar med för få elever och många har haft svårigheter att ta sig hela vägen till en långvarig anställning. Trafikreducering har varit nödvändig under hösten för att vi ska kunna leverera beställd trafik, på grund av förarbristen. Under 2023 har flera avdelningar jobbat intensivt och genomfört en mängd olika aktiviteter för att både attrahera nya och behålla våra erfarna spårvagnsförare. Bland annat genomfördes en lönejustering för alla förare och att vi har gjort det mer attraktivt för förare med lång erfarenhet att välja de pass som är mindre populära. Satsningar har gjorts på mentorskap, utbildningen har setts över och moderniserats samt att schemastruktur och gruppchefernas förutsättningar håller på att ses över. Förarbristen är inte lätt att lösa, men vi är på god väg att vända den negativa trenden. Tyvärr ser läget kritiskt ut även under första halvan av 2024 och vi kommer behöva reducera trafik även under nästa år.

5. Infrastrukturen i en stökig stadsbild

Resandet ökade mellan år 2003 och 2019 med drygt 80 procent för att sedan minska kraftigt under pandemiåren. Vi är snart tillbaka uppe i samma resandenivåer som under 2019. Resandeökning i kombination med många stora byggprojekt i staden ger oss utmaningar i framkomlighet. Brunnsparken är det område där framkomligheten och slitaget på banan är som svårast. Det är den enda stora kopplingen mellan väst och öst i centrum och har många passerande spårvagnar, bussar och ibland även bilar samtidigt. Vi har lyft Allélänken som den absolut viktigaste länken att bygga. Och det omgående för att vi ska kunna klara av trafiken framåt. Även andra infrastrukturfrågor är viktiga såsom Stadsbanekrysset vid Åkareplatsen, Bangårdsförbindelsen och Lindholmsförbindelsen för att i framtiden kunna förbättra framkomligheten i centrum.

Sist men inte minst - ledarskapets viktighet i kulturfrågor

Med de utmaningar som vi har just nu behöver vi ha ledare som kan skapa trygghet och stabilitet för våra medarbetare. Vi behöver en kultur som kännetecknas av öppenhet, transparens, samarbete, engagemang samt säkerhets- och resenärsfokus där alla medarbetare och chefer vet vad som förväntas av dem i deras roller. Vi ska ha ett ledarskap som bygger på tillit och som skapar psykologisk trygghet för gruppen som medarbetaren ingår i. Psykologisk trygghet handlar om att ge alla medarbetare och chefer förutsättningar att våga testa nya lösningar och metoder. Att vi som ledare möjliggör arbetssätt och en kultur som främjar att vi vågar pröva och att det är okej att både lyckas och misslyckas. Efter genomförd medarbetarenkät har vi inom GS arbetat med ett antal områden som generellt kan förbättras. Ett tydligt fokus under 2023 har varit tystnadskultur där både medarbetare och chefer har bjudits in till workshops för att diskutera och föra en dialog inom området. Mer kan göras och satsningar kommer att genomföras inom ledarskapet under 2024.

Göteborgs Spårvägars medarbetare har jobbat intensivt med att överträffa resenärens förväntningar 2023 trots våra stora utmaningar. Jag vill rikta ett stort tack till alla medarbetare för de fantastiska insatser som genomförts. Jag ser fram emot att, tillsammans med alla medarbetare och chefer, under 2024 jobba för att motivera fler resenärer att välja oss som det bästa och mest klimatsmarta resealternativet.

Förarbristen har präglat året

Hela kollektivtrafikbranschen dras med brist på förare och det har varit svårt att både attrahera och behålla spårvagnsförare till Göteborgs Spårvägar under en tid.

2023 startade vi året med en brist på 35 förare men stängde året med en brist på cirka 75 till 80 förare, totalt har vi cirka 600 förare. Det har lett till att Västtrafik har reducerat trafikutbudet men också till att vissa turer ställs in akut på grund av personalbrist. Dessutom blir arbetsbelastningen för befintliga medarbetare mer ansträngd. Trafikmiljön blir också mer intensiv i Göteborg och på grund av banans skick har vi otillräckliga körtider vilket det leder till stress för förarna och lägre punktlighet för våra resenärer.

Att attrahera och behålla fler förare har varit ett av våra högst prioriterade områden under året och ett flertal åtgärder har vidtagits för att förbättra vårt erbjudande.

Lön

Från 1 oktober ökade förarlönen med i snitt 1 500 kronor per månad före skatt (detta utöver den vanliga lönerevisionen). Dessutom har vi justerat dagkommenderingstillägget från 71 kronor till 150 kronor.

Rekrytering och utbildning

Vi ska hitta fler och rätt målgrupper som vill jobba som spårvagnsförare. Sedan en tid tillbaka har vi även jobbat med att förbättra utbildningen som under 2024 moderniseras.

Arbetstid och schema

Vi inledde under hösten en översikt av schemastrukturen för förarna, detta för att kunna erbjuda mer attraktiva tjänster. Förarna har varit involverade i arbetet genom en förbättringsgrupp. Beslut väntas under 2024. Parallellt görs översyn av körtider och åtgärder kopplat till detta vidtas löpande.

Mentorer ska stärka nya förare

Under hösten påbörjade vi rekryteringen av 60 nya mentorer bland förarna. Det är en ny roll där rutinerade förare agerar mentorer för de nya förare som kommer ut i trafiken. Mentorn ska vara en positiv kollega som vill sprida ett gott medarbetarperspektiv. Det kommer att öka tryggheten hos de nya förarna men blir också en utvecklingsmöjlighet för de förare som blir mentorer.

Samarbete för bättre framkomlighet

Hastighetsbegränsningarna på grund av akut slitage i banan har under året varit ovanligt många. Det är positivt att besiktning av banan fungerar väl så att vi kan förhindra olyckor men hastighetsbegränsningar, arbeten i banan samt övrig trafik och byggnationer i centrala Göteborg har gett en försämrad framkomlighet. Det ger en ökad stress hos förarna och resenären påverkas negativt av försenade turer.

Anledningen till att läget varit extra ansträngt är främst att tung trafik som bussar och lastbilar kör i spåren vilket orsakar sprickbildningar och ett större slitage än normalt. Orsaken till flera av problemen är även ett eftersatt underhåll historiskt.

Under våren inledde Göteborgs Spårvägar ett samarbete med Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen med syfte att skapa förutsättningar för en säkrare bana med bättre framkomlighet, vilket gynnar både resenärer och medarbetare ute i trafiken. Långsiktig planering av insatser i spårvägsanläggningen kopplat till hur trafikproduktionen ska utföras är i fokus.

Arbetet bedrivs i ett antal forum där det övergripande forumet är samverkansledningen. Syfte och mål är bland annat att nå en robust spårvägsanläggning, högre säkerhet samt bättre framkomlighet. Punktligheten ska öka vilket kommer att förbättra leveransen till resenärerna.

Underhåll av banan

Samordning av planeringen är ytterligare ett syfte med trepartsarbetet. För att minska akuta arbeten och hastighetsbegränsningar har Göteborgs Spårvägar tillsammans med Stadsmiljöförvaltningen tagit fram en total och gemensam underhållsplan av banan för 2024.

Såväl Stadsmiljöförvaltningen som Göteborgs Spårvägar har under en längre tid uttryckt ett stort behov av en gemensam underhållsplan som omfattar både kort- och långsiktig planering.

En långsiktig underhållsplan som sträcker sig fram till 2034, då avtalet med Stadsmiljöförvaltningen löper ut, är också under arbete. Arbetet med att tydliggöra hur planen ska förvaltas, styras och utvecklas vidare för att skapa gemensam nytta är påbörjat och kommer att löpa på även under 2024.

Intressenter och samarbetspartners

Resenären är vår viktigaste intressent. Genom att hämta in resenärssynpunkter och därefter lämna resenärsönskemål och resandeunderlag till beslutsfattare kan rätt beslut fattas när det gäller utvecklingen av spårvägstrafiken. Vi har stort fokus på hur framtida resandemönster ser ut, hur nya resenärer ska attraheras samt hur man kan skapa en snabbare och punktligare spårvagnstrafik.

I genomsnitt inkommer det in cirka 550 resenärssynpunkter per månad som är uppdelat efter beröm, klagomål och önskemål. Synpunkterna hanteras internt hos berörda avdelningar och vi försöker alltid att genomföra förbättringsåtgärder så snart som möjligt. Det kan handla om till exempel förbättring av tidtabeller, körtider, spårvägsanläggning, spårvagnsfordon och förarservice.

Under 2023 levererade vi 128 miljoner resor, det är en ökning från 2022 då vi hade 119 miljoner. Göteborg och Mölndals demografi och stadsbyggnation kommer att öka under de kommande åren vilket bedöms resultera i cirka 205 miljoner resor för spårvägstrafiken år 2034. Därför är resenärens krav på spårvagnstrafiken otroligt viktigt för oss och vi strävar efter att det ska vara balans mellan önskemål och våra utvecklingsplaner.

Trafikmiljön

Våra spårvagnar trafikerar idag tolv linjer och 332 hållplatslägen fördelat på 134 hållplatser. Med 186 växlar och 18 kilometer enkelspår på depåområde, respektive 264 växlar samt 170 kilometer enkelspår på stan, är vi idag Nordens största spårvägssystem. Under en vardag kör vi ett varv runt jorden och 450 000 resenärer.

Dagens linjestruktur infördes 2003 då en stor ändring i Göteborgs spårnät genomfördes, vanligen kallad Kringen. Kringen (etapp 1) innebar nya spår i Skånegatan mellan Ullevi och Korsvägen, Chalmerstunneln mellan Korsvägen och Chalmers tekniska högskola samt en bro över Dag Hammarskjöldsleden som förbinder Sahlgrenska med Linnéplatsen. Linjenätet utformades utifrån att alla linjer, med ett fåtal undantag, ska ha samma turtäthet. Det innebär att antalet linjer på en sträcka anpassas efter kapacitetsbehovet.

Resandet ökar

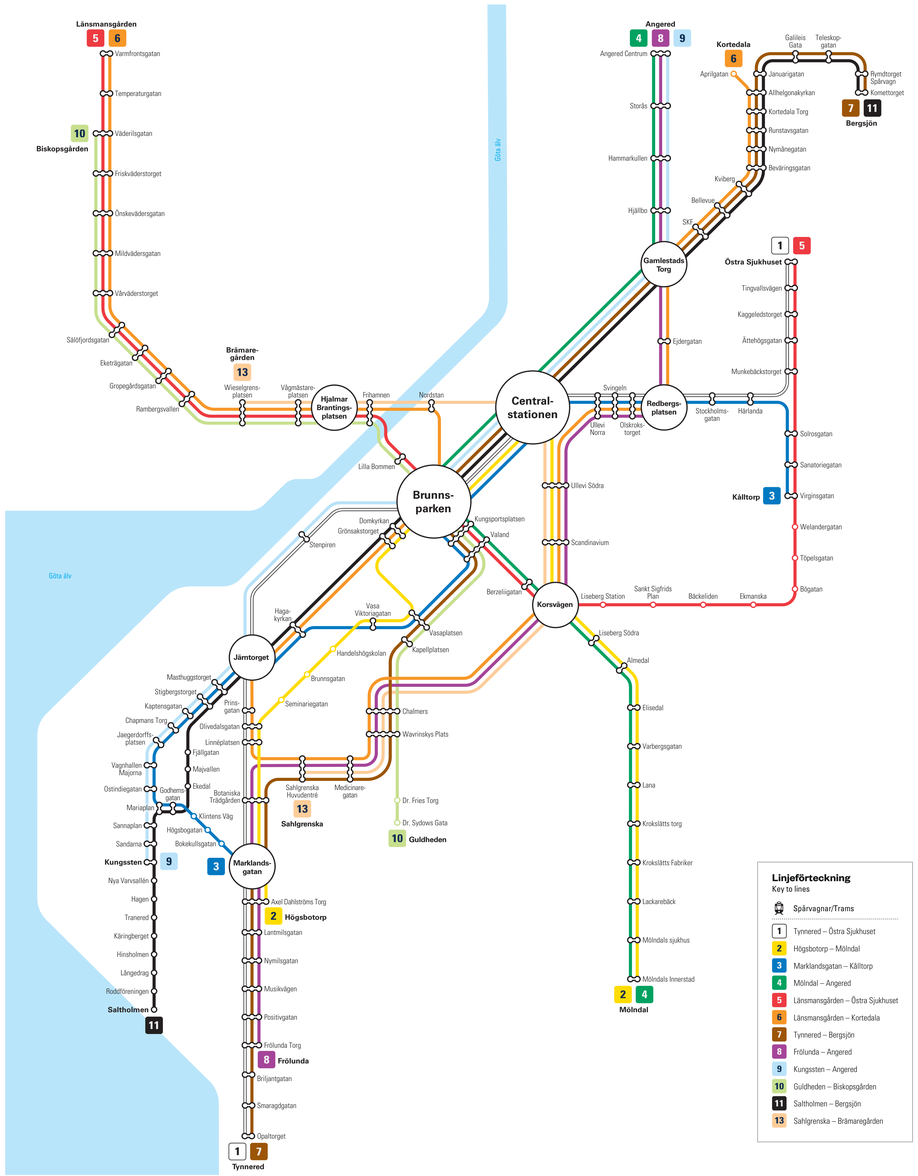
Resandet har sedan den senaste större linjestrukturförändringen 2003, fram till 2019, ökat med drygt 80 procent. Numera är vissa linjer inte balanserade i olika ändar. Ett tydligt exempel är linje 11 som har högt kapacitetsbehov mellan Bergsjön och Majorna, men som har relativt få resenärer mellan Majorna och Saltholmen, förutom under sommaren då många ska ut till havet.

Etapp 2 av Kringen färdigställdes 2015 och innebar med nya spår från Järntorget, över Skeppsbron till Lilla torget, en smidigare förbindelse mellan Järntorget och Brunnsparken men hade ingen större påverkan på linjestrukturen.

Brunnsparken är den enda stora kopplingen mellan väst och öst i centrum och det gör att vi idag har begränsad framkomlighet. Det är en svag länk i kedjan sett till robusthet, då tio av tolv spårvägslinjer och sju busslinjer trafikerar Brunnsparken. Faktorer som detta sätter punktlighet, fasning, framkomlighet och kapacitet ur spel, vilket gör att resan inte blir tillförlitlig och kapaciteten blir ojämn.

Vi behöver arbeta med flera olika delar för att förbättra framkomligheten, till exempel signaler och hållplatser samt att prioritera mellan olika trafikslag.

Stora infrastrukturobjekt som Allélänken, Stadsbanekrysset vid Åkareplatsen, Bangårdsförbindelsen och Lindholmsförbindelsen är kritiska länkar som signifikant förbättrar framkomligheten i centrum. Även utbyggnader som Lindholmsallén, Eriksberg, Backa och Dag Hammarskjöldsleden innebär en betydande framkomlighetsförbättring då dessa för med sig minskade fordonsrörelser genom centrum då spårvagn är ett mer yteffektivt och kapacitetsstarkt fordonsslag än buss som trafikerar där idag.



Kollektivtrafiken i Göteborg

- Västra Götalandsregionen är kollektivtrafikmyndighet och ansvarar för utvecklingen av kollektivtrafiken som sker i nära samarbete med kommunerna i Västra Götaland.
- Västtrafik, som ägs av regionen, planerar och upphandlar kollektivtrafik i Västra Götaland.
- Stadsmiljöförvaltningen i Göteborgs stad äger och planerar banstandard samt underhåll av spårvägsanläggningen i Göteborg.

Vår flotta

Spårvagnsflottan består idag utav fyra fordonstyper. M29 med utfasning 2026, M31 och M32 med bedömd utfasning mellan 2035 och 2040 samt M33 som slutlevererades 2023. En ytterligare fordonstyp, M34, bedöms levereras mellan 2024 och 2027.

Baserat på spårvagnsflottans sammansättning anpassas underhålls- och depålogistiken på depåerna Rantorget, Majorna, Slottsskogen samt Ringön, som slutlevereras för operativ drift under 2024.

> 1 300 medarbetare bedriver dygnet runt, året om, en säker och tillgänglig spårvägstrafik.

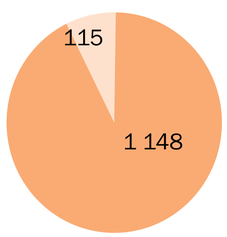
Vi som jobbar här

1 300 medarbetare bedriver dygnet runt, året om, säker, tillgänglig och tillförlitlig spårvägstrafik. Merparten av våra medarbetare arbetar i den dagliga operativa delen av verksamheten med trafikledning, trafiksäkerhet, spårvagnstrafik, fordonsunderhåll i verkstäderna eller infrastrukturunderhåll ute i spåranläggningen.

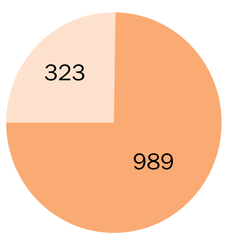
På våra kontor och depåer har vi flertalet verksamhetsutvecklande och stödjande funktioner för att tillsammans arbeta mot att bli ett av Europas bästa spårvägsbolag 2027.

Vi ser mångfald som en viktig aspekt i verksamheten och för oss är det en styrka att våra medarbetare representerar Göteborgs invånare. Därför är vi måna om att rekrytera personer som bor i olika delar i och utanför staden med olika kön, ålder, utbildning och modersmål. Hos oss arbetar människor från många olika länder och som talar många språk.

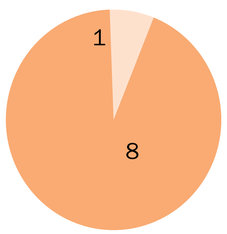
Men vi behöver blir fler. Vi har utmaningar när det gäller att rekrytera förare samt till tekniska yrken som elektriker och mekaniker. Därför arbetar vi nu vidare med att utvecklas som en attraktiv arbetsgivare för att attrahera, rekrytera och behålla kompetens. Vi lyfter frågor internt som handlar om ett gott chefskap, tystnadskultur och medarbetarskap. Dessutom satsar vi på kompetensutveckling och ledarskapsstöd.



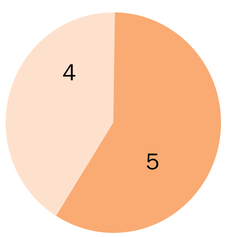
Tillsvidareanställda
Timanställda



Män anställda
Kvinnor anställda



Män styrelsen
Kvinnor styrelsen



Män ledningsgrupp
Kvinnor ledningsgrupp

På Ringön bockar vi spår för både oss själva och andra städer.

Styrelseordföranden

Johanna Hector Lund sammanfattar året

Året inleddes med mandatperiodsskifte vilket till vissa delar innebar ny sammansättning i styrelsen. För mig innebar det att jag efter ett antal år som ledamot i Göteborgs Spårvägars styrelse fick det fina förtroendet att axla ordföranderollen efter bolagsstämman i mars.

Ny vd

I slutet av maj lämnade vd Hans Nilsson in sin avskedsansökan då han önskade gå vidare till nya utmaningar. Hans tillträdde som vd 2019 och har på ett framgångsrikt sätt lett den omfattande utvecklingsresa som sedan ett par år tillbaka pågår i bolaget. Att en vd lämnar innebär att vi i styrelsen får ta itu med en av de allra viktigaste uppgifterna en bolagsstyrelse har - att hitta rätt efterträdare. Mycket av presidiets och styrelsens fokus har därför under sommaren och hösten inneburit att leda en rekryteringsprocess, samt tillsammans med den tillförordnade vd:n säkerställa att den övergripande ledningen av bolaget löpte på under övergångsperioden. Det var mycket glädjande att på årets sista styrelsemöte i december kunna sätta punkt för processen och fatta beslutet att det blir Linda Rudenwall som får förtroendet att ta över vd stolen. Linda anställdes som avdelningschef för ekonomi och upphandling 2021 och var även tillförordnad vd under övergångsperioden. Med sin breda erfarenhet från bland annat ledande positioner inom kommunal sektor, sitt inkluderande ledarskap och utmärkta relationsskapande förmåga tror vi i styrelsen att Linda tillsammans med alla medarbetare kommer kunna fortsätta utveckla vår leverans av spårvagnstrafik med hög kvalitet till göteborgarna.

Hållbarhet inkluderade i bolagsmål och affärsplan

Under hösten har en omarbetning av bolagets affärsplan och målstyrningsmodell gjorts. Bolagsmålen har setts över och vi har bland annat lagt fokus på att tydligare inkludera vårt ansvar inom hållbarhetsrelaterade frågor i den strategiska styrningen. Det är väldigt inspirerande att båda våra ägare, Göteborgs stad och Västra Götalandsregionen, är tydliga med sin ambitiösa viljeinriktning kopplat till klimat- och hållbarhetsfrågor. Mycket av det operativa hållbarhetsarbetet finns på plats i bolaget idag. Härnäst behöver vi jobba mer med mätbar uppföljning på bolagsnivå på ett sätt där det tydligare framgår hur vi aktivt jobbar med hållbarhetsfrågorna i verksamheten. Vikten av relevanta nyckeltal och mätbarhet kopplat till hållbarhetsarbetet kommer att få en mycket större betydelse de kommande åren. Göteborgs Spårvägar, tillsammans med många andra, kommer framöver att beröras av flera nya EU förordningar avseende hållbarhetsredovisning, som är på en betydligt mer omfattande nivå än idag.

Genom att leverera spårvagnstrafik har vi en mycket viktig roll att fylla i omställningen till ett mer hållbart samhälle för stadens invånare. Med en väl utvecklad och effektiv kollektivtrafik bidrar vi stolt till att göteborgarna dagligen kan resa på ett hållbart sätt. Och eftersom spårvagnarna drivs av 100 procent miljömärkt vindkraftsel genererar inte resan med oss några direkta klimatpåverkande utsläpp. Men vår verksamhet innefattar även omfattande mängder av inköp, tjänsteresor och flertalet andra miljöbelastande delar som vi aktivt behöver jobba på att förbättra miljöpåverkan ifrån.

