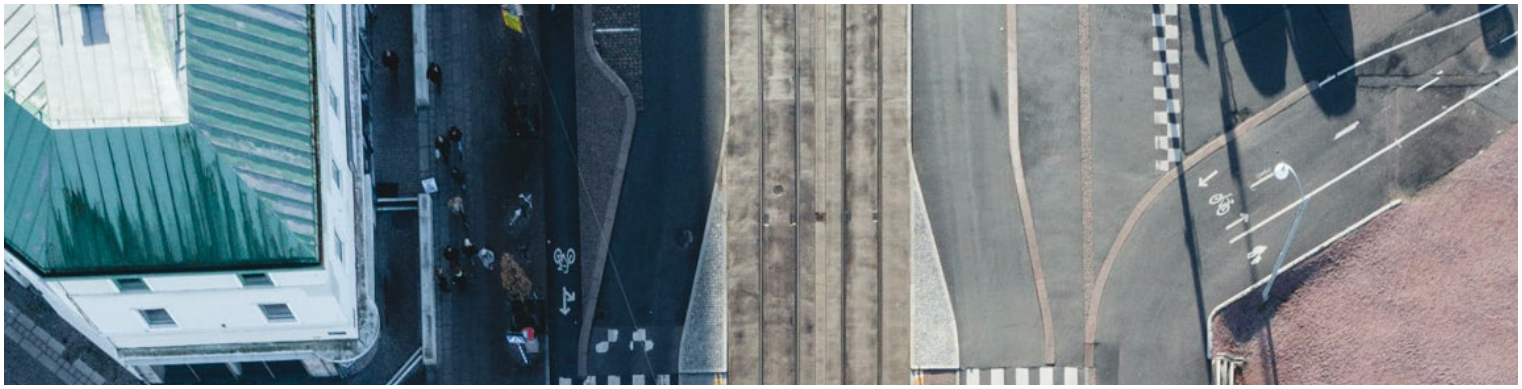


ÅRSBERÄTTELSE 2021

HÅLLBARHETSREDOVISNING, TRAFIKSÄKERHETSRAPPORT OCH ÅRSREDOVISNING

Göteborgs Spårvägar

ÅRSBERÄTTELSE 2021

HÅLLBARHETSREDOVISNING, TRAFIKSÄKERHETSRAPPORT OCH ÅRSREDOVISNING

Göteborgs Spårvägar

Innehåll

Introduktion 7

Tillsammans sätter vi Göteborg i rörelse – Det här är Göteborgs Spårvägar 8

Spårvagnens väg mot framtiden! 12

Vår organisation 13

Höjdpunkter 2021 16

Göteborgs Spårvägar under andra pandemiåret 18

Styrelsen har ordet 2021 19

Vd har ordet 2021 20

Ekologisk hållbarhet 23

Resan mot minskat klimatavtryck 26

Vi kan inte alltid resa på räls, ibland tar vi cykeln 30

Redovisning av klimatavtryck enlig GHG-protokollet 32

Varje vattendroppe räknas 33

Vårt strategiska miljöskyddsarbete 34

Social hållbarhet 37

Fokus på en säker och trygg arbetsmiljö 40

Förbättringsarbete höjer kvaliteten på utredningar 41

Det är vi som sätter Göteborg i rörelse 44

Våra kärnvärden ligger till grund för medarbetarskapet 45

Tillsammans för ett bättre Göteborg 46

Ekonomisk hållbarhet 47

En ekonomiskt hållbar kollektivtrafik 48

Ekonomiskt resultat 2021 49

Avtal för spårvagnstrafik och underhåll av spår 50

Underhåll av spårvägsanläggningen 52

Krav och styrning för hållbara inköp 54

Göteborgs Spårvägars hållbarhetsredovisning 2021 55

GRI- Index 56

Trafiksäkerhetsrapport **59**
Trafiksäkerhet i fokus 365 dagar om året 60
Säkerhetsarbete är en laginsats 61
Varje tillbud och olycka utreds för att inte upprepas 61
Årliga revisioner och trafiksäkerhetskultur 62
Analys av statistik 2021 64
Händelsestatistik 2021 65
Terminologi trafiksäkerhet 68
Förvaltningsberättelse **70**
Verksamhetens art och inriktning 71
Väsentliga händelser under räkenskapsåret 72
Väsentliga händelser inom våra avtal 73
Väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer 75
Förväntad framtida utveckling 76
Miljö 78
Finansiell redovisning **80**
Resultaträkning 81
Balansräkning 82
Rapport över förändring i eget kapital 84
Kassaflödesanalys 85
Noter 86
Årsredovisningens undertecknande 97

INTRODUKTION

Vi sätter Göteborg i rörelse – Det här är Göteborgs Spårvägar

Sedan 1879 har vi sett till att våra resenärer kan ta sig dit de vill. Vårt viktigaste mål är att göra våra kunder nöjda med våra leveranser och att de kommer fram till förskola, skola och jobb dygnet runt, året om.