Många delar av vår verksamhet bidrar redan idag på ett betydande sätt till att utveckla Göteborg till en mer socialt hållbar och trygg stad. Genom att vi kör spårvagnstrafik årets alla dagar, nästan dygnet runt, hjälper vi våra resenärer att klara vardagspusslet. Men när det gäller att ge alla likvärdiga förutsättningar att resa med oss, har vi fortsatta utmaningar att ge alla våra resenärer med någon form av funktionsnedsättning en positiv upplevelse. Många av utmaningarna är kopplat till brister i fordonen som inte är lätta att komma till rätta med bland annat på grund av fordonens alltför höga ålder eller den mycket svåra brist på reservdelar som råder på marknaden. Det är av största vikt att vi inom bolaget, tillsammans med fordonsägaren Västtrafik, fortsätter att prioritera arbetet med att komma till rätta med bristerna. Vi behöver också framåt föra en aktiv dialog med olika intressentgrupper för att få en bild av hur vi kan förbättra deras resandeupplevelse.

> Jag är också mycket noga att förmedla den stolthet jag känner för alla medarbetare som trots utmaningar lyckas leverera på en imponerande nivå.

Trepartssamverkan

Resandet, som under pandemiåren sjönk kraftigt, har under 2023 nästan återhämtat sig till 2019 års rekordnivåer vilket är mycket positivt. Men samtidigt som vi får ett ständigt ökande antal resenärer ser vi en negativ utveckling på både vår trafikservicegrad och punktlighet. Detta beror till stora delar på en mycket utmanande trafikmiljö i de centrala delarna av staden samt de hastighetsnedsättningar vi tvingats göra på grund av brister i spåranläggningen. Trafikmiljön i staden skapar inte bara störningar för resenärerna utan även en tuff arbetsmiljö för förarna. För att förbättra situationen har ett forum för aktiv trepartssamverkan mellan Göteborgs Spårvägar, Stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik inrättats under 2023. Tillsammans har vi börjat vidta åtgärder för att komma till rätta med banans skick, underhåll och de trafikmässiga förutsättningarna för spårvägstrafiken i staden. När vi nu summerar 2023 kan vi konstatera att det är mycket positivt och glädjande att arbetet inom trepartssamverkan på allvar tagit fart. Att samverkan går framåt och leder till en konkret utveckling är en avgörande faktor för oss för att framöver kunna bedriva spårvagnstrafik med hög kvalitet, säkerhet och med god arbetsmiljö för bolagets anställda.

Förarbristen fick stor påverkan under hösten

Ett problem som inte är nytt men som på allvar blev kännbart 2023 både inom bolaget och för våra resenärer är den stora brist på förare som tyvärr råder. Under senare delen av 2023 saknades ett 70-tal förare för att kunna leverera spårvagnstrafik enligt beställning. Inför att vintertidtabellen infördes i augusti vidtogs med anledning av förarbristen en planerad trafikneddragning och avkortning av ett antal linjer. Ett arbete med flertalet åtgärder pågår i skrivande stund som utgår från den handlingsplan som presenterats för Västtrafik och som antagits av Göteborgs Spårvägars styrelse. Uppdraget från styrelsen till bolagsledningen har varit att ”vända på alla stenar” samt utreda och ta fram åtgärder på en bred front. Allt från till exempel lönenivå, till scheman, mentorskap, utbildningsupplägg, systematik för förbättringsförslag och gruppchefernas förutsättningar är områden där utredning, åtgärder och implementering pågår. Under 2023 har en första korrigering av lönenivån för spårvagnsförarna kunnat göras, för att få till ett mer attraktivt erbjudande och en liten uppskattning för det samhällsviktiga uppdrag man utför. Vi i styrelsen har under hösten bevakat arbetet med åtgärdsplanen noga och kommer fortsatt att göra detta under 2024.

Strategi för fordon och depåer

Det långsiktiga arbetet med att säkra en modern och kostnadseffektiv fordonsflotta har de senaste åren börjat komma på plats, bland annat med en framtagen fordonsstrategi med tillhörande konkretiseringar. Då Göteborgs spårvägar inte själva äger vagnparken, krävs ett nära samarbete med ägaren Västtrafik för att säkra det långsiktiga försörjningsbehovet av vagnar. Det inträffade flera viktiga milstolpar 2023 för fordonsflottan. I november levererades den 40:e och sista vagnen av den nya spårvagnsmodellen M33, vilket är ett mycket välkommet tillskott. M33:an har fått mycket positivt mottagande och upplevs av organisationen som en kvalitetsvagn som kommer att kunna fylla sitt syfte mycket väl i lång tid framöver. Nu inväntar vi att leverans av nästa modell, den 45 meter långa M34:an, ska påbörjas under 2024. Hela 60 nya vagnar är beställda av Västra Götalandsregionen.

En hel del utmaningar i vår verksamhet är kopplat till att hålla vagnsflottan i bra skick. De olika fordonstyperna har olika utmaningar och även förutsättningarna på våra olika depåer styr i stor utsträckning vår förmåga att ta hand om fordonen. Att varje enskild depå är välfungerande utgör en mycket viktig pusselbit för att säkra helheten. En depå som idag brottas med stora utmaningar är Vagnhallen Majorna. Depån har varit i drift sen 1921 och står inför en omfattande renovering av både byggnader och spår. Enligt preliminär plan för renoveringen, som tagits fram tillsammans med fastighetsägaren Västfastigheter och Västtrafik under hösten, kan arbetena komma att startas under 2026.

Sammanfattningsvis summerar jag 2023 med en mycket positiv magkänsla. Det har gått framåt inom många områden, men anställda på Göteborgs spårvägar möter fortfarande dagligen stora utmaningar kopplat till sitt arbete. Utmaningar som jag som styrelseordförande när jag är ute i verksamheten försöker förmedla att vi i styrelsen är medvetna om och gör vårt yttersta utifrån vår roll för att komma till rätta med. Det är mycket vi som bolag själva inte har rådighet över och då är påverkansarbete och information avgörande för att få till förändring. I min roll som politiker arbetar jag aktivt för att förmedla rättvisande information om de förutsättningar som vi behöver för att kunna ge göteborgarna en välfungerande spårvagnstrafik. Jag är också mycket noga att förmedla den stolthet jag känner för alla medarbetare som trots utmaningar lyckas leverera på en imponerande nivå och ser till att spårvagnarna fortsätter att sätta Göteborg i rörelse året runt.

Mål och leveranser

Våra bolagsmål

Under 2023 har vi jobbat mot våra fem bolagsmål. Bolagsmålen är tätt sammankopplade och påverkar i hög grad varandra. Tillsammans utgör de en helhet för vad som anses vara kritiska framgångsfaktorer för Göteborgs Spårvägar.

1. Ständig resandeutveckling
2. Hög trafikservicegrad
3. Trafiksäker reshastighet
4. Punktlig trafik och Nöjda kunder
5. Ständigt förbättrad effektivitet och Nöjda medarbetare

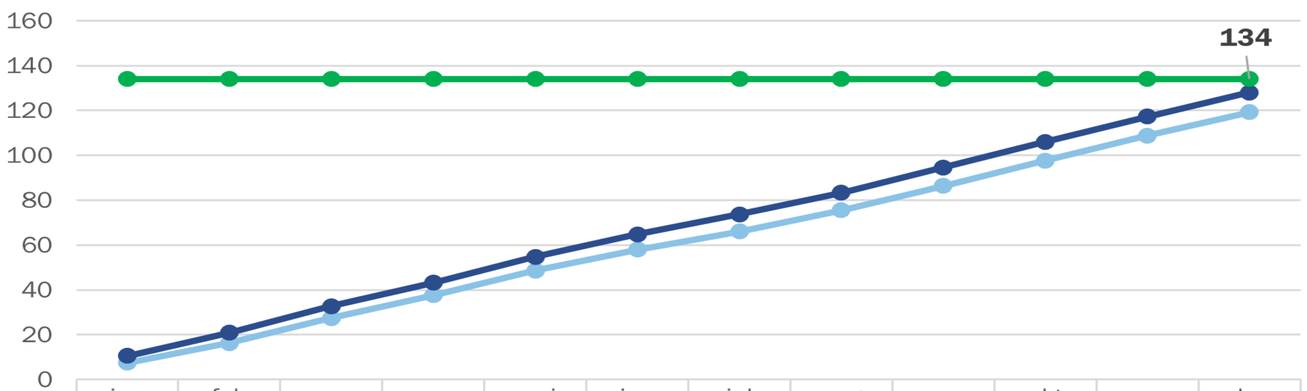
1. Ständig resandeutveckling

Göteborgs Spårvägar strävar ständigt efter att fler resenärer ska välja att åka med oss. När fler väljer att resa kollektivt bidrar det till en mer hållbar samhällsutveckling. Ett ökat resande möjliggörs genom att vi strategiskt, taktiskt och operativt arbetar med frågor som skapar förutsättningar för en hög och tillförlitlig leverans.

I diagrammet presenteras slutgiltig resandestatistik och visar på totalt antal resor med spårvagn ackumulerat per månad. Tillsammans med Västtrafik hade vi ett gemensamt mål på 134 miljoner delresor totalt för 2023.

Resandet har under 2023 fortsatt att öka jämfört med 2022 och totalen på 128 miljoner resor är 7,4 procent mer än totalen för 2022. Målet för 2023 på 134 miljoner resor har dock inte uppnåtts utan landar 4,5 procent lägre. Utmaningar med förarbrist under hösten resulterade i reducerad tidtabell vilket har påverkat resande-utvecklingen negativt. Att göra resan med spårvagn mer pålitlig och förbättra restider innebär att fler kommer att välja att resa med spårvagn.

Resandeutveckling - ackumulerat antal resor (miljoner) 2022 vs 2023



	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
2022 Ack.	7,5	16,2	27,3	37,5	48,6	57,9	66,0	75,4	86,4	97,7	108,8	119,2
2023 Ack.	10,6	20,9	32,7	43,1	54,7	64,8	73,6	83,3	94,5	105,9	117,3	128,0
2023 Mål	134	134	134	134	134	134	134	134	134	134	134	134

2. Hög trafikservicegrad

Trafikservicegrad visar andel störningsfri trafik och anger hur väl Göteborgs Spårvägar levererat spårvagnstrafik enligt avtal. Tabellen till höger anger medelvärde per månad totalt för alla linjer.

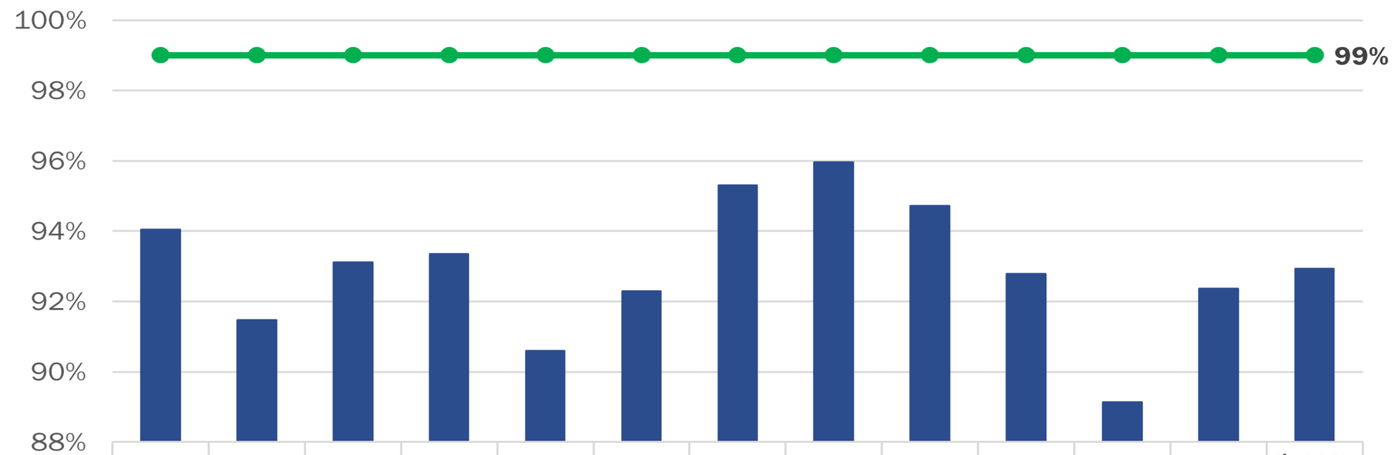
Under 2023 har trafikservicegraden varierat, som högst uppe på 96,0 procent i augusti månad och som lägst nere på 89,1 procent i november. Målet för 2023 på 99 procent har därmed inte uppnåtts. Genomsnitt för hela året ligger på 92,9 procent.

Trafikservicegraden påverkas negativt av de störningar som gör att spårvagnsturer behöver ställas in helt eller kortas ned (indragna turer). Anledningarna till indragna turer under 2023 är flera men de som har haft stor påverkan under 2023 är trafiksituationen som råder i Göteborg med flera arbeten i staden, inte minst kopplat till Västlänken. 30,3 procent av alla indragna turer under 2023 är orsakade av externa faktorer såsom exempelvis trafikstockningar, hinder, förseningar och evenemang.

Spårvägsanläggningen behöver ett omfattande underhåll och det påverkar också trafikservicegraden i negativ riktning. Under 2023 har, vid ett flertal tillfällen, sträckor varit avstängda och turer blivit indragna på grund av rälsbrott eller sättningar i banan. Dessutom har många sträckor en reducerad hastighet då rälsen är sliten. 20,7 procent av alla indragna turer är kopplade till infrastruktur.

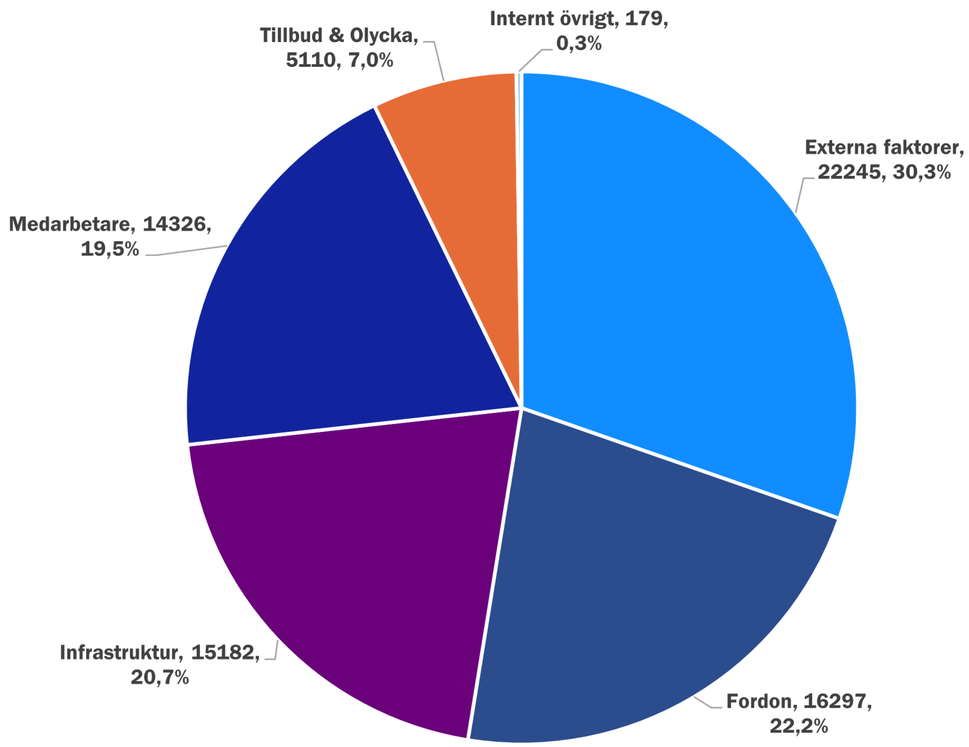
I nuläget bedöms målet om en trafikservicegrad på 99 procent utmanande då vi har många externa orsaker som hindrar trafiken. Interna orsaker har vi själva en större möjlighet att kunna påverka än vad vi har med de externa. De åtgärder och handlingsplaner som arbetas med bedöms ge tydlig effekt de närmaste åren.

Trafikservicegrad per månad 2023



	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	genom-snitt
2023	94,1%	91,5%	93,1%	93,4%	90,6%	92,3%	95,3%	96,0%	94,7%	92,8%	89,1%	92,4%	92,9%
Mål	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%

Anledningar till störning i trafik
Diagrammet visar antal och andel anledningar till störning i trafik (indragningar) per kategori för hela 2023. I kategorin medarbetare ingår bland annat indragningar på grund av förarbrist och i fordon ingår bland annat indragningar kopplat till problem med dörrar och bromsar.



”

Arbeten i infrastrukturen tvingar både kollektivtrafik och övrig trafik att samsas om en mindre yta. Detta skapar köer, förseningar och framkomlighetsproblem i trafiken.

3 & 4. Trafiksäker reshastighet och punktlig trafik

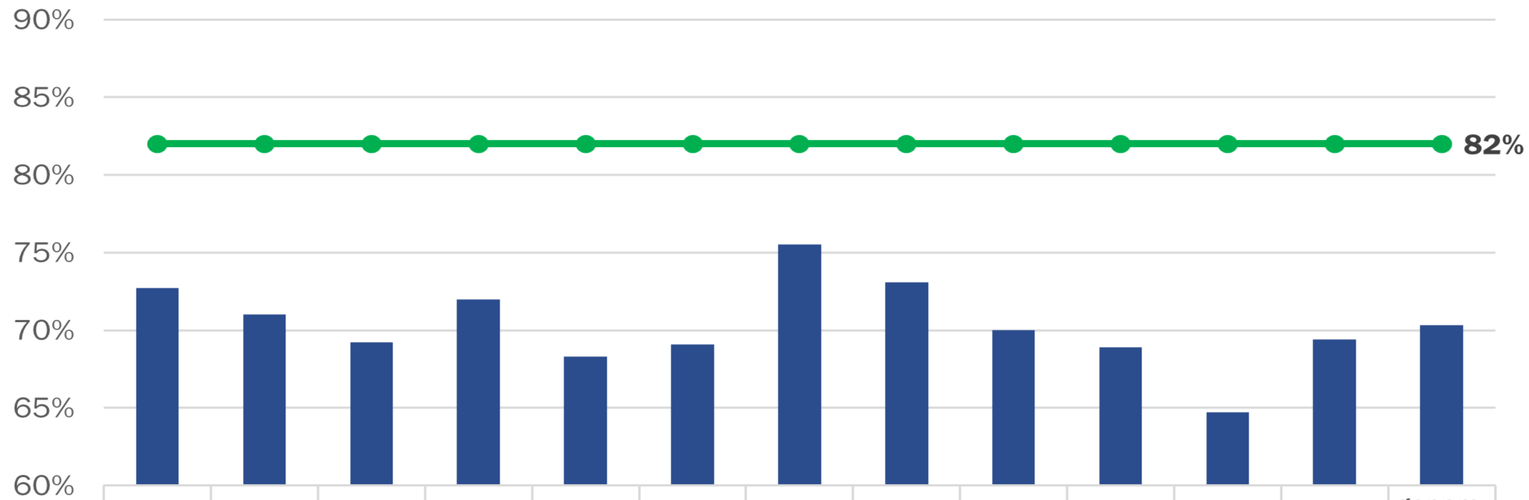
Punktligheten mäts varje gång en spårvagn avgår från en reglerhållplats. En reglerhållplats är en utvald hållplats där Göteborgs Spårvägar följer upp leveransen på olika sätt och punktlighet är en av de indikatorerna. Spårvagnen får en avvikelse i punktligheten om den avgår 30 sekunder innan planerad avgångstid eller om den avgår tre minuter efter planerad avgångstid. Nedan diagram visar medelvärde per månad totalt för alla linjer.

Punktligheten har varierat under 2023. I juli var punktligheten som högst med 75,5 procent för att i november vara som lägst på 64,7 procent. Målet för 2023 på 82 procent har därmed inte uppnåtts. Genomsnitt för hela året ligger på 70,3 procent.

På samma sätt som trafikservicegraden påverkas negativt av trafiksituationen i staden och arbetet med Västlänken samt underhållsbehovet av spårvägsanläggningen, påverkas även punktligheten och reshastigheten av detta. Arbeten i infrastrukturen tvingar både kollektivtrafik och övrig trafik att samsas om en mindre yta. Detta skapar köer, förseningar och framkomlighetsproblem i trafiken. Även flera hastighetsbegränsningar i spårvägsanläggningen under 2023 påverkar i negativ riktning.

Under 2023 har vi arbetat med projekt Punktlighet med målsättning att öka framkomligheten för våra spårvagnar och därmed också punktligheten i trafik.

Punktlighet per månad 2023



	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	genom-snitt
2023	72,7%	71,0%	69,2%	72,0%	68,3%	69,1%	75,5%	73,1%	70,0%	68,9%	64,7%	69,4%	70,3%
Mål	82%	82%	82%	82%	82%	82%	82%	82%	82%	82%	82%	82%	82%

4. Nöjda kunder

Mätningen Kundnöjdhet ombord (KNO), som Västtrafik genomför ombord på spårvagnarna, är en enkät med frågor som resenärerna får fylla i via surfplattor eller mobil. Tabellen anger medelbetyg mellan 1 och 5 per kvartal samt ackumulerat för 2023 jämfört med 2022. Målen för 2023 är samma som för 2022 och varierar beroende på kategori, mellan 3,8 och 4,5.

De kategorier där vi är närmast att nå målen är ”personalen uppmärksam” samt ”körstil”. Om man ser till kategorin ”senaste resan”, som sammanfattar upplevelsen av hela resan, så är resultatet samma 2023 och 2022. Kategorin ”störningsinformation” är sedan 2022 den största utmaningen, och ”litar på tidhållning” har under 2023 fått något lägre resultat än 2022.

Utmaningar med spår och många spårarbeten är delvis förklaring till resultatet. Vi har fokusområden kring dessa utmaningar för att bryta ner dem till aktiviteter av olika slag som leder till förbättring och positiv utveckling under 2024.

Nöjdkundindex 2023

Frågeförkortning	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	Ackumulerat 2022	Ackumulerat 2023	Mål 2023
Senaste resan	4,0	3,9	4,0	3,9	4,0	4,0	**4,3**
Helt, rent och städat	3,7	3,7	3,8	3,5	3,8	3,7	**3,9**
Behagligt klimat	4,0	3,7	3,9	3,7	3,8	3,8	**4,0**
Trevligt bemötande	4,0	4,0	4,2	4,0	4,1	4,0	**4,2**
Personalen uppmärksam	4,0	3,8	4,0	3,8	3,9	3,9	**4,0**
Körstil	4,1	4,0	4,2	4,0	4,1	4,1	**4,2**
Hållplatsinformation	4,2	4,1	4,2	4,2	4,2	4,2	**4,5**
Plats ombord	3,7	3,6	3,6	3,4	3,6	3,6	**3,8**
Litar på tidhållningen	3,6	3,5	3,8	3,4	3,8	3,6	**4,0**
Störningsinformation	3,5	3,4	3,6	3,3	3,8	3,5	**4,5**
Trygg ombord	4,1	4,0	4,1	3,9	4,1	4,0	**4,5**
Nöjd med Västtrafik	3,6	3,6	3,7	3,5	3,7	3,6	**3,9**

5. Ständigt förbättrad effektivitet och nöjda medarbetare

Kvalitetsutveckling för att förbättra effektiviteten

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.

Göteborgs Spårvägar har under de senaste tre åren bedrivit ett intensivt kvalitetsarbete i syfte att öka kvaliteten inom bolaget och därmed också effektiviteten. Det har inneburit att vi har arbetat med att kartlägga och utveckla våra processer, arbetssätt och metoder för att nå hållbara resultat och skapa nytta för dem som bolaget är till för, det vill säga kunder och resenärer.

Under de kommande tre åren behöver vi fokusera på att fortsätta befästa SIQ-managementmodell i verksamheten samt öka anpassningen av den till våra egna förutsättningar. I detta ingår att fortsätta arbeta med utvecklingen av ledarskapet, medarbetarskapet, våra processer samt våra arbetssätt för hur vi arbetar med våra kunder och resenärer. Vi behöver väva samman alla dessa delar och öka samverkan inom bolaget i syfte att skapa den röda tråden och främja förbättringskulturen.

Ett av våra viktigaste fokusområden på kort sikt är att utveckla ett systematiskt arbetssätt i hur vi mäter, följer upp, lär och förbättrar vår verksamhet. Den metod som ska systematisera arbetssättet med ständiga förbättringar heter PGUF och står för planera-genomföra-utvärdera-förbättra. Under 2023 har vi arbetat med att inför modellen hos samtliga avdelningar.

Våra arbetssätt bidrar till att skapa förutsättningar för kundnöjdhet, högt medarbetarengagemang och främjar arbete med social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet.

Nöjda medarbetare

Vi genomför en medarbetarundersökning en gång om året enligt HME, hållbart medarbetarengagemang. Enkäten mäter medarbetarnas engagemang i verksamheten, chefernas förmåga att tillvarata och öka engagemanget samt styrningen av organisationen.

Förutom resultat från varje delfrågeområde får man också ett totalindex som beräknas utifrån resultaten för de olika delfrågeområdena. Maximal nivå för HME är 100.

2023 visade resultatet på bolagsnivå en liten förbättring jämfört mot med föregående år. HME ökade från 72 till 73.

I årets medarbetarundersökning deltog 75 procent av personalstyrkan.

Det delfrågeområde som får bäst resultat är ”ledarskapet närmaste chef” medan ”organisatorisk tillit” får lägst siffror.

Efter varje medarbetarundersökning sker analys av resultatet på både bolags-, avdelnings, och enhetsnivå. Handlingsplaner skapas för att hantera områden som behöver förbättras och cirka en månad efter att resultatet av undersökningen har kommit ska aktiviteter som både utvecklar verksamheten och som bevarar det som är bra, ha beslutats om.

Den stora medarbetarenkäten genomförs under våren och under hösten följ den sedan upp av en pulsmätning, en kort enkät som fokuserar på ett område som vi vill fokusera på eller på nära håll följa utvecklingen av. 2023 fokuserade pulsmätningen på hur vi kan förbättra vår kultur och frågorna handlade till exempel om hur nöjd medarbetaren är med bolaget i stort och hur man ser på samtalsklimatet.

Pulsmätningen 2023 visade att 24 procent av de svarande någon gång under året hade förändrat ett beslut eller låtit bli att agera på grund av rädsla för negativa konsekvenser från någon (av chef, kollega, kund eller annan). 14 procent svarade att de känner sig rädda för att agera eller säga vad de tycker och tänker. 28 procent kände så till viss del. Bakgrunden varierar men drygt 40 procent är rädda att framstå som besvärliga. Man kan också känna rädsla för konflikter.

Vi reser mot tydligare mål

Vi har velat göra våra bolagsmål tydligare och tog därför under hösten 2023 fram fem nya mål. De skiljer sig inte drasktiskt från de tidigare utan vi har tydliggjort våra målsättningar och vad vi vill uppnå inom den kommande treårsperioden. Målen är tätt sammankopplade och påverkar varandra. I ett helhetsperspektiv är de våra viktigaste framgångsfaktorer.

Ökat resande
Vi strävar ständigt efter att fler resenärer väljer att resa med oss. Genom att fler väljer att åka kollektivt bidrar vi till en hållbar samhällsutveckling. Ett ökat resande möjliggörs genom att vi strategiskt, taktiskt och operativt arbetar med frågor som skapar förutsättningar för en hög och tillförlitlig leverans. Vi beaktar samspelet mellan resurserna medarbetare, fordon, spårvägsanläggning och depåer. I planering och utförande ser vi till att alla faktorer hakar i varandra i rätt tid så att det totala systemet fungerar. Ett väl fungerande samspel ger förutsättningar för ökat resande

Säker och hållbar resa
Vi arbetar proaktivt och systematiskt med trafiksäkerhets- och arbetsmiljöfrågor i syfte att leverera säkra resor för medarbetare, resenärer och medtrafikanter. Vi strävar mot noll olyckor kopplat till våra fordon, spårvägsanläggningen och arbetsplatser. För att leverera hållbara resor arbetar vi aktivt med miljö- och samhällsfrågor och vi fokuserar på att minska vår klimatpåverkan.

Säkrad kompetensförsörjning
Ett positivt arbetsgivarvarumärke och ett attraktivt arbetsgivarerbjudande är avgörande för att kunna attrahera, rekrytera, utveckla och behålla nuvarande och framtida medarbetare, vilka utgör grunden för vår verksamhet. Göteborg Spårvägar ska ledas med ett ledarskap där alla medarbetare involveras och uppmuntras att vara delaktiga i bolagets utveckling och arbete med ständiga förbättringar. Tillit, engagemang och delaktighet ska gå hand i hand med tydligt ställda förväntningar på ledarskap, medarbetarskap och prestation.

Nöjda kunder
Våra resenärer, Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen ställer höga krav på oss som kollektivtrafikbolag. Nöjda kunder är en förutsättning för att vi ska kunna utvecklas som bolag samtidigt som det ger oss förtroende och handlingsutrymme. Kundernas behov, krav och önskemål är viktiga för oss och vi strävar alltid efter att uppfylla kundernas förväntningar. Genom att mäta kundernas synpunkter och upplevelse, analysera utfall och förbättra oss får vi nöjdare kunder.

Ständigt förbättrad effektivitet
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.

Varje år sker regelbundna ledarträffar där alla med ledarroller samlas för information och workshops.

Trafiksäkerhetsredovisning

Trafiksäkerhet i fokus varje dag

Säkerhet är ett av våra viktigaste kärnvärden som ska genomsyra allt vi gör i vår verksamhet, och framförallt i trafiken. I år har vi kört i genomsnitt 35 620 kilometer per dag, i en växande stad med komplex trafikmiljö.

I vår årliga trafiksäkerhetsrapport belyser vi vårt trafiksäkerhetsarbete för verksamhetsåret 2023. Den innehåller genomgång och analys av våra trafiksäkerhetsmål, statistik och trender ur ett femårsperspektiv. Syftet är att kommunicera de risker som finns inom spårvägstrafikens område och de åtgärder som genomförs för att kontinuerligt öka trafiksäkerheten. Baserat på årets trender och analyser samverkar vi med intressenter för att genomlysa åtgärder som mynnar ut i ett åtgärdsprogram.

Systematiskt trafiksäkerhetsarbete

Vi ser nollvision som en viktig del i vårt arbete mot olyckor till följd av vår verksamhet och det är en självklarhet att alla resenärer ska känna sig trygga i våra spårvagnar. Därför arbetar vi med förebyggande insatser för att öka trafiksäkerheten. När allvarliga olyckor sker genomförs en olycksutredning för att identifiera de områden som behöver utvecklas. Trafiksäkerhetsarbetet är både ett proaktivt och reaktivt verktyg för att utveckla säkerheten över tid.

Trafiksäkerhetsmål och utfall

2017 satte Stadsmiljöförvaltningen (dåvarande Trafikkontoret) i samråd med Göteborgs Spårvägar upp sex trafiksäkerhetsmål för spårvagnstrafiken. Målen leder vårt proaktiva arbete mot färre olyckor, och ger en starkare samsyn om hur vi arbetar förebyggande. De ger oss även bättre förutsättningar för trafiksäkra fordon, förare och infrastruktur.

De mål som sattes 2017 utgick alla från att minska antalet olyckor jämfört med föregående år. Under pandemiåren körde vi med reducerad trafik vilket ledde till att antalet olyckor sjönk och statistiken blev betydligt lägre än tidigare år. Under 2023 har vi gått tillbaka mot en mer normal trafikmängd, och antalet olyckor har återigen ökat.

För fall i vagn redovisas en procentuell minskning både jämfört med föregående år och över femårsperioden, men detta beror på att år 2022 hade ovanligt många händelser av den här kategorin. Det är positivt att vi har ett lägre antal händelser i år än tidigare, men ser samtidigt att vi som bolag även fortsättningsvis behöver prioritera åtgärder för att förbättra detta område, för att uppnå målet om att minska antalet även kommande år.

Statistiken över antalet vägtrafikolyckor de senaste åren har pendlat, sannolikt beroende på att det under pandemin var färre fordon i rörelse. Jämfört med föregående år ser vi en kraftig ökning. Över en femårsperiod är uppgången visserligen mindre, men sett utifrån att bolagets mål är att minska antalet vägtrafikolyckor med 10 procent varje år så är siffrorna inte tillfredsställande. Eftersom vägtrafikolyckor utgör en mycket stor del av våra olyckor kommer vi under 2024 fokusera på att arbeta med dessa typer av olyckor.

Antalet urspårningar och kollisioner har också ökat jämfört med föregående år, dock ifrån låga nivåer. Över tid ser vi att antalet minskar.

Det är positivt att antalet allvarligt skadade har gått ner jämfört med föregående år. Även över femårsperioden är trenden nedåtgående. Under 2023 har tyvärr en olycka med dödlig utgång inträffat i spårvagnstrafiken. Olyckan, som rubriceras som *vägtrafikolycka med cykel*, har utretts av trafiksäkerhetsenheten.

Mål	Utfall 2019	Utfall 2020	Utfall 2021	Utfall 2022	Utfall 2023	Förändring i % föregående år	Förändring i % femårsperiod*
Minska antalet fall i vagn med 15 % jämfört med föregående år.	39	36	38	81	24	-70,37%	-44,95%
Minska antalet vägtrafikolyckor med 10 % jämfört med föregående år.	252	197	264	182	238	+29,12%	+2,42%
Minska antalet urspårningar med 20 % jämfört med föregående år (trafikspår).	17	2	10	5	6	+20%	-25%
Nollvision för antalet kollisioner (vagn i vagn, trafikspår).	18	16	12	3	7	+133%	-37,5%
Nollvision för antalet allvarligt skadade i samband med vår verksamhet.	8	7	3	7	4	-42,85%	-31,03%
Nollvision för antalet omkomna i samband med vår verksamhet.	0	0	1	0	1	N/A**	+166,66%

*Anger procentuell skillnad mellan medelvärde för antalet olyckor per år under perioden 2019–2023, jämfört med 2023 års värde. **Ökning från 0 går inte att mäta i procent.

Säkerhet är en laginsats

För att bedriva spårvägsverksamhet har Göteborgs Spårvägar flera tillstånd från Transportstyrelsen och avtal med Stadsmiljöförvaltningen i Göteborgs stad.

Eftersom spårvägstrafiken genomgår ständiga förändringar måste de granskas och värderas ur trafiksäkerhetssynpunkt i enlighet med Lag (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Detta gäller för ändringar i spåranläggning, trafikutövning och trafikledningen. Lagen ställer kravet att verksamheten ska bedrivas ”så att skador till följd av verksamheten förebyggs”.

Stadsmiljöförvaltningen, som äger spåranläggningen, har genom överlåtelseavtal gett Göteborgs Spårvägar uppdraget att bedriva så kallad särskild trafikledning för spårvagnstrafiken.

Spårvägens regelbok - SÄO

Vi har genom lagar, förordningar och föreskrifter från Transportstyrelsen både krav och skyldigheter att bedriva ett proaktivt säkerhetsarbete, i syfte att förebygga olyckor. Säkerhetsordningen (SÄO) är vårt regelverk och utgör vår interna styrning för en säker spårbunden trafik. SÄO är ett lagstadgat dokument som säger att hela organisationen ska efterleva trafiksäkerhet vilket inkluderar exempelvis riskhantering, utbildning, hälsa och besiktning. Vi ska även följa stadens trafiksäkerhetsinstruktion som är del av SÄO och vi ska se till att externa aktörer i vår verksamhet tar del av SÄO.

Dessutom driver och deltar vi i flera nätverk och samarbetsforum med andra aktörer, såsom Stadsmiljöförvaltningen, Räddningstjänsten, Västtrafik och andra kollektivtrafikbolag för att tillsammans hitta lösningar för en säkrare trafikmiljö.

Trafiksäkerhetsveckor

Under 2021 återinfördes ”Fika för säkerhets skull” där trafiksäkerhets- och säkerhetsenheten bjuder in förarkåren till att ställa frågor kring trafiksäkerhet och säkerhet. Syftet är att finnas tillgängliga för medarbetarna och visa att deras inrapporterade avvikelser genererar förändring.

Under 2023 valde vi att göra en del förändringar i konceptet och började med ”trafiksäkerhetsveckor”, ett tillfälle på våren och ett på hösten. Detta för att nå fler inom förarkåren, samt även andra delar i verksamheten som depåer, verkstäder och infrastruktur.

Olyckor och tillbud utreds för att inte upprepas

Alla händelser, tillbud och olyckor rapporteras in i en händelsedatabas så att vi kan utforma ett proaktivt säkerhetsarbete och implementera åtgärder där det behövs som mest.

I samarbete med Stadsmiljöförvaltningen utgör trafiksäkerhetsenhetet inom Göteborgs Spårvägar en enhet som agerar tillsmmans för att övervakar de platser där många tillbud och olyckor rapporterats och i vissa fall sker översyn av platsens infrastruktur. Det genomförs löpande tillsyn på platser med komplexa trafiksituationer, så som Brunnsparken.

Åtgärdsförslag

Efter större olyckor och fel av betydelse för säkerheten genomförs en utredning som resulterar i preventiva åtgärder för att minska risken att liknande händelser sker igen. Det kan handla om utbildningsinsatser för medarbetare kring vanligt förekommande olyckstyper och hur de kan agera proaktivt för att undvika dem. Ibland krävs förändrat internt regelverk för hur vi hanterar olika situationer. Det kan även vara praktiska åtgärder som utveckling av signalsystem, förbättrad skyltning eller siktförbättringar genom vegetationsröjning.

Händelsestatistik 2023

Under 2023 har 2210 tillbud registrerats i vårt händelseregister, HOA. Detta är något lägre än 2022, då vi hade 2374 tillbud inrapporterade. Jämfört med 2021 är minskningen tydlig; då hade vi 2611 tillbud inrapporterade. Minskningen kan bero på ett flertal faktorer. En möjlig orsak är att trafiksäkerhetsenheten och TLI (trafikledning) under 2023 har identifierat att man ifrån TLI:s sida har registrerat händelser som tillbud, trots att de inte egentligen har inneburit någon överhängande risk för olycka. Detta har blivit tydligt sedan man under 2023 införde det nya händelseregistret HOA.

Under 2024 kommer trafiksäkerhetsenheten och TLI fortsätta att arbeta med att ta fram tydligare rutiner, och kompetenshöjande åtgärder hos TLI. Att händelser graderas och kategoriseras korrekt är viktigt för att ge en korrekt bild av vår verksamhet, och hur resurser bör prioriteras. Detta möjliggör ett effektivare proaktivt säkerhetsarbete.

Samtidigt som det är viktigt att händelser graderas korrekt, så ser vi också att det är viktigt att fortsätta arbetet med att få in rapporter på de händelser som faktiskt utgör en risk för olycka.

Sammanställning av händelsekategorier

Nedan redovisas en sammanställning för den senaste femårsperioden baserad på alla olyckor och tillbud. Statistiken visar en jämförelse mellan antal olyckor tillbud i relation till antalet körda tågkilometer, det vill säga hur långt vi kör innan en olycka eller tillbud inträffar.

Totalt antal olyckor

	2019	2020	2021	2022	2023
Total	482	428	531	477	468

Totalt antal körda tågkilometer innan olycka

	2019	2020	2021	2022	2023
Total	30 351	33 577	27 384	29 559	30 156

Totalt antal tillbud

	2019	2020	2021	2022	2023
Total	2244	2276	2 611	2 374	2 387

Totalt antal körda tågkilometer innan tillbud

	2019	2020	2021	2022	2023
Total	6 519	6 314	5 569	5 939	5 912

Skadade och omkomna

Vi har tyvärr inte uppnått nollvisionen för omkomna eller allvarligt skadade till följd av vår verksamhet under 2023. En dödsolycka har inträffat under året, men antalet allvarligt skadade har minskat något, även antalet lindrigt skadade har minskat.

Under året har en olycka inträffat som har medfört att en person har avlidit. Detta inträffade den 11 september i korsningen mellan Kaptensgatan och Såggatan. Händelsen rubriceras som vägtrafikolycka med cykel, och har utretts internt av trafiksäkerhetsenheten.

Allvarligt skadade

	2019	2020	2021	2022	2023
Total	8	7	3	7	4

Lindrigt skadade

	2019	2020	2021	2022	2023
Total	80	82	95	156	86

Omkomna

	2019	2020	2021	2022	2023
Total	0	0	1	0	1

Fotgängarolyckor

Spårvagnsförare rapporterar allt oftare att personer som rör sig i trafiken är upptagna med att hantera mobiler och/eller bär hörlurar och därmed inte har fokus på trafikmiljön. Användningen av reflexer är också låg och är en bidragande faktor till antalet olyckor.

	2019	2020	2021	2022	2023
Total	7	17	9	16	17

Fall i vagn

Under verksamhetsåret 2022 syntes en betydande ökning av antalet fall i vagn. Djupare analys visade att spårvagn M33 var kraftigt överrepresenterad. Ett flertal åtgärder har genomförts, bland annat informationskampanjer till förare och utökade hastighetskontroller. För 2023 ser vi att antalet fall i vagn har sjunkit, vilket förstås är glädjande siffror, men spårvagn M33 är fortsatt överrepresenterad i statistiken, varför det finns anledning fortsätta detta arbete.

	2019	2020	2021	2022	2023
Total	39	36	38	81	24

Fall vid av- och påstigning

Fram till 2022 hade vi en nedåtgående trend när det gäller fall vid av- och påstigning men sedan dess har antalet ökat. Ökningen under 2022 kan ha haft ett samband med pandemin, eller den nya spårvagnen M33. För 2023 har tycks antalet fall vid av- och påstigning återigen ha sjunkit.

	2019	2020	2021	2022	2023
Total	16	15	12	22	14

Urspårning

För 2023 ser vi att det totala antalet urspårningar har gått ner, dock en har vi en svag ökning av antalet urspårningar på trafikspår. De urspårningar som har inträffat på trafikspår har orsakats av olika faktorer, där det går inte att se något tydligt mönster i bakomliggande orsaker.

För urspårningar inom depåområde är gemensamma orsaker brister i spåranläggning och brister i tillämpning av regler. Vårt förebyggande arbete fokuserar på dessa områden.

	2019	2020	2021	2022	2023
Trafikspår	6	2	10	5	6
Depåspår	11	4	7	13	6
Total	17	15	17	18	12

Vägtrafikolycka

Vägtrafikolyckorna står för nära hälften av det totala antalet olyckor i vår verksamhet. Vägtrafikolycka inkluderar samtliga typer av fordon så som bil, buss, cykel och elsparkcykel. Den dominerande enskilda olycksorsaken är vänstersvängande fordon framför spårvagn. Dessbättre resulterar vägtrafikolyckorna oftast endast i materiella skador. Men i den här statistiken finns också flera olyckor med skada på såväl person som egendom, däribland dödsolyckan i Majorna i september.

Siffrorna för vägtrafikolyckor är svåra att tolka. Jämfört med föregående år har antalet gått upp, men den långsiktiga trenden är svagt nedåtgående. Det relativt låga antalet vägtrafikolyckor under 2020 och 2022 kan möjligen ha samband med pandemin och att färre trafikanter har varit i rörelse i staden under vinterhalvåret dessa år. Oavsett bakomliggande orsaker; det går att konstatera trafiksäkerhetsmålet att minska antalet vägtrafikolyckor med 10 procent jämfört med föregående år inte uppnås varken på lång eller kort sikt.

	2019	2020	2021	2022	2023
Total	256	197	264	182	238

Kollision

Antalet kollisioner, sammanstötning mellan spårfordon, har ökat jämfört med 2022. Kollision på trafikspår beror oftast på felbedömd hastighet i samband med halka eller att spårvagnarna har kommit för nära varandra i samband med körning genom växlar.

Ingen av de kollisioner som inträffat under 2023 har medfört några personskador eller större ekonomisk förlust.

	2019	2020	2021	2022	2023
Trafikspår	11	12	5	2	7
Depåspår	7	4	7	9	8
Total	18	16	12	11	15

Påkörning

Påkörning omfattar alla händelser där spårvagn har kört på något som inte är ett vägfordon, gångtrafikant eller annat spårfordon. Det är glädjande att antalet olyckor ser ut att minska stadigt över tid.

Påkörningar på trafikspår handlar oftast om att spårvagnen har kört på byggstaket eller annat avstängningsmaterial, vilket inte är ovanligt då många stora bygg- och anläggningsprojekt pågår runt om i staden.

En del av påkörningsolyckorna är också viltolyckor. Dialog förs med Stadsmiljöförvaltningen i dessa frågor.

Påkörningar på depåspår innebär oftast att en spårvagn har tagit i en öppen port med backspegeln, inne i någon av våra vagnhallar, eller att munstycken och slangar skadas i samband med sandpåfyllning.

Påkörning innebär mycket sällan risk för personskada, men kan innebära skada på fordon och material, och även kostnader i form av ströning i trafiken och fordonsplaneringen.

	2019	2020	2021	2022	2023
Totalt	138	130	80	62	48

Brand

Antalet bränder har tydligt minskat under 2023. Föregående år har rökutveckling på grund av påliggande bromsar på våra äldre vagnstyper bidragit till statistiken. Sannolikt beror de relativt låga siffrorna för 2023 på att många av de äldre vagnarna har tagits ur drift och succesivt ersätts med den modernare typen M33.

	2019	2020	2021	2022	2023
Totalt	10	9	14	18	6

Terminologi trafiksäkerhet

De begrepp och benämningar som används följer Transportstyrelsens fastställda normer. Här nedan hittar du de vanligaste begreppen:

Allvarligt skadad Intagen på sjukvårdsinrättning 24 timmar eller mer.

Brand Olycka som utgörs av brand eller rökutveckling i spårfordon, spåranläggning eller annan egendom till följd av spårtrafik.

Gatuspår Spårvagnen trafikerar tillsammans med fotgängare, cyklar, bilar och bussar ett spår förlagd i gatumiljö.

Kollision Sammanstötning mellan spårfordon.

Lindrigt skadad Intagen på sjukvårdsinrättning 24 timmar eller mindre.

Omkommen Person som avlider inom 30 dagar till följd av olyckan.

Personolycka Person avlider (inklusive självmord) eller skadas vid av- och påstigning, fall från spårvagn/i spårvagn eller när människor körs på av spårvagn.

Plankorsningsolycka Sammanstötning på särskild banvall i plankorsning (korsning i plan mellan väg och spårväg som är anlagd på särskild banvall) mellan spårvagn och fordon.

Påkörning Sammanstötning med föremål, här ingår även viltolyckor.

Resande Personer som befinner sig på spårvagnen eller stiger av/på spårvagnen.

Särskild bana Spårvagnen trafikerar på egen banvall. Korsningar med övriga trafikslag samt gångöverfarter förekommer som kan vara ljusreglerade.

Urspårning Olycka som medför att minst ett hjul på spårfordon lämnar rälen.

Vägtrafikolycka Sammanstötning vid spårvägstrafik i gatumiljö mellan spårfordon och vägfordon.

Tillbud och olyckor

Tillbud
Oönskad händelse, som under något andra betingelser kunde lett till olycka. Tillbud klassificeras enligt följande tre grader:

1. **Avvikelse** Avsteg från avsedd funktion eller tillämpning.

2. **Tillbud** Händelse som under något andra betingelser kunde ha lett till en olycka.

3. **Allvarligt tillbud** Händelse där ingen säkerhetsnivå kvarstår. Nästa steg är olycka. Hit räknas också sammanstötningar utan personskador, skador eller materiella skador.

Olycka
Oönskad och icke uppsåtlig händelse, eller följd av händelser, som får skadliga konsekvenser. Olycka klassificeras enligt följande fyra grader:

1. **Mindre olycka** Enbart materiella skador och kostnader med högst 150 000 euro. Ej personskador.

2. **Olycka** Lindriga personskador och/eller skador på vagnar och spåranläggning samt omgivning för högst 150 000 euro.

3. **Allvarlig olycka** Allvarliga personskador eller omkomna. Skador på vagnar och spåranläggning samt omgivning för över 150 000 euro.

4. **Omfattande olycka** Flera omkomna, stora materiella skador på vagnar och omgivning för minst 2 miljoner euro.

Hållbarhetsredovisning

En del av den hållbara lösningen

Vårt främsta bidrag till en hållbar utveckling är att vi erbjuder kollektivtrafik som drivs på 100 procent förnybar el. Genom att resa kollektivt bidrar du som resenär till renare luft, mindre trängsel och mindre buller i staden. Spårväg tar dessutom liten plats men kan transportera många människor samtidigt.

För att nå både lokala och globala miljömål är spåvagn med andra ord ett smart val. Vi är en stor del av den hållbara lösningen.

Vårt bidrag till hållbar utveckling

Hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer människors behov idag, utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. I hållbar utveckling ryms de tre dimensionerna ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet.

En attraktiv arbetsgivare

Vi vill erbjuda en arbetsplats dit framtidens medarbetare gärna söker sig och där befintliga anställda vill stanna kvar. Ledarskap, värdegrundsfrågor och kompetensutveckling är därför ständigt aktuellt. Vi är mitt inne i ett arbete med att stärka och förtydliga vår bolagskultur och under hösten 2023 sammanfattade vi vår kultur i våra kärnvärden engagemang, säkerhet, samarbete och resenärsfokus som samspelar med medarbetarskap och ledarskap.

Finansiell stabilitet

Ekonomisk hållbarhet betyder för oss att vi ska använda, vårda och underhålla våra resurser för att skapa långsiktigt hållbara värden. Göteborgs Spårvägar arbetar strategiskt med frågor kopplade till personalrekrytering och utbildning för en hållbar kompetensförsörjning. Spårvagnarna är vår viktigaste materiella resurs som vi långsiktigt måste vårda och värna om. Våra medarbetare och spårvagnar utgör grunden för frågorna som är kopplade till våra produkter och tjänster.

GLOBALA MÅLEN
för hållbar utveckling

FN:s globala mål

Agenda 2030 är en handlingsplan med mål för omställning till ett hållbart samhälle för människorna, planeten och välståndet. Målen och delmålen omfattar samtliga tre dimensioner av hållbar utveckling: den ekologiska, den sociala och den ekonomiska. Handlingsplanen antogs av världens stats- och regeringschefer vid FN:s toppmöte i september 2015. Alla länder är berörda och ska göra sina egna tolkningar av målen och delmålen utifrån det egna utgångsläget. För Sveriges del ligger en stor del av innehållet i Agenda 2030 inom ramen för det kommunala grunduppdraget. Kommunerna har därmed naturligt en viktig roll i att förverkliga målen i agendan. Göteborgs Spårvägar är ett kommunalt bolag och bör således bidra till Göteborgs stads arbete med Agenda 2030. Dessa mål är de som vi har identifierat att vi kan bidra till:

Ekologisk hållbarhet

Ekologisk hållbarhet handlar om att använda resurser på ett sätt som inte överstiger ekosystemens kapacitet och minimera negativ påverkan på miljön.

Ett bättre systematiskt hållbarhetsarbete med stöd av SIQ managementmodell

Vi på Göteborgs Spårvägar har som mål att erhålla Utmärkelsen Svensk Kvalitet. Utmärkelsen har som syfte att stödja utvecklingen av det systematiska förbättringsarbetet på organisationsnivå där hållbarhet står i fokus och ska genomsyra hela verksamheten. Vi deltog år 2022 och deltog även år 2023, när denna årsredovisning färdigställs är resultatet inte klart. Deltagandet innebär att vi skickar vi in underlag till SIQ som beskriver hur väl vi tillämpar SIQ managementmodell. Underlaget utvärderas av ett utvärderingsteam, vilka även gör platsbesök hos oss. Därefter får vi tillbaka en återföringsrapport som beskriver våra styrkor och förbättringsområden samt en poängsättning utifrån hur väl SIQ managementmodell tillämpats i verksamheten.

Vid 2022 års deltagande visade det sig att Göteborgs Spårvägar behöver synliggöra och integrera hållbarhetsaspekterna i bolagets långsiktiga och kortsiktiga mål, strategier och planer. Vi behöver också utveckla och tydliggöra arbetssätten kring hållbarhetsaspekterna och göra dem mer kända i verksamheten.

Vårt klimatarbete

Vi sammanställer årligen vårt klimatavtryck enligt GHG-protokollet som står för Greenhouse Gas Protocol och är en global standard för att rapportera växthusgasutsläpp från verksamheter. Utsläppen delas upp i tre olika kategorier som kallas för scope 1, 2 och 3.

I de olika kategorierna rymmer följande aktiviteter:

Scope 1: Vår direkta klimatpåverkan från egna och inhyrda fordon.

Scope 2: Vår indirekta klimatpåverkan i form av förbrukning av energi som el, fossilgas, fjärrvärme och fjärrkyla.

Scope 3: Beräkningar inom inköpta varor, kapitalvaror och tjänster samt transporter.

Syftet med att dela in utsläppen i scope är att göra de tydligt inom verksamheten från vilken del av värdekedjan utsläppen kommer och vilka åtgärder som behövs för att minska dem.

Vår senaste klimatberäkning visar att vårt totala klimatavtryck ligger på 10 586 ton koldioxidekvivalenter (CO2e) var av cirka 77 procent finns i scope 3 i kategorin Inköpta varor och tjänster. Under hösten 2023 inledde vi ett arbete med att hitta lösningar för att minska klimatavtrycket.

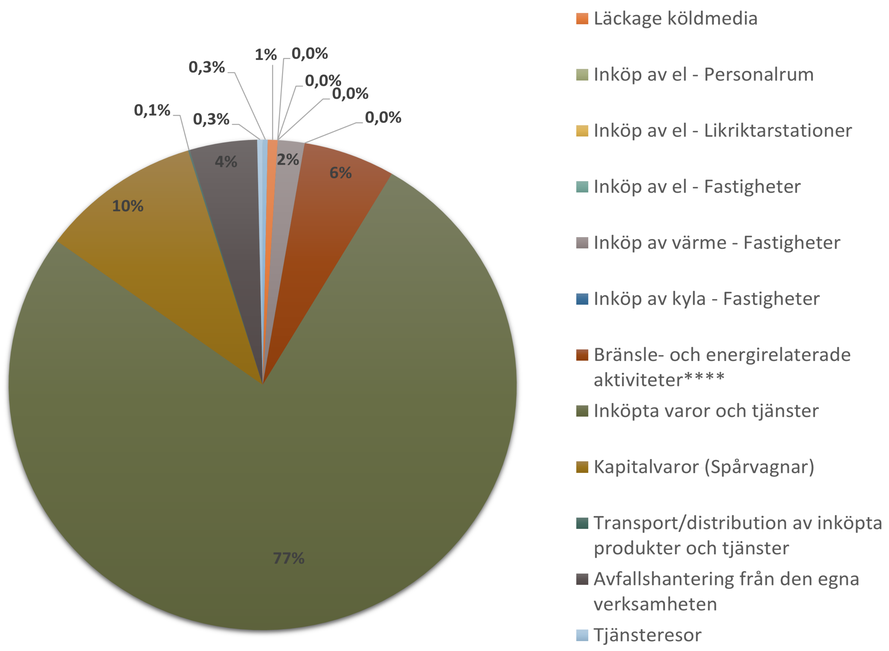
I tabellen nedan presenteras klimatavtrycket från våra olika Scope:

- Under 2023 minskade mängden CO2e i scope 1, detta beror på en högre användning av fossilfria drivmedel än det tidigare.

- Scope 2 har ökat en aning till skillnad från 2022 och det beror främst på att vi totalt sett använt mer energi till uppvärmning av våra fastigheter.

- Den största anledningen till att scope 3 är högre år 2023 än 2022 är för att vi har köpt in ett slipfordon, två hjullastare samt utrustning till vår nya depå Ringön som i scope 3 i kategori Inköpta varor och tjänster, ger en ökning på totalt 2218 ton CO2e.

	Klimatavtryck CO2e (ton)	
	2023	**2022**
SCOPE 1	100	139
SCOPE 2	180,4	176
SCOPE 3	10 306	8 635
Totala utsläpp	**10 586,4**	**8 950**



Klimatavtryck

I cirkeldiagrammet ovan presenteras vårt klimatavtryck uppdelat i de olika kategorierna från alla tre scope. Vår största klimatpåverkan kommer från aktiviteter i kategorin Inköpta varor och tjänster, näst största från kategorin Kapitalvaror och tredje största från Bränsle och energirelaterade aktiviteter. Den sistnämnda kategorin visar på det utsläpp som sker i samband med utvinning, produktion och distribution av inköpt energi, bränsle och el.

Anledningen till att utsläppen för inköp av el för personalrum, likriktarstationer och fastigheter ligger på 0 procent i utsläppsmängd är för att vi har 100 procent förnybar el. Den ger inga direkta utsläpp av koldioxid utan enbart vid byggnation och underhåll av den förnybara energikällan vilket är inräknat under Bränsle- och energirelaterade aktiviteter. Under år 2023 hade vi enligt vårt energibolag fått el främst från vattenkraft.

I kategorin Inköpta varor och tjänster omfattas väldigt många aktiviteter men de som för oss hade störst klimatavtryck var inköp av fordonsartiklar, större investeringar och inköp av asfalt.

I kategorin Kapitalvaror ryms klimatavtrycket för de 14 spårvagnar som vi under 2023 har fått.

Energianvändning

Vi arbetar för att minska på vår klimatpåverkan från energianvändning bland annat genom energieffektiviserande åtgärder samt att utbilda förarna i ecodriving. En stor del av vår elförbrukning går till att få spårvagnarna att rulla på stan. För att vara en del av energiomställningen har vi valt att enbart köpa in förnybar el.

Vi genomför även energieffektiviseringsåtgärder i våra fastigheter. Under 2023 har vi bland annat:

- Bytt flertalet portar som gör det enklare att hålla kvar värmen (eller kylan) på insidan av byggnaden och därmed sparar energi.
- Bytt ut belysningsarmaturer från gamla med lysrör till nya med ledbelysning i Rantorgets uppställningshall, hjulverkstad samt i flertalet arbetsgravar. På depå Majorna pågår utbyte av utebelysningen till ledbelysning i delar av fastigheten.
- Inga fläktaggregat har bytts under året men vi har bytt styrningen till ett aggregat vilket ger en säkrare drift och bättre inställningsmöjligheter.

Mer återbruk

De möbler som vi inte längre behöver lägger vi ut på Göteborgs stads återbrukssajt Tage. Där söker vi också efter andra inventarier när det behövs. Vi har även under året tagit beslut om att vi i större utsträckning ska rikta in oss på återbruk vid inköp av möbler och kontorsutrustning till våra lokaler för att få ner vår klimatpåverkan i scope 3 inom kategorin kontorsmöbler. Det finns ett stort utbud av återbrukade möbler i gott skick ute på marknaden samt på Tage som kan väljas i stället för att köpa in nyproducerade varor. Detta är ett sätt att minska vår klimatpåverkan samt avfallsmängd.

Fossilfri fordonsflotta

Både Göteborgs stad och vi själva hade ett miljömål om att vår fordonsflotta skulle vara helt fossilfri 2023. På grund av långa ledtider för leverans av ett flertal fordon lyckades vi inte nå målet. Vid årets slut bestod fordonsflottan av 93 procent fossilfria fordon. Vi har fortsatt arbetet med upphandling av fossilfria fordon och beräknar att nå målet 2024. Eftersom spårvagnarna redan är elektrifierade räknas de inte in i fordonsflottan.

> Under 2023 förbrukade en resa med spårvagn 0,38 kWh.

Energianvändning spårvagnstrafik

Minskad elanvändning per delresa beror till största del på resandeökningen det senaste året men också att vi fortfarande kör en reducerad tabell på grund av förarbrist respektive vagnsbrist. Elanvändningen per vagnskilometer har marginellt minskat då resandeökningen driver upp elanvändning samtidigt som mer produktion körts med M33 vilket balanserar utfallet. Det finns även övriga faktorer som påverkar utfallet exempelvis yttertemperatur, utfall hastighet i banan och friktion.

Energianvändning spårvagnstrafik	2023	2022	2021
Elanvändning (kWh)	48 598 456	48 827 294	48 573 896
Resor (antal)	128 038 882	119 172 844	92 832 686
Elanvändning, kWh per resa	0,38	0,41	0,52
Vagnkilometer	14 807 037	14 813 502	16 524 424
Elanvändning, kWh per vagnkilometer	3,28	3,30	2,94

Energianvändning fastighet

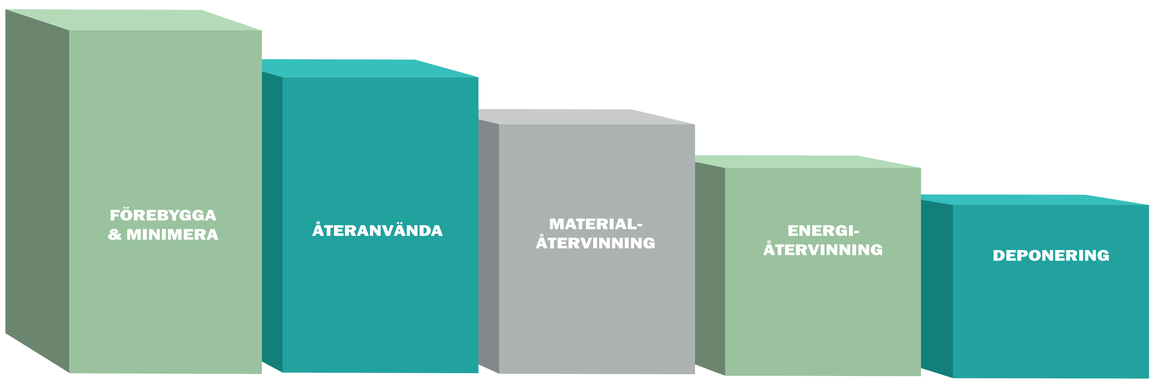
I år hittade vi ingen tydlig orsak till varför energiförbrukningen både ökade på vissa arbetsplatser och minskade på andra. Vi behöver utreda närmare för att kunna vidta rätt åtgärder. En positiv trend är att på de arbetsplatser där vi har bytt ut gamla portar samt satt in LED-armaturer förbrukar vi mindre el och fjärrvärme.

Energianvändning i fastighet per kvm lokalyta i MWh	2023	2022	2021
Elanvändning	7 176	6 986	6 008
Fjärrvärme	3 242	3 235	3 744
Fossilgas	139	123	173
Fjärrkyla	9	9	11
Energianvädning totalt (MWh)	**10 566**	**10 353**	**9 936**
Lokalyta kvm	52 488	52 488	52 488
kWh per kvm	**201**	**197**	**189**

Avfallshantering

I samband med underhåll och städning av våra spårvagnar uppkommer det avfall och vi har också avfall från kontor och lunchrum. Källsorteringsmöbler finns utplacerade i verksamheten och vi uppmanar våra medarbetare att sortera ut sitt avfall i så hög utsträckning som möjligt.

För att hantera avfallet på bästa sätt följer vi avfallstrappan som visar i vilken ordning avfall ska behandlas. Som tidigare nämnt ser vi även till att möbler som vi inte längre behöver lämnas till Tage eller recirkuleras internt för att undvika att slänga funktionsdugliga möbler.



Under 2023 lämnade vi cirka 1,5 ton fint brännbart avfall till energiåtervinning vilket gav el och fjärrvärme i ett år till **133** lägenheter

Och vi lämnade **6,1** ton wellpapp som mostvarar **4681** nya flyttlådor

Icke farligt avfall	Avfallsfraktion	Ton	Behandlingsmetod
	Rena massor (<km)	1 809	Återanvändning
	Metaller och skrot	700	Återvinning
	Icke brännbart verksamhetsavfall	45	Behandling och deponi
	Kommunalt avfall (hushållsavfall)	134	
	Brännbart verksamhetsavfall	119	Energiåtervinning
	Skenrensslam (>MKM)	1 057	Behandling och återanvändning
	Totalt icke farligt avfall - de största fraktionerna	**3 864**	
Farligt avfall	Avfallsfraktion		
	Bland förorenad jord < FA	2 035	Farligt avfall behandlas enligt lämplig metod hos godkänd mottagare.
	Slipers (kreosotimpregnerade)	47	
	Batterier	3	
	Fast oljeavfall	4	
	Spillolja	5	
	Elektronik	14	
	Totalt farligt avfall - de största fraktionerna	**2 107**	

KM= Känslig markanvändning MKM = Mindre känslig markanvändning FA= farligt avfall

Arbete för mindre gnissel

Vi arbetar kontinuerligt och förebyggande för att minska gnissel och buller i spårvägstrafiken. Arbetet mot gnissel sker genom att fasta smörjningstationer på strategiska på platser i spårvägsanläggningen, vi lägger ut bullerdämpningsfilm (Top of Rail) samt handsmörjer på de platser som är särskilt utsatta. Extra gnisselåtgärder görs även baserade på kundklagomål. Den nya spårvagnen, M33, har inbyggd fläns- och farkantssmörjning samt Top of Rail-funktion vilket minskar gnissel. Vi har även ett rälssmörjningsprojekt som fokuserar på just att förbättra tillförlitligheten av smörjutrustningen, övervaka smörjåtgärder samt skapa en driftstandard för att minska buller. Allt görs med målet att erbjuda en tystare spårvagnsresa.

Buller

För att kollektivtrafiken ska vara ett bra alternativ till bilen måste den köras nära bostäder och arbetsplatser vilket leder till störningar. Vi försöker planera in underhåll av banan under dagtid för att undvika bullrande arbeten när de stör som mest - tidigt på morgonen eller kvällstid. En viktig åtgärd för att minska buller är att vi löpande byter ut maskiner och utrustning till mindre bullrande alternativ.

Social hållbarhet

På Göteborgs Spårvägar är vi cirka 1 300 medarbetare som utför arbete inom någon av våra över hundra olika befattningar. Gemensamt är att alla, oavsett befattning, har rätt till en trygg och säker arbetsmiljö. Alla medarbetare ska ha den kunskap och information som krävs för en säker och trygg arbetsplats.

Att arbeta säkert och tryggt innebär att vi tillsammans verkar i enlighet med vår säkerhetskultur och har accepterat Göteborgs Spårvägars medarbetarskap samt våra gemensamma värderingar, attityder och beteenden. Vi strävar efter en rapporterande, lärande och rättvis kultur där vi vill få kunskap om avvikelser och brister för att ta lärdom av dem.

Säkerhetsenheten har ett särskilt uppdrag att strategiskt och systematiskt bidra till att förebygga risker och utreda olyckor och tillbud.

Vårt arbete med säkerhet, trygghet, arbetsmiljö och miljö grundar sig bland annat på att:

- Identifiera, värdera och analysera risker inom vår verksamhet samt risker som uppstår genom vår verksamhet.
- Planera och vidta förebyggande åtgärder samt minska risken för att oönskade händelser sker.
- Utveckla nya och förbättra befintliga processer i vårt ledningssystem för arbetsmiljö-, miljö- och säkerhetsfrågor.
- Ständigt följa upp och utveckla säkerhets- och trygghetsarbetet.

Arbetsmiljöhändelser	Antal
Arbetssjukdom	11
Färdolycksfall	15
Olycksfall	156
Riskobservation	103
Tillbud	340

Höjd hotnivå

Ett försämrat säkerhetsläge

Den 17 augusti 2023 beslutade Säkerhetspolisens chef att höja terrorhotnivån i Sverige från tre, förhöjt hot, till fyra, högt hot, på den femgradiga skalan. Orsaken till beslutet var att hotbilden mot Sverige successivt har förändrats och attentatshotet mot Sverige har ökat. Det försämrade omvärldsläget innebär en direkt påverkan på Sverige och de yttre hoten har betydelse även för den inre säkerheten.

Om Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina blev en ögonöppnare, är den höjda terrorhotnivån en signal till alla berörda samhällsaktörer om vikten av att fortsätta arbeta intensivt med åtgärder för att minska risken för att ett terrorattentat ska inträffa och för att skydda det för Sverige mest skyddsvärda, Sveriges hemligheter och Sveriges oberoende och demokrati.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har klassat kollektivtrafik som samhällsviktig verksamhet. Göteborgs Spårvägar är därmed enligt myndigheten en samhällsviktig aktör och en del av Sveriges civila försvar.

Göteborgs Spårvägars samhällsviktiga uppdrag innebär att vi ska kunna bedriva verksamhet, så länge och i så stor omfattning som det absolut är möjligt, även under stora samhällsstörningar, men även om Sveriges regering fattar beslut om höjd beredskap/krig.

- Vi har under 2023 höjt tempot i vårt kris-och krigsberedskapsarbete.
- Vi har löpande genomfört kompetenshöjande insatser kring kris- och krigsberedskap..
- Vi övar ofta, enskilt och tillsammans med andra.
- Vi ser löpande över vårt fysiska och personella skydd och vidtar åtgärder för att förstärka detta.
- Vi arbetar intensivt på våra arbetssätt för att kunna hantera vår information på ett säkert sätt.

Arbetsmiljö

Arbetsplatsolyckor

När det som inte får hända ändå händer får man anledning att noga genomlysa sin verksamhet.

Under 2023 har vi haft 156 olycksfall, 340 tillbud och 103 riskobservationer. Vid varje allvarligt tillbud eller allvarlig olycka startas en utredning utifrån MTO-perspektivet (människa, teknik, organisation) och därefter vidtar verksamheten åtgärder som presenteras i en handlingsplan. Göteborgs Spårvägar strävar efter att öka antalet tillbud för att stärka möjligheten att sätta in förebyggande åtgärder i tid och därmed minska risken för att medarbetarna skadas eller drabbas av ohälsa.

Sjukfrånvaro och hälsoinsatser

Vårt arbete handlar allt mer om hur vi kan förebygga och förhindra ohälsa hos våra medarbetare och agera proaktivt för att minimera sjukskrivningstal och skador relaterade till arbetsmiljön. Sjukfrånvaron inom bolaget uppgick till 6,3 procent 2023 jämfört med 7,5 procent 2022 och 8,0 procent 2021.

Personal, sammansättning och rörlighet

Det totala antalet anställda uppgår vid årsskiftet till 1 312 (föregående år 1 319) varav 1 148 är tillsvidareanställda i tjänst och 115 är timanställda. Av det totala antalet anställda är andelen kvinnor är 25 provent. Knappt 40 procent av det totala antalet anställda är över 50 år. Den interna rörligheten är relativt hög och förargruppen utgör till stor del rekryteringsbas för tjänster som trafikledare och instruktörer.

Ett långsiktigt arbete med kompetensförsörjning och förbättrat medarbetarerbjudande är fortsatt av vikt.

Hälsa och arbetsmiljö

Under året har medarbetarna erbjudits friskvårdsbidrag, cirkelträning, viktväktarna på jobbet, massage, personalstöd och andra motionsaktiviteter. Inom avdelningen Trafikpersonal och service har medarbetarna själva deltagit i att utforma friskvårdssatsning med fokus på både fysisk och psykisk hälsa.

Kompetensförsörjning

Vi upplever, likt många andra arbetsgivare, utmaningar med kompetensförsörjning. För vår del är det spårvagnsförare och tekniker till både depå och bana som är mest kritiskt. Vi arbetar med att ta fram en strategi för långsiktig säkring av leverans samtidigt som det som kan görs här och nu för att behålla, utveckla, rekrytera och utbilda den kompetens som behövs.

Gratis mensskydd

Vi har infört gratis mensskydd på fyra av våra arbetsplatser, på Rantorget (två stycken), Göte Källare (två stycken), Gullbergsvass och i Majorna. Syftet är att underlätta arbetsdagen för många av våra medarbetare. Samtidigt uppfyller vi två av FN:s hållbarhetsmål - nummer tre om hälsa och välbefinnande samt nummer fem om jämställdhet.

Stärkt ledarskap

För att stärka nya chefer och skapa trygghet i ämnet ekonomi startade vi under hösten en utbildning i grundläggande ekonomi för chefer. Utbildningen är nu obligatorisk för nya chefer men den vänder sig även till alla chefer som vill öka kunskapen inom området.

Hälsoresan tuffar vidare

Hösten 2022 påbörjade Trafikpersonal och service satsningen Hälsoresan för förarkåren. Hälsoresan ska främja både till rörelse och socialt umgänge utanför spårvagnen. Under 2023 har satsningen fortsatt med padel en gång i veckan och en bowlingkväll. Efter årsskiftet invigdes också ett hälsorum på Göta Källare där det finns enklare träningsredskap så som gummiband, hantlar och yogamattor.

HLR för alla

Vi har också under året påbörjat arbetet med att erbjuda alla medarbetare i bolaget HLR- utbildning. Fyra instruktörer på utbildningsenheten har gått en certifieringsutbildning och rätt utrustning har köpts in. Under hösten hölls de första utbildningstillfällena. HLR ingår sedan tidigare i förarutbildningen.

HMS-kommittéer för hälsa, miljö och säkerhet

Från och med årsskiftet 2022 har Göteborgs Spårvägar inte längre något samverkansavtal med de fackliga organisationerna. Det har inneburit att samtliga förhandlings- och informationsfrågor enligt medbestämmandelagen hanteras separat från det systematiska arbetsmiljöarbetet som sker enligt arbetsmiljölagen. I samband med detta omtag har agendan vidgats till att omfatta säkerhetsfrågor ur ett bredare perspektiv, ett så kallat HMS-perspektiv (hälsa, miljö och säkerhet). Kommittéerna är ett nav kring dessa frågor och ett forum för samverkan, arbetsgivare och arbetstagare emellan. De ärenden som behandlas i kommittéerna är av generell, övergripande karaktär. Kommittéerna är fördelade på två nivåer och sammanträder kvartalsvis. En bolagsövergripande kommitté och fem avdelningsövergripande kommittéer. Vd och respektive avdelningschef är ordförande. Övriga ledamöter är representanter för arbetsgivaren och arbetstagarna. Medarbetarna företräds av skyddsombud och fackliga ombud från Kommunal och Vision. Kommittéerna främjar ett helhetsperspektiv inom hälsa, miljö och säkerhet och motverkar att vissa säkerhetsfrågor hanteras separat.

Bättre analysunderlag

Under 2023 har arbetet med kommittéerna utvecklats och förbättrats där kvartalen nu har olika fokusområden för att bättre belysa de olika perspektiven av HMS. Kommittéerna har också infört en HMS-rapport som bygger på ett urval av Göteborgs Spårvägars formella mätetal. Rapporten syftar till att belysa HMS-aspekten av mätetalen samt att basera HMS-arbetet på samma underlag som bolaget i övrigt. Rapporten gör att kommittéerna får ett bättre beslutsunderlag.

Tydligare skyddsorganisation

Under 2023 har kommittéerna gjort ett arbete med att förtydliga vilka personer som ingår i Göteborgs Spårvägars skyddsorganisation samt vilka skyddsområden som sorterar under respektive arbetsställe. Genom detta är det tydligare vilket skyddsombud som ska involveras vid arbetsmiljörelaterade olyckor, förändringar och riskbedömningar.

Skyddsombudet har rätt att stoppa arbete som innebär allvarlig och omedelbar fara samt kräva åtgärder i arbetsmiljön. Under 2023 har arbetssättet gällande hantering av dessa händelser, samt händelser där en myndighet varit inblandad, strukturerats upp. Det kan vara många olika personer och avdelningar inblandade och det är viktigt att händelserna dokumenteras och kommuniceras på rätt sätt och i tid för att uppnå målet, nämligen en god arbetsmiljö. Dessa händelser följs också upp i kommittéerna för att utvärdera om de hanterats på ett korrekt sätt.

Systemstöd inom HMS-området

Göteborgs Spårvägar har under 2023 gjort behovsanalyser och marknadsanalyser med målet att under 2024 kunna implementera ett systemstöd inom HMS-området. Vi har identifierat att det finns ett behov av att underlätta administrationen kring dokumentation och uppföljning på området. Det ska vara enkelt och smidigt för chefer och medarbetare att utföra det förebyggande arbetet i form av till exempel riskbedömningar, egenkontroller och ronder, rapportering av tillbud och olyckor samt administrera olika tillstånd. Det ska också vara enkelt att följa upp dessa olika aktiviteter och snabbt kunna hitta dokumentation samt få en bra överblick.

Delegeringar och uppgiftsfördelning

Avdelningschef SKIP driver tillsammans med säkerhetsenehetn ett förbättringsarbete avseende bolagets delegeringsstruktur. Syftet är att ta fram en bolagsgemensam struktur och metodik som medger överblick, tydlighet och enkel administration. Det ska vara möjligt att i varje enskilt läge avgöra vem som ansvarar för vilka uppgifter och innehar vilka roller, samt att den personen har de resurser och den kunskap som krävs. Implementeringen av förbättringsarbetet har påbörjats under hösten och kommer vara slutfört under våren 2024. Även här är förhoppningen att det tilltänkta systemstödet ska kunna användas för att administrera delegeringarna och undvika pappershantering i den mån det är möjligt.

Lagstadgade hälsoundersökningar

Från och med 2023 pågår ett förbättringsarbete gällande de lagstadgade hälsoundersökningar som krävs enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter. Syftet är att skapa tydlighet i vilka arbetsuppgifter och befattningar som berörs av lagkraven, hur beställningen ska göras och vad som ska dokumenteras. Arbetet bedrivs främst genom workshops och riskbedömningar tillsammans med respektive enhet och grupp inom bolaget. Arbetet planeras fortsätta under 2024.

Parallellt med detta pågår ett arbete med att digitalisera våra arbetssätt samt synka förfarandet med sådana lagstadgade hälsoundersökningar som krävs enligt Transportstyrelsens föreskrifter.

Process HMS och trafiksäkerhet

Under 2023 har Göteborgs Spårvägar haft ett stort fokus på att upprätta ett mer processinriktat arbetssätt. I och med detta har det skapats en ny tvärfunktionell process för HMS och trafiksäkerhet med syftet att göra det enklare för verksamheten att söka information om tillvägagångssätt utifrån typ av händelse eller ärende och inte utifrån perspektiv. Chef ska till exempel inte behöva söka information på flera olika ställen beroende på om det är en miljöolycka, arbetsmiljöolycka eller trafikolycka.

Arbete för ökad social och psykologisk trygghet

Under 2023 har Göteborgs Spårvägar genomfört ett arbete för ökad social och psykologisk trygghet. Bland annat:

- Genomfört pulsmätning för att ta reda på mer om bolagets kultur avseende psykologisk trygghet.
- Genomfört workshops för medarbetare under rubriken – Mot en förbättrad verksamhet (från tystnadskultur till psykologisk trygghet).
- Förtydligat vår bolagskultur med syftet att tydliggöra medarbetarskap, ledarskap och vår kärnvärden och hur de hänger ihop och utgör basen i vår kultur.

Dessutom fortsätter vi att månadsvis följa upp anmälningar om diskriminering och kränkande särbehandling, genomföra ronder för social- och organisatorisk arbetsmiljö och följa upp arbetsmiljön inom våra kommittéer för hälsa, miljö och säkerhet (HMS).

Visselblåsningarna mot bolaget och bolagets anställda har fortsatt att minska i antal, vilket kan tyda på att detta arbete och bolagets ansträngningar att öka tryggheten för våra interna processer har gett resultat.

Tillsammans för ett bättre Göteborg

Vi är både ett vardagligt inslag i stadsmiljön och en ikonisk symbol för Göteborg. Därför är det naturligt att vi gör vad vi kan för en socialt hållbar och trygg stad. Vi engagerar oss i en rad samhällsfrågor som är tätt sammankopplade med vår typ av verksamhet och våra medarbetare. Vi är en stolt huvudpartner till Stadsmissionen och samverkar under året i olika projekt.

Människor utan bostad

Vi har tillsammans med Stadsmissionen startat initiativet Människan utan bostad. Många personer utan bostad spenderar mycket tid ombord på Göteborgs spårvagnar och möter ofta våra spårvagnsförare. Därför har vi tagit fram informationsmaterial om vad Stadsmissionen gör som de medarbetare som möter människor utan bostad kan sprida. I Göteborg lever över 3 000 människor i hemlöshet. Cirka 500 av dem är barn.

Människan bakom uniformen

MBU är ett projekt inom Göteborgs stad som startade 2010 för att ungdomar ska lära känna de som arbetar inom uniformsyrken i Göteborg. Projektet har ett program som löper över hela året då ungdomar bland annat gör platsbesök, minglar med uniformspersonal och vi genomför också övning med simulerad olycka där räddningstjänsten, polisen, Göteborgs Spårvägar, med flera, samverkar.

Julklappsvagnen rullade igen

Inför julen bidrog våra medarbetare med julklappar och olika presentkort till Stadsmissionens julklappsinsamling. Varje december åker Ringlinien runt i Göteborg tillsammans med Stadsmissionen för att ta emot gåvor som stöttar barnfamiljer i ekonomisk utsatthet. Som föregående år blev det stor uppslutning av givmilda göteborgare även i år.

West Pride

Göteborgs Spårvägar är officiell partner till West Pride. Engagemanget bygger på att Göteborgs Spårvägar ställer sig bakom de mänskliga rättigheterna och alla människors lika värde oavsett könsidentitet eller läggning. Vi samverkar med Göteborgs stad kring West Pride.

En ekonomiskt hållbar kollektivtrafik

Resan med kollektivtrafik är vårt främsta bidrag till ett hållbart Göteborg. Under 2023 körde Göteborgs Spårvägar 14,2 miljoner tågkilometer för att på ett miljöanpassat sätt ta människor dit de behöver. Det blir nästan ett varv runt jorden varje dag under ett år!

För oss betyder ekonomisk hållbarhet att vi ska använda, vårda och underhålla våra resurser för att skapa långsiktigt hållbara värden. Göteborgs Spårvägar arbetar strategiskt med frågor kopplade till personalrekrytering och utbildning för en hållbar kompetensförsörjning. Spårvagnarna är vår viktigaste materiella resurs som vi långsiktigt måste vårda och värna om. Våra medarbetare och spårvagnar utgör grunden för frågorna som är kopplade till våra produkter och tjänster. I produktstrategin, som årligen uppdateras, styr resandeutvecklingen kapacitetsfrågor och de olika vagntypernas livslängd.

Avtal för spårvagnstrafik och underhåll av spår

Från 1 januari 2020 förnyades avtalet som Göteborgs Spårvägar har med Västtrafik som ger oss uppdraget att leverera spårvagnstrafik i Göteborg fram till 2034. Samarbetet bygger på den så kallade Västtrafikmodellen, vilket innebär att Göteborgs Spårvägar och Västtrafik samarbetar i flera forum som ger en tätare och bredare kontakt mellan verksamheterna.

Göteborgs Spårvägar har även tecknat avtal med Stadsmiljöförvaltningen i Göteborgs Stad för drift och underhåll av spårvägsanläggningen i Göteborg och Mölndal samt trafikledning för spårvägen och trafiksäkerhet. Avtalet gäller från 2020 till 2034.

Arbete mot korruption

Göteborgs Spårvägar följer Göteborgs stads policy och riktlinje mot mutor. De tydliggör vilket förhållningssätt som gäller i staden för att förebygga risk för att dess företrädare gör sig skyldiga till givande eller tagande av muta eller andra oegentligheter.

Ekonomiskt resultat

Inför budgetåret 2023 fastställdes bolagets affärsplan tillsammans med resultat- och investeringsbudget i styrelsen. I arbetet identifierades ett antal risker och möjligheter, vilka formulerades och diskuterades med bolagets ägare och affärspartners.

Ekonomin följs upp i de tre avtalsområdena: trafikavtalet, utförandeentreprenadavtalet samt övriga avtal. Ekonomin för trafikavtalet visar vid årets slut en budget i balans, det vill säga, på sista raden mycket liten avvikelse mot budget. Inom utförandeentreprenadavtalet kunde tidigt på året konstateras att kostnadsbasen för uppdragen inom avtalet var högre än intäkterna. Detta är ett strukturellt underskott som funnits med sedan avtalsstart. Dialoger med Stadsmiljöförvaltningen har förts under hela 2023 gällande underskottet.

Årets utfall

Bolaget visar vid årets slut ett resultat efter finansiellt netto på -17,5 mnkr, vilket är 17,5 mnkr lägre än budgeterat. Trafikavtalet visar efter årets slut ett resultat på +0,6 mnkr och utförandeentreprenadavtalet -19,3 mnkr samt övriga avtal på +1,2. Utifrån principen om självkostnad så har resultaten bokats upp som en skuld respektive fordran.

Trafikavtalet

Trafikavtalet visar för 2023 ett rörelseresultat före finansiellt netto på 0,6 mnkr, vilket är 0,4 mnkr högre än prognostiserat. Intäkterna har en positiv avvikelse mot budget med 27,3 mnkr. Av dessa kan 20 mnkr hänvisas till upparbetade kostnader för destinationsskyltar, vilka vidarefakturerats under året. Elstöd uppgick till 2,5 mnkr och försäkringsutbetalningar 2,1 mnkr.

Kostnadssidan avviker totalt med 26,6 mnkr mot budget. De positiva avvikelserna består i huvudsak av el 28 mnkr, avskrivningskostnader på grund av senarelagda investeringar på 9,2 mnkr och fordonsdelar på 7,7 mnkr. Dock har direkta kostnader i samband med fordonsunderhållet ökat med 6,5 mnkr. En försvagad valutakurs har inneburit ökade valutakursförluster på 1,6 mnkr. Ytterligare negativa budgetavvikelser består av kostnadsgruppen entreprenadkostnader 43,5 mnkr över budget, 20 mnkr av dessa avser destinationsskyltar. Årets inkurans uppgår till 20 mnkr.

Under drift, material och tjänster finns en negativ avvikelse mot budget med -11,3 mnkr. Avvikelsen kan i sin helhet förklaras med att uttag av material kopplat till underhåll av spårvagn är högre än budget samt att ytterligare utrangeringskostnader (8 mnkr) bokats upp för vangsmodell M28.

Utförandeentreprenadavtalet

Utförandeentreprenadavtalet visar för 2023 ett rörelseresultat före finansiellt netto på -19,3 mnkr. De totala kostnaderna är avstämda med Stadsmiljöförvaltningen och kommer att faktureras, vilket innebär att utförandeentreprenadavtalet har ett nollresultat.

Underskottet förklaras med att:
1) 11,5 mnkr av overheadkostnaderna inte har finansierats i tillräckligt hög utsträckning på grund av att debiterad tid var lägre än budgeterat.

2) 5,4 mnkr ofinansierade overheadkostnader, det vill säga. oförutsedda kostnader som borde ha finansierats genom á-prislistan.

3) 5,1 mnkr består av ej registrerade leverantörsfakturor i underhållssystemet, vilket får konsekvensen att registrerade kostnader gentemot kund är lägre än beställning.

4) Försäljning av skrot och avyttring av fordon förbättrar resultatet med 2,7 mnkr i sin helhet.

Krav och styrning för hållbara inköp

Vi arbetar utifrån Göteborgs stads inköpspolicy och använder i första hand stadens ramavtal. Undantaget är upphandling av produkter och tjänster som är specifika för vår verksamhet, som reservdelar till spårvagnar.

Vid kravställning är ambitionen att medarbetare som arbetar med det aktuella upphandlingsområdet alltid ska delta i processen för att få bästa resultat. Upphandlingar förs in i en upphandlingsplan. Genom den framgår vilka resurser som ansvarar för genomförandet av respektive upphandling. Innan upphandlingen registreras sker en godkännandeprocess genom formuläret begäran om upphandlingsstöd där vd och avdelningschef verifierar att upphandling ska ske.

Krav och kontroll

Vid upphandling av specifika tjänster ställer vi krav på att leverantörerna arbetar med miljö (ISO 14000), kvalitet (ISO 9000) och arbetsmiljöfrågor (OSHAS 18 000) samt att de följer ILO:s kärnvärden och inte kränker grundläggande mänskliga rättigheter. Internt utför vi löpande kontroller av upphandlingarna, där även materialförsörjningscheferna är delaktiga.

Utbildning hos staden

Alla medarbetare som har inköps- eller beställningsrätt ska genomgå utbildning i Göteborgs Stads inköpspolicy och Lagen om offentlig upphandling. Under 2022 har fem utbildningstillfällen genomförts.

Kategorier ger bättre samordning

Inköpsavdelningen deltar aktivt i stadens utvecklingsarbete för att identifiera hur vi kan upphandla utifrån olika kategorier. Syftet är att få bättre samordningseffekter på affärsmässiga, ekonomiska, kvalitativa och miljömässiga parametrar i upphandlingar. Vi har själva identifierat omkring tio olika kategorier, bland annat entreprenad, anläggning, bemanningstjänster, underhållstjänster och fordon, som är intressanta för Göteborgs Spårvägars framtida inköp.

Felaktiga inköp granskas

För att identifiera inkorrekta upphandlingar och vidta åtgärder, genomfördes i maj 2023 en uppföljning av 225 leverantörer. Där framkom att 85 procent av den granskade inköpsvolymen omfattas av upphandlade kontrakt eller ramavtal. De avvikelser som identifierades har lagts in i vår upphandlingsplan för uppföljning.

Göteborgs Spårvägars hållbarhetsredovisning

Det här är Göteborgs Spårvägars sjunde hållbarhetsredovisning som upprättats i enlighet med årsredovisningslagen 6 kap 11§. Rapporten innehåller information om bolagets arbete inom områdena miljö, sociala förhållanden och ekonomi för räkenskapsåret 2023. Vår verksamhet är bred och i vårt uppdrag berör vi alla tre dimensioner av hållbarhet. Vi tillämpar Global Reporting Initiative (GRI) Standards nivå Core för hållbarhetsrapporteringen och har definierat omfattningen till de områden som GRI-index hänvisar till. Uppgifterna till hållbarhetsredovisningen har hämtats från våra ekonomi- och ledningssystem, undersökningar samt rapportering från olika avdelningar i bolaget.

Väsentliga frågor och väsentlighetsanalys

Processen med att identifiera väsentliga frågor grundas i att vi analyserar insikter från dialog med våra intressenter, tar del av den prioritering som Göteborgs Stadshus gör samt undersöker branschtypiska indikatorer enligt GRI. Väsentliga frågor sammanställs, analyseras och prioriterats för vidare behandling i Göteborgs Spårvägars ledningsgrupp och styrelse. Ledningsgruppen ansvarar för det övergripande arbetet på hållbarhetsområdet. I det dagliga arbetet och i relationen med olika intressenter sker styrningen genom bland annat vision, affärsidé, affärsplan, verksamhetsplaner och budget. Styrningen av Göteborgs Spårvägar utgår från aktuella lagar, ägardirektiv, riktlinjer samt styrande dokument i både Göteborgs stad och internt.

Årsberättelse 2023

För räkenskapsåret 2023 har Göteborgs Spårvägar valt att upprätta en årsberättelse som utgörs av hållbarhetsredovisning, trafiksäkerhetsredovisning och årsredovisning. Det samlade dokumentet publiceras på vår webbplats: goteborgssparvagar.se. Kontakt för årsberättelsen och dess innehåll är e-post: kommunikation@sparvagen.goteborg.se

GRI-index

Upplysning		Sida	Kommentar och avsteg
102-1	Organisationens namn	-	Göteborgs Spårvägar AB
102-2	Aktiviteter, varumärken, produkter och tjänster	49	Varumärket är Göteborgs Spårvägar AB och bolaget bedriver spårvagnstrafik och underhåll av spårvägsanläggning.
102-3	Huvudkontorets lokalisering	49	Göteborg, Sverige
102-4	Verksamhetens lokalisering	-	Göteborg och Mölndal, Sverige
102-5	Ägarstruktur och juridisk form		Ägs till 85 procent av Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB, org.nr 559161–0190, som i sin tur ägs till 100 procent av Göteborgs Stadshus AB, org.nr. 556537–0888. Resterande 15 procent av aktierna ägs av Västtrafik AB, org.nr 556558–5873.
102-6	Marknader som företaget verkar inom	49	Göteborgs Spårvägar bedriver verksamhet i kommunerna Göteborg och Mölndal.
102-7	Organisationens storlek	11	Vid 2023-12-31 var det 1 312 anställda.
102-8	Information om anställda	44	Data hämtas från löneadministrationssystemet Personec. Det finns ingen signifikant veriation av anställda under året.
102-9	Leverantörskedja		
102-10	Signifikanta förändringar i organisationen och dess leverantörskedja.	-	Inga signifikanta förändringar i leverantörskedjan.
102-11	Förhållningssätt till försiktig-hetsprincipen	-	Inför beslut om åtgärder med negativ påverkan på miljön eller människors hälsa beaktar vi hänsynsreglerna i miljöbalken där försiktighetsprincipen ingår.
102-12	Externa hållbarhetsinitiativ	-	Inga initiativ under 2023
102-13	Medlemskap i organisationer	-	Inga medlemskap 2023
102-14	Uttalande från vd	6	
102-16	Värderingar, principer, standar-der och uppförandekod	4	Bolaget följer Göteborgs Stads riktlinjer.
102-18	Styrningsstruktur	50	
102-40	Lista över intressenter	9	
102-41	Kollektivavtal	-	100 procent av GS medarbetare omfattas av kollektivavtal.
102-42	Identifiering och urval av intressenter.	9, 10	
102-43	Metod för intressentdialog	10	
102-44	Viktiga frågor som har lyfts av intressenterna	10, 52	
102-45	Enheter inkluderade i årsredo-visningen	48	Årsredovisning med förvaltningsberättelse och finansiell redovisning finns från sidan 48.
102-46	Fastställande av rapportinne-håll och avgränsning av frågor	49	
102-48	Ändrad information i tidigare redovisning	-	Inga behov av att justera innehåll.
102-49	Väsentliga förändringar som gjorts sedan föregående redo-visningsperiod kring avgräns-ning och omfattning.		Inga förändringar från 2022.
102-50	Redovisningsperiod	-	1 januari – 31 december 2023
102-51	Datum för senaste utgivna redovisning	-	13 mars 2023
102-52	Redovisningscykel	-	Kalenderår
102-53	Kontaktperson		Kommunikatör Åsa Wall, kommunikation@sparvagen.goteborg.se
102-54	Angiven redovisningsnivå enligt GRI-standarden	45	GRI standard Core option
102-55	GRI-index	46-47	
102-56	Extern granskning	-	Hållbarhetsredovisningen har inte genomgått någon tredjepartsgranskning av kraven enligt GRI.

Styrning av hållbarhetsfrågor			
103-1	Beskrivning av väsentliga frågor och dess avgränsningar	30	
103-2	Ledning, styrning och vägle-dande dokument för hållbar-hetsfrågor		Bolagets styrelse har haft sju ordinarie möten under 2023 och väsentliga frågor som behandlats är affärsplan, budget, verksamhetsplaner, ar-betsmiljö, säkerhet, intern kontrollplan samt bokslut och uppföljningsrap-porter till Göteborgs Stadshus AB och stadsledningskontoret i Göteborgs stad.
103-3	Utvärdering av styrningen	30	

Miljö, klimat och energi			
301-1	Materialanvändning	33-35	
302-1a	Energianvändning	34	Avser förbrukning av el, värme och kyla i våra fastigheter.
302-1b	Energianvändning	34	Avser förbrukning av el för spårvagnstrafik.
303-3	Vattenanvändning och han-tering	33	Avser vattenanvändning för tvätt av spårvagnar
305-1	Utsläpp av direkta växthus-gaser	32	Enligt GHG-protokollet Scope 1
305-2	Utsläpp av indirekta växthus-gaser	32	Enligt GHG-protokollet Scope 2
305-3	Utsläpp av andra växthusgaser	32	Enligt GHG-protokollet Scope 3
305-5	Minskning av växthusgasut-släpp	32	
305-7	Utsläpp av växthusgaser	32	
306-2	Avfallsmängder och hantering	35	

Socialt, arbetsmiljö och hälsa			
403-1	Ledningssystem för arbetsmiljö	40	
403-2	Riskidentifiering, riskbedömning och utredningar av olyckor	38	Riskanalyser och arbetsmiljöronder genomförs av chefer, berörd personal och skyddsombud. Sjukfrånvaron uppgår till 6,3 procent under 2023.
403-3	Tjänster för arbetsmiljön	38-41	
403-5	Utbildning för medarbetarna i arbetsmiljö och hälsa	40	
403-6	Främjande av medarbetarnas hälsa	38-41	Medarbetare erbjuds friskvårdsbidrag, hälsofrämjande aktiviteter samt besök hos företagshälsovård.
403-9	Arbetsrelaterade tillbud och olyckor	50	Skyddsombud finns.
404-2	Program för utbildning och kompetens		Medarbetare genomgår både årlig lagstadgad utbildning och övrig kompe-tensutveckling
405-1	Information om könsfördelning och ålder	11, 52	
413-1	Sociala samhällsengagemang	42	

Ekonomi			
201-1	Direkt ekonomiskt värde	44	
205-1	Risker för korruption	43	Hela verksamheten analyseras ur ett korruptionsperspektiv
205-2	Utbildning inom antikorruption		
205-3	Fall av korruption och vidtagna åtgärder	43	

Förvaltningsberättelse

Verksamhetens art och inriktning

Styrelsen och verkställande direktören för Göteborgs Spårvägar AB avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 2023-01-01 – 2023-12-31.

Göteborgs Spårvägar AB (GS), med säte i Göteborgs kommun, bedriver spårvagnstrafik och drift och underhåll av spårvägsanläggning inom Göteborgs och Mölndals kommuner.

Från och med 2020 tilldelades Göteborgs Spårvägar, som utförare, ett nytt avtal för drift och underhåll av spårvagnstrafiken av beställaren Västtrafik. Dessutom har beställaren Stadsmiljöförvaltningen i Göteborgs stad tilldelat Göteborgs Spårvägar avtalen för drift och underhåll av spårvägsanläggningen i Göteborg och Mölndal samt trafikledning av spårväg och samarbete kring trafiksäkerhet. Samtliga avtal och kundrelationer sträcker sig till 2034.

Göteborgs Spårvägar har ett trafiktillstånd som är utfärdat av Transportstyrelsen som även är bolagets tillsynsmyndighet gällande själva trafikutövandet.

Vår verksamhet

Göteborgs Spårvägar utför all spårvagnstrafik i Göteborg och i Mölndal. Primära intressenter är de som reser med spårvagnstrafiken medan tjänsterna beställs enligt ett tilldelat avtal av Västtrafik AB till utgången av år 2034. Uppdraget omfattar dessutom underhåll av spårvagnar och trafikledning för spårvagnstrafiken. Under 2023 genomfördes cirka 128 miljoner kundresor (2022, 119 miljoner).

Verksamhetens ändamål

Styrelsen och verkställande direktören bedömer att verksamheten är i linje med kommunens ändamål med sitt ägande av bolaget och att bolaget har följt de principer som framgår av 3 § i bolagsordningen.

Ägarförhållanden

Göteborgs Spårvägar ägs till 85 procent av Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB, org.nr 559161–0190 med säte i Göteborgs kommun, som i sin tur ägs till 100 procent av Göteborgs Stadshus AB, org.nr. 556537–0888 med säte i Göteborgs kommun. Resterande 15 procent av aktierna ägs av Västtrafik AB, org.nr 556558–5873.

Förslag till vinstdisposition (kronor)
Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel:

Balanserat resultat	50 735 315
Årets resultat	- 2 399 020
	48 336 295

Styrelsen föreslår att

I ny räkning balanseras	48 336 295
	48 336 295

Beträffande företagets resultat och ställning i övrigt hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkningar, rapporter över förändringar i eget kapital, kassaflödesanalyser samt noter.

Alla belopp uttrycks i tusentals svenska kronor där ej annat anges.

Flerårsöversikt: Utveckling av verksamhet, ställning och resultat

(TKR)	2023	2022	2021	2020
Nettoomsättning	1 342 511	1 207 954	1 187 697	1 133 985
Rörelseresultat	0	21	17	-91
Resultat efter finansiella poster	822	866	347	395
Balansomslutning	567 156	471 191	489 347	490 650
Soliditet [1]	43,3 %	52, 1 %	50, 2 %	50,1 %
Avkastning på eget kapital [2]	-1,0%	2,3 %	2,4 %	2,9 %
Avkastning på totalt kapital [3]	2,4 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %
Medelantal anställda	1 312	1 229	1 222	1 198

1. Justerat eget kapital / Balansomslutning. Med justerat eget kapital avses eget kapital + obeskattade reserver med avdrag för uppskjuten skatteskuld. 2. Årets resultat / Genomsnittligt justerat Eget kapital. 3. (Resultat efter finansiella intäkter och kostnader + räntekostnader. / Genomsnittlig balansomslutning.

Väsentliga händelser

Försämrat säkerhetsläge

Den 17 augusti 2023 beslutade Säkerhetspolisens chef att höja terrorhotnivån i Sverige från tre, förhöjt hot, till fyra, högt hot, på den femgradiga skalan. Göteborgs Spårvägars samhällsviktiga uppdrag innebär att vi ska kunna bedriva verksamhet, så länge och i så stor omfattning som det absolut är möjligt, även under stora samhällsstörningar, men även om Sveriges regering fattar beslut om höjd beredskap/krig. Vi har under 2023 höjt tempot i vårt kris-och krigsberedskapsarbete samt löpande genomfört kompetenshöjande insatser. Vi övar ofta, enskilt och tillsammans med andra. Vi ser löpande över vårt fysiska och personella skydd och vidtar åtgärder för att förstärka det, och vi arbetar intensivt på våra arbetssätt för att kunna hantera vår information på ett säkert sätt.

Flera förändringar i GS ledning

Göteborgs Spårvägars styrelse är politiskt tillsatt och valresultatet 2022 ledde till förändringar i styrelsen I mars blev Johanna Hector Lund ny ordförande. Senare under året meddelade sedan vd Hans Nilsson att han ämnade att lämna sitt uppdrag. Som tillförordnad vd utsågs Linda Rudenwall. Hon fick sedan fortsatt förtroende att fortsätta som vd från och med 1 januari 2024. Därtill har Göteborgs Spårvägar fått två nya avdelningschefer (en ordinarie och en tillförordnad) samt en organisationsförändring har genomförts. Nio avdelningar har blivit åtta då Marknad och produkt slogs ihop med Ledning och kommunikation och bildade den nya avdelningen Kommunikation och trafikutveckling.

Sista M33 är levererad

I november levererades den sista M33:an och nu är samtliga 40 vagnar på plats. 30 av vagnarna är enkelriktade och tio är dubbelriktade. De enkelriktade vagnarna tar 75 sittande och 155 stående resenärer. Planen är att M33 ska rulla fram till 2050-talet.

Brist på spårvagnsförare

Hela kollektivtrafikbranschen dras med brist på förare och det har varit svårt att rekrytera och behålla spårvagnsförare under en tid. 2023 startade vi året med en brist på 35 förare men stängde året med en brist på cirka 75 till 80 förare, totalt har vi cirka 600 förare. Det har lett till att Västtrafik har reducerat trafikutbudet men också till att vissa turer ställs in akut på grund av personalbrist. Att attrahera och behålla fler förare har varit ett av våra högst prioriterade områden under året och ett flertal åtgärder har vidtagits för att förbättra erbjudandet.

Hälsa och arbetsmiljö

Under 2023 har vi genomfört workshops i tystnadskultur för att möta upp ett problemområde som identifierades i årets stora medarbetarenkät. Vi har genomfört utbildningar i grundläggande ekonomi för chefer med syfte att skapa trygghet för nya chefer men vände sig även till alla chefer som ville öka kunskapen inom området. Vi har också under året påbörjat arbetet med att erbjuda alla medarbetare i bolaget HLR- utbildning. Fyra instruktörer på utbildningsenheten har gått en certifieringsutbildning och rätt utrustning har köpts in.

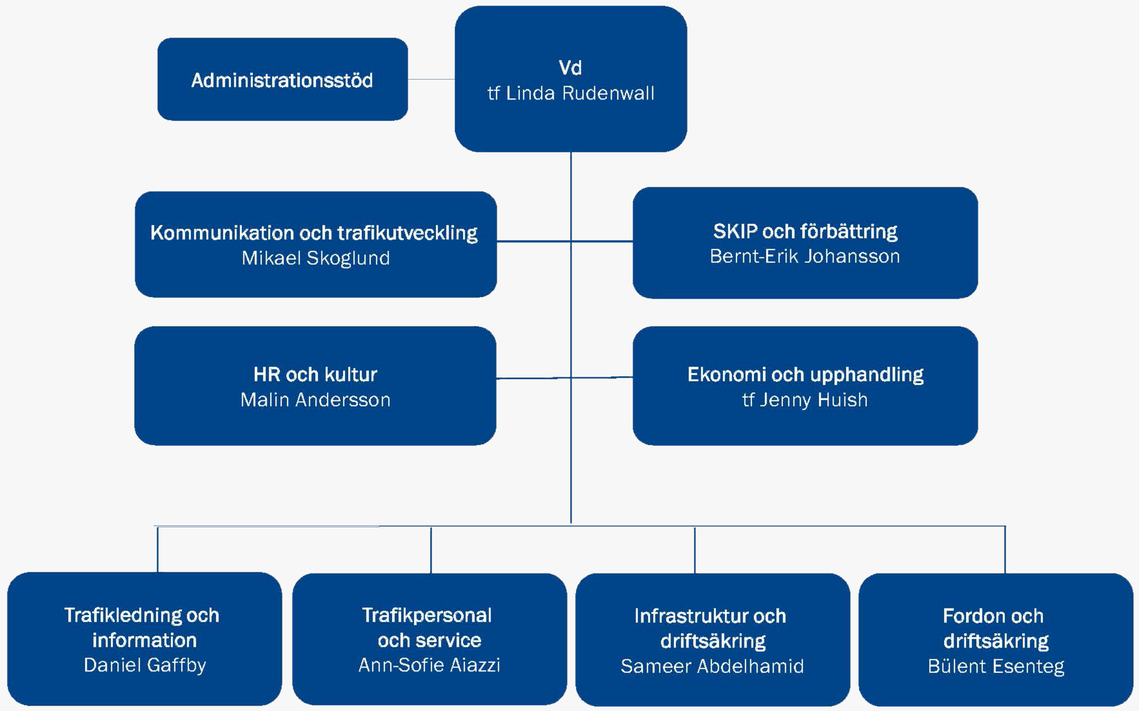
Vi hade under 2023 följande arbetsmiljöhändelser: 11 fall av arbetssjukdom, 15 fall av färdolycksfall, 156 olycksfall, 103 riskobservationer och 340 tillbud.

Underhåll av banan

Hastighetsbegränsningarna på grund av akut slitage i banan har under året varit ovanligt många. Anledningen till att läget varit extra ansträngt är främst att tung trafik som bussar och lastbilar kör i spåren vilket orsakar sprickbildningar och ett större slitage än normalt. Orsaken till flera av problemen är även ett eftersatt underhåll historiskt.

För att minska akuta arbeten och hastighetsbegränsningar har GS föreslagit en underhållsplan av banan för 2024. En långsiktig underhållsplan som sträcker sig fram till 2034, då avtalet med Stadsmiljöförvaltningen löper ut, är också under arbete.

Organisationsschema december 2023



Väsentliga händelser inom våra avtal

Spårvagnsverksamheten

Trafikavtal mellan Göteborgs Spårvägar och Västtrafik tecknades i maj 2019 och trädde i kraft 1 januari 2020. Avtalet sträcker sig till 2034.

Ett trepartssamarbete mellan Göteborgs Spårvägar, Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen har inletts under 2023 med syfte att skapa förutsättningar för en säkrare bana med bättre framkomlighet.

Spårvagnsflottan

Spårvagnsflottan består idag utav fyra fordonstyper. M29 med utfasning 2026, M31 och M32 med bedömd utfasning 2035 – 2040 samt M33 som slutlevererades under hösten 2023. Fordonstypen M34 bedöms levereras mellan 2024 och 2027. Baserat på spårvagnsflottans sammansättning anpassas underhålls- och depålogistiken på depåerna Rantorget, Majorna, Slottsskogen samt depå Ringön, som slutlevereras för operativ drift under 2024.

Utförandeentreprenadavtalet

Ett avtal har tecknats mellan Göteborgs Spårvägar och Stadsmiljöförvaltningen i Göteborgs stad angående drift och underhåll av spårvägsanläggningen inom Göteborgs och Mölndals kommun. Avtalet startade 1 januari 2020 och sträcker sig till 2034.

Under 2023 har mätningar, besiktningar och reparationer utförts på spårvägsanläggningen. Bland annat:

- Hela spårvägsanläggningens 170 000 meter spår och kontaktledning har besiktats.
- Samtliga signal- och växelanläggningar har besiktats.
- 150 meter kontaktledning är bytt från 80 mm2 till 100 mm2.
- Tio kontaktledningsmaster har tillkommit.
- Spårvägsanläggningen vid Gårdadepån är nu en del av Stadsmiljöförvaltningens anläggning.
- Cirka 13 400 meter har spårriktats.
- 29 315 meter spår har slipats.
- Åtta tunganordningsbyten har genomförts.
- Ett antal växelstyrningar och växelomläggningsaggregat har renoverats eller bytts ut.
- Spårvägsanläggningarnas 461 växlar har spolats och kontrollerats cirka 70 000 gånger.
- Våra fordon som skenrensar har rullat cirka 2 800 timmar.
- Två växlar har bytts ut i spårvagnsdepåerna.

Flera tilläggs- och underhållsprojekt har genomförts under året. Till årets större projekt hör:

- Byte Spårkomplex Svingeln och O8-bron.
- Spårbyte Wavrinskys plats.
- Spårbyte Åkareplatsen.
- Spårbyte Södra Hamngatan.
- Spårbyte Medicinaregatan.

Övriga avtal

Vi har under året haft flera stora bockningsuppdrag för andra aktörer och städer.

Förväntad framtida utveckling

Vår verksamhet

Göteborgs Spårvägar fortsätter arbetet mot en SIQ-certifiering 2023 som kommer höja kvaliteten på vårt arbete på lång sikt. Parallellt moderniserar och digitaliserar vi flertalet av våra arbetssätt och system för att kunna effektivisera processerna i organisationen.

Kompetensförsörjning

Gemensamt för offentlig sektor är allt större utmaningar med att försörja verksamheten med kompetens. Trafikoperatörer har svårt att tillsätta tillräckligt med förare. Förarbristen resulterar i reducerad spårvagnstrafik. Andra grupper som är viktiga att attrahera och behålla är tekniker och specialister. För att skapa förutsättningar för att kunna attrahera och rekrytera morgondagens medarbetare arbetar bolaget brett på flera fronter med såväl med utveckling av arbetsgivarerbjudandet i form av löner, förmåner, schemaläggning och utveckling av interna processer som samarbeten med andra aktörer för att försöka sänka trösklarna in i yrket.

Säkerhet

Göteborgs Spårvägar behöver fortsätta sitt ständiga förbättringsarbete på säkerhets- och trygghetsområdet. Resurser behöver läggas på det tekniska och fysiska skyddet av våra depåer med målet att öka säkerheten och tryggheten för våra medarbetare. Utbildningsinsatser behöver genomföras för att öka säkerhetskulturen och kunskapen kring vilka risker som finns inom Göteborgs Spårvägar verksamhet och hur vi ska hantera dem.

Spårvagnsverksamheten

Under 2023 levererades den sista spårvagnen av modell M33 vilket har varit viktigt för den framtida utvecklingen av spårvagnstrafiken. Västtrafik har även beställt 100 spårvagnar av den längre modellen M34 vars leverans är planerad mellan 2024 och 2027.

Under 2024 förväntas depå Ringön att invigas. Ringödepån är en förutsättning för att fler vagnar och utökad trafik samt eventuellt nya bansträckor. Depån krävs för att kunna ta emot, parkera och underhålla spårvagnsflottan, och då specifikt de längre modellerna M33 och M34.

Västfastigheter gjorde under sista delen av 2023 en förstudie på hur Majornadepån, vår äldsta depå, skulle kunna rustas upp och moderniseras. Förstudien undersökte hur Majorna kan anpassas efter GS verksamhetsbehov, samtidigt som man vill bevara byggnadens hundraåriga charm och karaktär. Västfastigheters styrelse fattar beslut om fortsatt tillvägagång under 2024. Att Majorna moderniseras för att möta dagens verksamhetsbehov och arbetsmiljökrav är av största vikt för att kunna underhålla hela vagnsflottan.

Spårvagnstrafiken bedöms vara en prioriterad och viktig del Göteborgsregionens utveckling. Målbild Koll 2035 som Göteborgs stad och Västra Götalandsregionen tagit fram visar att nya spårvägar och stråk ingår i målbilden för stadstrafiken år 2035. Enligt prognosen ska göteborgaren i snitt göra 1,13 resor per dag år 2035.

Övriga byggprojekt inom staden beräknas att öka, vilket kommer innebära störningar på verksamheten. Att ha en väl fungerade samordning och planering inom vår verksamhet samt med vår beställare och övriga intressenter är en förutsättning för att spårvagnstrafiken ska fungera väl framöver.

Utförandeentreprenadavtalet

Underhåll samt investeringar i spårvägsanläggningen bedöms fortsättningsvis vara en prioriterad och viktig del inom Göteborgs stad. Därav kan vi räkna med en fortsatt utveckling av tilläggs- och underhållsprojekt och vi kommer att behöva säkra vår bemanning för att klara uppdragen.

Övriga avtal

Ansvarsgränserna mellan Göteborgs Spårvägar och Västfastigheter kommer fortsätta att förtydligas under kommande åren. Vi ser en stark utveckling med fler ansvarsområden som fördelas på Göteborgs Spårvägar egna fastighetsenhet. Vi hoppas kunna fortsätta spårbocka åt Norrköpings kommun och kanske även åt andra spårvägsstäder som Lund och Stockholm. De närmaste åren hoppas vi komma fram med långsiktiga avtal för våra andra leveranser mot till exempel Stadsmiljöförvaltningen, Västtrafik och Stadsledningskontoret.

Personal, sammansättning och rörlighet

Det totala antalet anställda uppgår vid årsskiftet till 1 312 (föregående år 1 319) varav 1 148 är tillsvidareanställda i tjänst och 115 är timanställda. Av det totala antalet anställda är andelen kvinnor är 25 procent. Knappt 40 procent av det totala antalet anställda är över 50 år. Den interna rörligheten är relativt hög och förargruppen utgör till stor del rekryteringsbas för tjänster som trafikledare och instruktörer. Ett långsiktigt arbete med kompetensförsörjning och förbättrat medarbetarerbjudande är fortsatt av vikt.

Väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer

Finansiella risker

Göteborgs Spårvägars finans- och riskhantering är underordnad Göteborgs stad. Likvida medel är anslutna till Göteborgs stads koncernkonto och vår finans- och riskhantering framgår av ”Göteborgs stads riktlinje för finansverksamheten”, vilken är fastställd av kommunfullmäktige. Operativt hanteras frågorna rörande denna av stadsledningskontorets finansfunktion och koncernbanken.

Göteborgs Spårvägar avsättning för pensioner är tryggad genom kommunal borgen av Göteborgs stad.

Operativa och affärsmässiga risker

Sedan en tid tillbaka har Göteborgs Spårvägar utmaningar när det gäller att rekrytera medarbetare inom framför allt operativa yrkeskategorier, så som spårvagnsförare, mekaniker och elektriker. Vi ser fortsatt stora utmaningar kopplat till bemanning inom dessa yrkeskategorier. Bolaget har under 2023 arbetat med att se över vårt arbetsgivarerbjudande till särskilt svårbemannade grupper, med särskilt fokus på spårvagnsförare. Vi kommer även under 2024 att se operativa konsekvenser i form av reducerad trafik eftersom vi fortsatt har förarbrist.

I Göteborg pågår flera stora byggprojekt som i vissa fall leder till stora störningar för vår verksamhet. Detta ger en hård trafikmiljö som belastar oss negativt oavsett om det handlar om trafikutövning eller underhållsarbete på spåranläggningen. Framkomlighetsproblematik påverkar både arbetsmiljön och leveransen. Vi ser också fortsatta risker för hastighetsnedsättningar och avstängningar på grund av akuta behov av underhåll av banan.

Vi ser risker i vår fordonskapacitet framåt. Fordonstyp M31 kommer under de kommande åren att genomgå en revision, vilket reducerar antal fordon i trafik. De nya vagnarna M34 som är under produktion riskerar att försenas i leverans samtidigt som behov av omedelbar åtgärd på grund av sprickbildning hos M32:orna riskerar att ytterligare minska vår fordonskapacitet. Vi har dessutom en äldre fordonstyp M29 som riskerar att utrangeras i förtid på grund av akuta behov av rostsanering. Totalt genomför vi nu rostsanering på 20 vagnar, men behovet kan visa sig större under de kommande två åren.

Depå Ringön etapp 2 kommer att öppna till sommaren 2024. Det finns risker i samband med uppstarten av depån vad gäller bemanning av depån samt utbildningar som behöver utföras.

Miljö

En hållbar stad

Göteborgs Spårvägar bidrar positivt till Göteborg Stad genom att se till att göteborgarna kan ta sig runt i staden med hjälp av kollektivtrafiken. Detta är i linje med Göteborg stads klimat och miljöplan där det står beskrivet att för att nå delmålet krävs det att fler tar sig runt med hjälp av gång, cykel men även med hjälp av kollektivtrafik. Våra spårvagnar drivs på förnybar el vilket inte genererar några direkt utsläpp vid användningen av elen.

Vår klimatpåverkan

Årligen beräknar vi vår totala klimatpåverkan och den kategori som utgör vår största klimatpåverkan är kategorin inköp av varor och tjänster. Vårt bolagsövergripande mål är att vår totala klimatpåverkan per resa ska minska och därför har vi under hösten 2023 på börjat ett arbete som kommer visa vägen kring hur vår totala klimatpåverkan ska minska så att vi är i linje med Göteborg Stads Klimat och miljöprogram.

Vi har även under året energieffektiviserat genom att minska på värmeläckage från våra byggnader genom att byta ut portar samt bytt belysningsarmaturer till led för att spara på elförbrukningen.

Vår verksamhet

I övrigt räknas vår verksamhet som en anmälningspliktig C-verksamhet enligt miljöbalken, huvudsakligen på grund av att vi tvättar spårvagnar i en stor omfattning, övriga delverksamheter som förekommer är maskinell metallbearbetning samt att vi förbrukar organiska lösningsmedel. Verksamheten följs årligen upp genom tillsynsbesök från miljöförvaltningen, egenkontroller och ronder men även genom intern- och externrevisioner.

Buller

Vi arbetar aktivt med att begränsa buller och gnissel som uppkommer från spårvagnarna. Det görs främst genom översyn av rutiner kring underhåll samt nya metoder och medel för smörjning. För att minska gnissel i spåren har vi fasta smörjstationer på strategiska platser i spårvägsanläggningen och vi optimerar utläggningspunkterna baserat på kundklagomål. Problemet är komplext utifrån de förutsättningar med vagnar och infrastruktur som vi har att utgå ifrån.

Utförandeentreprenadavtalet

Avdelningen Infrastruktur och driftsäkring genomför drift, underhåll och byggnation av spår-, kontaktlednings- och signalsäkerhetsanläggningar. Infrastrukturs betydande miljöaspekter är buller i samband med fordonstrafik och från arbetsmaskiner, kemikalieanvändning samt utsläpp till luft från förbränningsmotorer. Avdelningen genomför ett systematiskt arbete med att minska sin miljöpåverkan.

Bullrande arbeten uppkommer framförallt i samband med underhåll på spår och påverkar både omgivning och arbetsmiljö. Mätningar genomförs löpande och till följd har en del maskiner och utrustningar bytts ut till tystare alternativ. På avdelningen Infrastruktur och driftsäkring används ett flertal kemiska produkter. Den största mängden kemikalier som används är produkter för att minska friktion och ljud mellan räls och spårvagn samt produkter för smörjning av växlar.

Hållbarhetsrapport

I enlighet med 6 kap 11§ ÅRL har Göteborgs Spårvägar AB valt att upprätta den lagstadgade hållbarhetsredovisningen som en del av årsberättelsen 2023. Hållbarhetsredovisningen har överlämnats till revisorer samtidigt som årsredovisningen. Tillsammans utgör hållbarhetsredovisning, trafiksäkerhetsrapport och årsredovisning delarna i Göteborgs Spårvägars årsberättelse 2023 som finns tillgänglig i sin helhet på goteborgssparvagar.se.

Finansiell redovisning

Resultaträkning

(TKR)	NOT	2023	2022
Rörelsens intäkter			
Nettoomsättning	4	1 342 511	1 207 954
Aktiverat arbete för egen räkning		0	269
Övriga rörelseintäkter	5	12 907	12 824
		1 355 418	**1 221 047**
Rörelsens kostnader			
Råvaror och förnödenheter		−346 608	−282 031
Övriga externa kostnader	6,7	−233 313	−188 986
Personalkostnader	8	−754 349	−731 777
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	11-15	−19 537	−18 232
Övriga rörelsekostnader	13	−1 611	0
Rörelseresultat		**0**	**21**
Resultat från finansiella investeringar			
Övriga ränteintäkter och liknande intäkter		1 225	919
Räntekostnader och liknande kostnader		−403	−74
Resultat efter finansiella poster		**822**	**866**
Bokslutsdispositioner	**9**		
Förändring av periodiseringsfond		0	−2 900
Förändring överavskrivningar		−3 220	9 500
Resultat före skatt		**−2 398**	**7 466**
Skatt på årets resultat	10	−1	−1 820
ÅRETS RESULTAT		**−2 399**	**5 646**

Balansräkning

(TKR)	NOT	2023	2022
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar			
Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	11	44 888	52 800
		44 888	**52 800**
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	12	1 008	1 191
Nedlagda utgifter på annans fastighet	13	10 754	12 092
Transportmedel	14	29 300	4 760
Inventarier, verktyg och installationer	15	57 408	51 074
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	16	15 788	18 220
		114 258	**87 337**
Summa anläggninstillgångar		**159 146**	**140 137**
Omsättningstillgångar			
Varulager m m			
Råvaror och förnödenheter		148 731	119 980
		148 731	**119 980**
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		161 774	134 064
Fordringar hos koncernföretag		33	750
Aktuella skattefordringar		21 332	9 442
Övriga fordringar		11 901	3 328
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	17	64 239	63 490
		259 279	**211 074**
Summa omsättningstillgångar		**408 010**	**331 054**
SUMMA TILLGÅNGAR		**567 156**	**471 191**

(TKR)	NOT	2023	2022
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital (1 500 aktier)		150 000	150 000
Reservfond		5 610	5 610
		155 610	**155 610**
Fritt eget kapital			
Balanserad vinst		50 735	45 089
Årets resultat		–2 399	5 646
		48 336	**50 735**
Summa eget kapital		**203 946**	**206 345**
Obeskattade reserver	18	**52 502**	**49 282**
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	19	29 054	32 261
Övriga avsättningar	20	19 415	14 366
		48 469	**46 627**
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		82 063	28 660
Skulder till koncernföretag		5 443	2 743
Skuld Göteborgs Stad		44 145	6 110
Övriga kortfristiga skulder		34 264	25 095
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	21	96 324	106 329
		262 239	**168 937**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**567 156**	**471 191**

Rapport över förändring i eget kapital

	BUNDET EGET KAPITAL		FRITT EGET KAPITAL		
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserad vinst	Årets resultat	Summa eget kapital
Ingående balans per 1 januari 2022	**150 000**	**5 610**	**39 912**	**5 877**	**201 399**
Disposition av föregående års resultat			5 877	– 5 877	0
Årets resultat				5 646	5 646
Utgående balans per 31 december 2022	**150 000**	**5 610**	**45 098**	**5 646**	**206 345**

Aktiekapitalet utgörs av 1 500 aktier med ett kvotvärde motsvarande 100 000 kronor.

	BUNDET EGET KAPITAL		FRITT EGET KAPITAL		
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserad vinst	Årets resultat	Summa eget kapital
Ingående balans per 1 januari 2023	**150 000**	**5 610**	**45 089**	**5 646**	**206 345**
Disposition av föregående års resultat			5 646	– 5 646	0
Årets resultat				– 2 399	– 2 399
Omföring obeskattade reserver					
Utgående balans per 31 december 2023	**150 000**	**5 610**	**50 735**	**– 2 399**	**203 946**

Aktiekapitalet utgörs av 1 500 aktier med ett kvotvärde motsvarande 100 000 kronor.

Kassaflödesanalys

(TKR)	NOT	2023	2022
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		0	21
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	24	61 940	13 000
Erhållen utdelning		0	0
Erhållen ränta		1 225	919
Erlagd ränta		– 403	– 74
Betald inkomstskatt		– 11 891	1 706
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		**50 871**	**15 572**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Minskning(+)/ökning(-) av varulager		– 28 751	– 28 172
Minskning(+)/ökning(-) av kundfordringar		– 27 711	– 10 477
Minskning(+)/ökning(-) av övriga kortfristiga fordringar		– 8 604	51 356
Minskning(-)/ökning(+) leverantörsskulder		53 403	– 31 606
Minskning(-)/ökning(+) av övriga kortfristiga skulder		1 864	15 249
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**41 072**	**11 922**
Investeringsverksamheten			
Förvärv av dotterbolag		0	0
Försäljning av dotterbolag		0	0
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-39 926	– 42 979
Försäljning av immateriella anläggningstillgångar		0	0
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		– 41 201	–18 902
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		2 020	781
Investeringar i övriga finansiella anläggningstillgångar		0	0
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		0	362
Utbetalt koncernbidrag		0	0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**– 79 107**	**–60 738**

(TKR)	NOT	2023	2022
Finansieringsverksamheten			
Nyemission		0	0
Utnyttjad checkkredit		38 035	6 110
Erhållet aktieägartillskott		0	0
Lämnat koncernbidrag		0	0
Amortering av lån		0	0
Erhållet koncernbidrag		0	0
Utbetald utdelning		0	0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**38 035**	**6 110**
Årets kassaflöde		**0**	**–42 706**
Likvida medel vid årets början		**0**	**42 706**
Likvida medel vid årets slut		**0**	**0**
Ingår i balansposten övriga fordringar		**0**	**0**
Likvida medel vid årets slut		**0**	**0**

Noter

Not 1 Allmän information
Göteborgs Spårvägar AB med organisationsnummer 556353-3412 är ett aktiebolag registrerat i Sverige med säte i Göteborg. Adressen till huvudkontoret är Rantorget 4, 401 26 Göteborg. Företagets bedriver spårvagnstrafik och anläggningsverksamhet inom Göteborgs och Mölndals kommuner. Moderföretaget i den största koncernen som företaget är dotterföretag till är Göteborgs Stadshus AB, org.nr 556537-0888 som i sin tur ägs till 100 % av Göteborgs kommun. Moderföretaget i den minsta koncernen som företaget är dotterföretag till är Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB, org.nr 559161-0190, med säte i Göteborg.

Not 2 Redovisningsprinciper och värderingsprinciper
Företaget tillämpar Årsredovisningslagen (1995:1554) och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (”K3”).

Intäkter
Intäkter redovisas till det verkliga värdet av den ersättning som erhållits eller kommer att erhållas, med avdrag för mervärdeskatt, rabatter, returer och liknande avdrag.

Företagets intäkter består i huvudsak av ersättning för tjänster som trafikentreprenör, till Västtrafik AB samt Göteborgs Stad Stadsmiljöförvaltningen, genom ett tilldelat kontrakt.

Försäljning av tjänster
Intäkter från försäljning av tjänster på löpande räkning redovisas som intäkt i den period arbetet utförs och material levereras eller förbrukas. Intäkter från försäljning av tjänster utgörs nästan uteslutande av uppdrag på löpande räkning. I de undantagsfall som uppdrag sker till fast pris sker redovisning enligt s.k. successiv vinstavräkning, vilket innebär att intäkter och kostnader redovisas i förhållande till uppdragets färdigställandegrad på balansdagen.

Leasingavtal
Ett finansiellt leasingavtal är ett avtal enligt vilken de ekonomiska risker och fördelar som förknippas med ägandet av en tillgång i allt väsentligt överförs från leasegivaren till leasetagaren. Övriga leasingavtal klassificeras som operationella leasingavtal. Samtliga leasingavtal redovisas som operationella leasingavtal, vilket innebär att leasingavgiften fördelas linjärt över leasingperioden.

Ersättning till anställda
Ersättningar till anställda i form av löner, bonus, betald semester, betald sjukfrånvaro m m samt pensioner redovisas i takt med intjänandet. Från och med 1 juli 2010 gäller pensionsavtalet PA KFS09 för företagets anställda, vilket är en avgiftsbestämd pensionsplan. Pensionsutfästelser från tidigare pensionsavtal med förmånsbestämd pensionsplan redovisas i enlighet med de förenklingsregler som finns i K3 kap. 28 punkt 18-22. Merparten av tidigare förmånsbestämda pensionsutfästelser är inlösta hos den externa pensionsförvaltaren KPA. Varje årsskifte gör KPA en aktuell beräkning av utestående pensionsåtaganden och i den utsträckning som fonderade medel inte täcker pensionsåtagandet erhåller moderföretaget en årlig pensionspremie från KPA. Eftersom företaget innehar en överskottsfond av betydande värde hos KPA, avräknas för närvarande de årliga pensionspremierna mot denna fond.

Intjänad pensionsrätt från tidigare pensionsavtal med förmånsbestämd pensionsplan som inte lösts in av extern part redovisas som en avsättning. KPA gör varje årsskifte en aktuell beräkning av utestående pensionsåtaganden. Bolaget redovisar utestående pensionsåtaganden enligt alternativregeln. Dessa pensionsåtaganden är tryggade genom kommunal borgen av Göteborgs Stad.

Koncernbidrag
Erhållna och lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdisposition i resultaträkningen.

Inkomstskatter
Skattekostnaden utgörs av summan av aktuell skatt.

Aktuell skatt
Aktuell skatt beräknas på det skattepliktiga resultatet för perioden. Skattepliktigt resultat skiljer sig från det redovisade resultatet i resultaträkningen då det har justerats för ej skattepliktiga intäkter och ej avdragsgilla kostnader samt för intäkter och kostnader som är skattepliktiga eller avdragsgilla i andra perioder. Aktuell skatteskuld beräknas enligt de skattesatser som gäller per balansdagen.

Immateriella tillgångar
Anskaffning genom separata förvärv
Immateriella tillgångar som förvärvats separat redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella ackumulerade nedskrivningar. Avskrivning sker linjärt över tillgångens uppskattade nyttjandeperiod, vilken uppskattas till 5 år. Bedömda nyttjandeperioder och avskrivningsmetoder omprövas om det finns en indikation på att dessa har förändrats jämfört med uppskattningen vid föregående balansdag. Effekten av eventuella ändringar i uppskattningar och bedömningar redovisas framåtriktat. Avskrivning påbörjas när tillgången kan användas.

Borttagande från balansräkningen
En immateriell anläggningstillgång tas bort från balansräkningen vid utrangering eller avyttring eller när inte några framtida ekonomiska fördelar väntas från användning eller utrangering/avyttring av tillgången. Den vinst eller förlust som uppkommer när en immateriell anläggningstillgång tas bort från balansräkningen är skillnaden mellan vad som eventuellt erhålls, efter avdrag för direkta försäljningskostnader, och tillgångens redovisade värde. Detta redovisas i resultaträkningen som en övrig rörelseintäkt eller övrig rörelsekostnad.

Materiella anläggningstillgångar
Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar.

Anskaffningsvärdet består av inköpspriset och utgifter som är direkt hänförliga till förvärvet för att bringa den på plats och i skick att användas. Tillkommande utgifter inkluderas endast i tillgången eller redovisas som en separat tillgång, när det är sannolikt att framtida ekonomiska fördelar som är förknippade med posten kommer att tillfalla företaget och att anskaffningsvärdet för densamma kan mätas på ett tillförlitligt sätt. Alla övriga kostnader för reparationer och underhåll samt tillkommande utgifter redovisas i resultaträkningen i den period då de uppkommer.

Då skillnaden i förbrukningen av en materiell anläggningstillgångs betydande komponenter bedöms vara väsentlig, delas tillgången upp på dessa komponenter.

Avskrivningar på materiella anläggningstillgångar kostnadsförs så att tillgångens anskaffningsvärde, eventuellt minskat med beräknat restvärde vid nyttjandeperiodens slut, skrivs av linjärt över dess bedömda nyttjandeperiod. Om en tillgång har delats upp på olika komponenter skrivs respektive komponent av separat över dess nyttjandeperiod. Avskrivning påbörjas är den materiella anläggningstillgången kan tas i bruk. Materiella anläggningstillgångars nyttjandeperioder uppskattas till:

Byggnader	20-30 år
Nedlagda utgifter på annans fastighet	20 år
Transportmedel	5-10 år
Inventarier, verktyg och installationer	5-10 år

Bedömda nyttjandeperioder och avskrivningsmetoder omprövas om det finns indikationer på att förväntad förbrukning har förändrats väsentligt jämfört med uppskattningen vid föregående balansdag. Då företaget ändrar bedömning av nyttjandeperioder, omprövas även tillgångens eventuella restvärde. Effekten av dessa ändringar redovisas framåtriktat.

Borttagande från balansräkningen
Det redovisade värdet för en materiell anläggningstillgång tas bort från balansräkningen vid utrangering eller avyttring, eller när inte några fram-

tida ekonomiska fördelar väntas från användning eller utrangering/avyttring av tillgången eller komponenten. Den vinst eller förlust som uppkommer när en materiell anläggningstillgång eller en komponent tas bort från balansräkningen är skillnaden mellan vad som eventuellt erhålls, efter avdrag för direkta försäljningskostnader, och tillgångens redovisade värde. Den realisationsvinst eller realisationsförlust som uppkommer när en materiell anläggningstillgång eller en komponent tas bort från balansräkningen redovisas i resultaträkningen som en övrig rörelseintäkt eller övrig rörelsekostnad.

Nedskrivningar av anläggningstillgångar
Vid varje balansdag analyserar bolaget de redovisade värdena för anläggningstillgångar för att fastställa om det finns någon indikation på att dessa tillgångar har minskat i värde. Om så är fallet, beräknas tillgångens återvinningsvärde för att kunna fastställa värdet av en eventuell nedskrivning. Där det inte är möjligt att beräkna återvinningsvärdet för en enskild tillgång, beräknas återvinningsvärdet för den kassagenererande enhet till vilken tillgången hör.

Återvinningsvärdet är det högsta av verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader och nyttjandevärdet. Verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader är det pris som företaget beräknar kunna erhålla vid en försäljning mellan kunniga, av varandra oberoende parter, och som har ett intresse av att transaktionen genomförs, med avdrag för sådana kostnader som är direkt hänförliga till försäljningen. Vid beräkning av nyttjandevärde diskonteras uppskattat framtida kassaflöde till nuvärde med en diskonteringsränta före skatt som återspeglar aktuell marknadsbedömning av pengars tidsvärde och de risker som förknippas med tillgången. För att beräkna de framtida kassaflödena har företaget använt budget och prognoser för de kommande fem åren.

Om återvinningsvärdet för en tillgång (eller kassagenererande enhet) fastställs till ett lägre värde än det redovisade värdet, skrivs det redovisade värdet på tillgången (eller den kassagenererande enheten) ned till återvinningsvärdet. En nedskrivning har omedelbart kostnadsföras i resultaträkningen.

Vid varje balansdag gör företaget en bedömning om den tidigare nedskrivningen inte längre är motiverad. Om så är fallet återförs nedskrivningen delvis eller helt. Då en nedskrivning återförs, ökar tillgångens (den kassagenererande enhetens) redovisade värde. Det redovisade värdet efter återföring av nedskrivning får inte överskrida det redovisade värde som skulle fastställts om ingen nedskrivning gjorts av tillgången (den kassagenererande enheten) under tidigare år. En återföring av en nedskrivning redovisas direkt i resultaträkningen.

Varulager
Företagets lager utgörs nästan uteslutande av reservdelar till spårvagnar. Reservdelarna har värderats till anskaffningsvärde. I anskaffningsvärdet för egentillverkade och reparerade reservdelar ingår kostnaden för direkt nedlagd tid och direkta materialkostnader inklusive materialomkostnadspålägg. Individuell inkuransbedömning har skett med hänsyn till de olika spårvagnsmodellernas återstående genomsnittliga livslängd och kvarvarande reservdelar i lager.

Pågående arbeten för annans räkning utgörs av företagets nedlagda kostnader värderat till anskaffningsvärde.

Likvida medel
Företagets banktillgodohavanden hos Nordea och Swedbank är anslutna till Göteborgs Stads koncernkonto och redovisas som kortfristig skuld till Göteborgs Stad. Bolaget hade per 231231 en kreditlimit om 150 Mnkr hos Nordea.

Avsättningar
Avsättningar redovisas när företaget har en befintlig förpliktelse (legal eller informell) som en följd av en inträffad händelse, det är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

En avsättning omprövas varje balansdag och justeras så att den återspeglar den bästa uppskattningen av det belopp som krävs för att reglera den befintliga förpliktelsen på balansdagen, med hänsyn tagen till risker och osäkerheter förknippade med förpliktelsen. När en avsättning beräknas genom att uppskatta de utbetalningar som förväntas krävas för att reglera förpliktelsen, motsvarar det redovisade värdet nuvärdet av dessa utbetalningar.

Där en del av eller hela det belopp som krävs för att reglera en avsättning förväntas bli ersatt av en tredje part, ska gottgörelsen särredovisas som en tillgång i balansräkningen när det är så gott som säkert att den kommer att erhållas om företaget reglerar förpliktelsen och beloppet kan beräknas tillförlitligt.

Omstruktureringsreserv
En avsättning för omstrukturering av verksamhet redovisas då företaget måste fullfölja omstruktureringen till följd av en legal eller informell förpliktelse. En informell förpliktelse föreligger när företaget har en fastställd och utförlig omstruktureringsplan och de som berörs har en välgrundad uppfattning om att omstruktureringen kommer att genomföras.

Aktieägartillskott
Aktieägartillskott som en ägare lämnar redovisas som en ökning av andelens redovisade värde. Aktieägartillskott som en ägare erhåller redovisas direkt i eget kapital.

Kassaflödesanalys
Kassaflödesanalysen visar företagets förändringar av likvida medel under räkenskapsåret. Kassaflödesanalysen har upprättas enligt den indirekta metoden.

Not 3 Viktiga uppskattningar och bedömningar
Viktiga källor till osäkerhet i uppskattningar
Nedan redogörs för de viktigaste antagandena om framtiden, och andra viktiga källor till osäkerhet i uppskattningar per balansdagen, som innebär en betydande risk för väsentliga justeringar i redovisade värden för tillgångar och skulder under nästa räkenskapsår.

- Nyttjandeperioder/nedskrivningsprövning av anläggningstillgångar.
- Aktivering eller kostnadsföring av pågående IT-projekt, beroende på utgifternas karaktär.
- Fortsatt hög inflationstakt påverkar framtida värderingen av bolagets balansposter.
- Antaganden avseende ränta och livslängd vid beräkning av pensionsskulderna
- Osäkra fordringar respektive skulder p g a tvister.

Viktiga bedömningar vid tillämpning av Göteborgs Spårvägars redovisningsprinciper
I följande avsnitt beskrivs de viktigaste bedömningar, förutom de som innefattar uppskattningar (se ovan), som företagsledningen har gjort vid tillämpningen av företagets redovisningsprinciper och som har den mest betydande effekten på de redovisade beloppen i de finansiella rapporterna.

Uppföljning av utgifterna i bolagets pågående IT-projekt sker regelbundet för att säkerställa att dessa är balansgilla. Inkurans i varulagret har bokats efter en individuell bedömning. Hänsyn har tagits till de olika spårvagnsmodellernas återstående genomsnittliga livslängd och kvarvarande reservdelar i lager. Det sker en regelbunden översyn av nyttjandeperioder för större investeringar under rubriken anläggningstillgångar. Vid behov sker korrigeringar av gällande avskrivningsplaner. Tidigare års nedskrivningar avser omvärdering av nyttjandeperioder för arbetsfordon. Om det inte föreligger ett behov att skriva upp värdet av fordon per balansdagen, sker en reversering av gjorda nedskrivningar i samband med att fordonen avyttras.

Företagets pensionsåtaganden har beräknats av pensionsförvaltaren KPA Pension enligt Finansinspektionens alternativregel. Den framtida utvecklingen av pensionsåtagandena är beroende av flera externa faktorer såsom ränteläge, inflation, livslängdsantaganden mm. Pensionsåtagandenas beräknade framtida utveckling följs löpande då företaget beställer pensionsprognoser två gånger per år.

Not 4 Uppgift om inköp och försäljning inom samma koncern

	2023	2022
Inköp Göteborgs Stadshus AB koncernen	6,2 %	7,4 %
Försäljning Göteborgs Stadshus AB koncernen	1,7 %	0,0 %
Inköp Göteborgs Stad	4,3 %	4,5 %
Försäljning Göteborgs Stad	18,1 %	18,1 %

Not 5 Övriga rörelseintäkter

Övriga rörelseintäkter om 12 907 tkr (12 824 tkr) utgörs av skadeersättningar för kollisioner och stillestånd (5 430 tkr), elstöd (2 488 tkr) samt vinst vid avyttring av inventarier och maskiner, ersättning för viten, utlägg mm (4 989 tkr).

Not 6 Upplysning om ersättning till revisorn

	2023	2022
Ernst & Young AB, revisionsuppdrag	565	386
Lekmannarevisorer, revisionsuppdrag	216	174
Summa	**781**	**560**

Med revisionsuppdrag avses revisorns ersättning för den lagstadgade revisionen. Arbetet innefattar granskningen av årsredovisningen och bokföringen, styrelsens och verkställande direktörens förvaltning samt arvode för revisionsrådgivning som lämnats i samband med revisionsuppdraget.

Not 7 Leasingavtal

Operationella leasingavtal - leasetagare
Företagets väsentligaste leasingavtal avser fordon från Göteborgs Stads Leasing AB (GSL) och hyres och markavtal. De enskilda avtalen förfaller successivt fram till år 2034. Summan av årets kostnadsförda leasingavgifter avseende operationella leasingavtal uppgår till 66 077 tkr (67 243 tkr). Framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara operationella leasingavtal förfaller enligt följande:

Fortsättning Not 7

Förfallotidpunkt:	2023	2022
Inom ett år	67 856	64 363
Senare än ett år men inom fem år	271 034	271 105
Senare än fem år	280 494	320 124
Summa	**619 384**	**655 592**

Not 8 Antal anställda, löner, andra ersättningar och sociala kostnader

Medeltalet anställda	2023 Antal anställda	2023 Varav antal män	2022 Antal anställda	2022 Varav antal män
	1 312	989	1 229	949
Totalt	**1 312**	**989**	**1 229**	**949**

Fördelning ledande befattningshavare per balansdagen	2023	2022
Kvinnor:		
styrelseledamöter	1	2
andra personer i företagets ledning inkl VD	4	5
Män:		
styrelseledamöter	8	7
andra personer i företagets ledning inkl VD	5	5

Löner, andra ersättningar m m	2023 Löner och andra ersättningar	2023 Soc kostn (varav pensionskostnader)	2022 Löner och andra ersättningar	2022 Soc kostn (varav pensionskostnader)
	551 830	216 121	513 167	200 533
		(44 171)		(41 438)

Pensioner
Företagets kostnad för avgiftsbestämda pensionsplaner uppgår till 44 171 tkr (41 438).

Ersättning till styrelse och VD uppgår till 1 878 tkr (1 840). Av företagets pensionskostnader avser 344 tkr (450) gruppen styrelse och VD. Vid ofrivillig uppsägning erhåller VD ett avgångsvederlag om sex månadslöner vid upp till 12 månaders anställning som VD. Efter ett års anställning som VD är avgångsvederlaget 12 månadslöner. Bolagsledningen har uppsägningsvillkor enligt kollektivavtal.

Not 9 Bokslutsdispositioner

	2023	2022
Förändring av periodiseringsfond	0	−2 900
Förändring överavskrivningar	−3 220	9 500
Summa	**−3 220**	**6 600**

Not 10 Skatt på årets resultat

	2023	2022
Aktuell skatt	−1	−1 820
Uppskjuten skatt	0	0
Skatt på årets resultat	**−1**	**−1 820**

Avstämning årets skattekostnad

	2023	2022
Redovisat resultat före skatt	−2 398	7 466
Skatt beräknad med skattesats 20,6 %	494	−1 538
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader	−521	−283
Skatteeffekt av ej skattepliktiga intäkter	26	1
Årets redovisade skattekostnad	**−1**	**−1 820**

Not 11 Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten

	2023	2022
Ingående anskaffningsvärden	67 021	24 323
Inköp	39 926	42 979
Avyttringar/utrangeringar	−911	−281
Omklassificeringar	−41 744	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**64 292**	**67 021**
Ingående avskrivningar	−14 221	−12 678
Avyttringar/utrangeringar	304	281
Årets avskrivningar enligt plan	−5 487	−1 824
Utgående ackumulerade avskrivningar	**−19 404**	**−14 221**
Utgående planenligt restvärde	**44 888**	**52 800**

Omklassificering har gjorts från pågående till inköp samt att pågående utgifter kostnadsförts under året.

Not 12 Byggnader och mark

	2023	2022
Ingående anskaffningsvärden	4 728	4 727
Omklassificering anskaffningsvärde		1
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**4 728**	**4 728**
Ingående avskrivningar	−3 537	−3 354
Årets avskrivningar enligt plan	−183	−183
Utgående ackumulerade avskrivningar	**−3 720**	**−3 537**
Utgående planenligt restvärde	**1 008**	**1 191**

Not 13 Nedlagda utgifter på annans fastighet

	2023	2022
Ingående anskaffningsvärden	23 991	24 215
Omklassificering anskaffningsvärde	0	
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**23 991**	**23 991**
Ingående avskrivningar enligt plan	−11 899	−10 785
Omklassificering avskrivningar	0	224
Årets avskrivningar enligt plan	−1 338	−1 338
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	**−13 237**	**−11 899**
Utgående planenligt restvärde	**10 754**	**12 092**

Omklassificeringar avser tidigare års justeringar.

Not 14 Transportmedel

	2023	2022
Ingående anskaffningsvärden	96 457	112 680
Inköp	28 605	0
Försäljningar/utrangeringar	−6 546	−6 677
Omklassificering anskaffningsvärde		-9 546
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**118 517**	**96 457**
Ingående avskrivningar enligt plan	−86 774	−94 537
Försäljningar/utrangeringar	6 527	5 415
Årets avskrivningar enligt plan	−4 177	−7 014
Omklassificering avskrivningar		9 362
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	**−84 424**	**−86 774**
Ingående nedskrivningar	−4 923	−5 339
Försäljningar/utrangeringar	130	416
Utgående ackumulerade nedskrivningar	**−4 793**	**−4 923**
Utgående planenligt restvärde	**29 300**	**4 760**

Not 15 Inventarier, verktyg och installationer

	2023	2022
Ingående anskaffningsvärde	142 435	131 245
Inköp	15 028	5 708
Försäljningar/utrangeringar	−1 254	−995
Omklassificeringar anskaffningsvärde		6 477
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**156 209**	**142 435**
Ingående avskrivningar enligt plan	−91 361	−76 532
Försäljningar/utrangeringar	1 173	869
Årets avskrivningar enligt plan	−8 612	−8 289
Omklassificering avskrivningar		−7 409
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	**−98 800**	**−91 361**
Utgående planenligt restvärde	**57 408**	**51 074**

Omklassificeringar avser tidigare års justeringar.

Not 16 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar

	2023-12-31	2022-12-31
Ingående redovisat värde	18 220	5 027
Nyanskaffningar	41 201	18 901
Omklassificering	−43 633	−5 708
Utgående redovisat värde	**15 788**	**18 220**

Not 17 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2023	2022
Förutbetalda hyror	15 912	15 013
Upplupna intäkter	42 691	38 779
Övriga poster	5 636	9 698
Summa	**64 239**	**63 490**

Not 18 Obeskattade reserver

	2023	2022
Periodiseringsfond tax 23	2 900	2 900
Periodiseringsfond tax 22	2 700	2 700
Periodiseringsfond tax 21	2 982	2 982
Ackumulerade överavskrivningar	43 920	40 700
Summa	**52 502**	**49 282**

Not 19 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

Företagets pensionsskuld per 2023-12-31 är beräknad enligt Finansinspektionens alternativregel och avser de tidigare pensionsavtalen PFA/PA-KL/PA-KommF. Pensionsskulden är beräknad av KPA Pension och uppgår till 29 054 tkr (32 261 tkr). Företagets pensionskuld är tryggad genom kommunal borgen från Göteborgs Stad. Värdet i bolagets överskottsfond hos pensionsförvaltaren uppgår per 2023-12-31 till 11 575 tkr (32 647 tkr). Överskottet härrör från tidigare pensionsskulder som har lösts in hos KPA Pension. Värdet i överskottsfonden beräknas som skillnaden mellan å ena sidan försäkringarnas pensionskapital och å andra sidan kapitalvärdet av garanterade åtaganden, gjorda indexeringar och det solvenskapital som KPA Pension behöver. Mot bakgrund av den höga inflationstakten har solvenskapitalet hos KPA Pension urholkats. För att värdesäkra solvenskapitalet har en s k indexeringspremie om 21 350 tkr uttagits från bolagets överskottsfond, vilket i huvudsak förklarar årets kraftiga minskning av överskottsfonden. En överskottsberäkning sker varje år per den 31 december. De insatta medlen på överskottsfonden kan användas till att betala löpande premier hos KPA Pension.

Not 20 Övriga avsättningar

2023-12-31	Avsättningar saneringsarbete M28	Avgångsvederlag/ övriga avsättningar	Utökat underhåll hjulaxlar M31	Summa
Vid årets början	14 012	354	0	**14 366**
Tillkommande avsättningar	0	2 968	15 000	**17 968**
Belopp som tagits i anspråk	−11 796	−664	−486	**−12 919**
Vid årets slut	**2 243**	**2 658**	**14 514**	**19 415**

2022-12-31	Avsättningar saneringsarbete M28	Avgångsvederlag/ övriga avsättningar	Summa
Vid årets början	12 579	5 690	**18 269**
Tillkommande avsättningar	7 995	354	**8 349**
Belopp som tagits i anspråk	−6 562	−5 690	**− 12 252**
Vid årets slut	**14 012**	**354**	**14 366**

Not 21 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2023	2022
Upplupna löner	6 682	5 634
Upplupna semesterlöner	31 535	28 610
Upplupna sociala avgifter	11 918	10 890
Upplupen löneskatt	26 665	13 268
Upplupna pensionskostnader	5 119	4 781
Förutbetalda intäkter	1 934	15 000
Övriga upplupna kostnader	12 471	28 146
Vid årets slut	**96 324**	**106 329**

Not 22 Upplysningar om närstående

Transaktioner mellan företaget och dess närstående har skett på marknadsmässiga grunder. Några transaktioner med ledande befattningshavare eller nyckelpersoner utöver lön och ersättningar (se not 8) har inte förekommit.

Not 23 Händelser efter balansdagen

Inga händelser som kan anses väsentliga har inträffat under perioden 1 januari till den 1 februari 2024.

Not 24 Poster som inte ingår i kassaflödet

	2023	2022
Avskrivningar	19 667	18 648
Återföring av nedskrivningar	−130	−416
Realisationsförlust	607	1 061
Realisationsvinst	−1 790	−38
Förändringar av avsättningar	1 842	−6 255
Omklassificering av immateriella anläggningstillgångar	41 744	0
Summa	**61 940**	**13 000**

Göteborg 2024-02-01

Johanna Hector Lund
Styrelsens ordförande

Gunne Steen

Stefan Olinder
Första vice styrelseordförande

Carsten Jensen

Bijan Zainali
Andra vice styrelseordförande

Marcus Lüthje

Mats Jacobsson

Patrik Johansson

Rasmus Loberg

Linda Rudenwall
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats

Ernst & Young AB

Anders Linusson
Auktoriserad revisor

Vår granskningsrapport har avgivits

Torbjörn Rigemar
Lekmannarevisor

Gun Alexandersson Malm
Lekmannarevisor

Göteborg 1 februari 2024
Kontakt: kommunikation@sparvagen.goteborg.se
Grafisk design: Åsa Wall
Foto: Ellen Delin, Jonas Jacobsson, Robert Lindberg, Anna Edlund,
Andrea Piaquadio, Thobias Skoglund, Emil Levnell, Julia Forsberg, Alfred Rholin, Akil Mazumder