Det gör vi genom att:
- sätta säkerheten främst
- ha resenärsfokus
- samarbeta och visa engagemang

Göteborgs Spårvägar är den största operatören av kollektivtrafik i regionen. Vi kör samtliga spårvagnslinjer och vi arbetar även med utveckling, planering och underhåll av spårvägsanläggningen i både Göteborg och Mölndal. Varje år levererar vi omkring 40 procent av all kollektivtrafik i Västra Götalandsregionen och kör nästan ett varv runt jorden varje dag!

År 2020 sjösattes en ny organisation på Göteborgs Spårvägar med målet att leverera en säker och dynamisk verksamhet med ständig utveckling och förbättring. Tillsammans ska vi öka vår produktivitet och effektivitet, samtidigt som vi skapar en tydlig ekonomisk uppföljning och framåtriktad planering. Viktiga målsättningar är nöjda ägare, nöjda resenärer, nöjda medarbetare och lagefterlevnad. År 2021 har vi fortsatt vår kvalitetsutvecklingsresa med bland annat implementering av en ny långsiktig produktstrategi och vi har även kunnat erbjuda göteborgarna fler nya spårvagnar av modell M33 på stan.

Från Angered till Mölndal, Saltholmen eller Hisingen

Våra spårvagnar trafikerar idag 13 linjer. Från Mölndal i söder till Angered i norr och från Saltholmen i väster till Kålltorp i öster samt över Göta älv till Hisingen. Dagens linjenät har sett likadant ut sedan länken via Stenpiren öppnade 2015. Linjenätet har byggts utifrån att alla linjer, med ett fåtal mindre undantag, ska ha samma turtäthet. Detta innebär att antalet linjer på en sträcka anpassas efter kapacitetsbehovet.

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

Så här många reser med oss

	2019	2020	2021
Total	141 000 000	95 000 000	93 000 000





Resenären, vår viktigaste intressent

Marknad och produkt är en ny avdelning som följer utveckling och trender i vår omvärld och där resenärens behov och önskemål är i fokus.

Avdelningens mål är att lämna tydliga underlag till beslutsfattare så att de kan ta rätt beslut inför framtida investeringar i ny fordonsflotta och utveckling av linjenätet i Mölndal och Göteborg. Produktutveckling sker i samverkan med resenärssynpunktsprocessen som effektiviserats under 2021 i samarbete med Västtrafik.
- I genomsnitt inkommer det dagligen 17 kundsynpunkter som är uppdelat efter beröm, klagomål och önskemål relaterat till Göteborgs Spårvägar. Vi läser och vidarebefordrar respektive kundsynpunkt internt till våra avdelningar för åtgärder och utveckling. Det kan handla om till exempel förbättring av tidtabeller, fordon, service och bana, berättar Daniel Markovic, produktutvecklare.

Andra intressenter
Andra betydande intressenter identifieras årligen i organisationens affärsplanering. Det är våra medarbetare, kunder, beställare, leverantörer, fackliga organisationer, ägare och partners samt kollektivtrafikmyndigheter. Genom en kontinuerlig dialog med intressenterna i olika forum får vi en relevant uppfattning om kravbilder och önskan i vår omvärld.

Aktörerna som styr vår verksamhet

Kollektivtrafiken i Göteborg organiseras genom följande aktörer:

- 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
- Trafikkontoret i Göteborgs Stad äger spårvägsanläggningen i Göteborg

Från och med 2020 tilldelades Göteborgs Spårvägar ett nytt avtal för drift och underhåll av spårvagnstrafiken av Västtrafik. Dessutom har Trafikkontoret 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. Båda avtalen sträcker sig till 2034.
Tillsammans sätter vi Göteborg i rörelse.





Spårvagnens väg mot framtiden!

Det är flera parametrar som påverkar kollektivtrafiken och Göteborgs Spårvägars framtida utveckling. Tillsammans med Västtrafik och Göteborgs stad jobbar vi för att utveckla och öka resandet med spårvagn i Göteborg fram till 2035.

Prognosen som vår trafikutvecklingsenhet bygger sin bedömning på är den stadiga resandeökning vi hade innan pandemin. Hänsyn tas också till planerad nybyggnation av spår, vilket innebär både nya och överflyttade resor till spårvagn. I våra prognoser som motsvarar det förväntade resandet 2035 kommer alla människor bosatta i Göteborg i snitt göra 1,13 delresor per dag med spårvagn.

Infrastrukturprojekt påverkar och förbättrar
Stora projekt, som Västlänken, kommer att påverka spårvägstrafiken cirka 15 år framåt. Detta kräver ett tätt och utökat samarbete med flera aktörer och intressenter för att säkra en god mobilitet för spårvagnarna under byggnadsperioder. Målbild Koll35 förmedlar dessutom att nya spårvägar och stråk kommer att ingå i trafikprogrammets målbild för stadstrafiken i Göteborg.

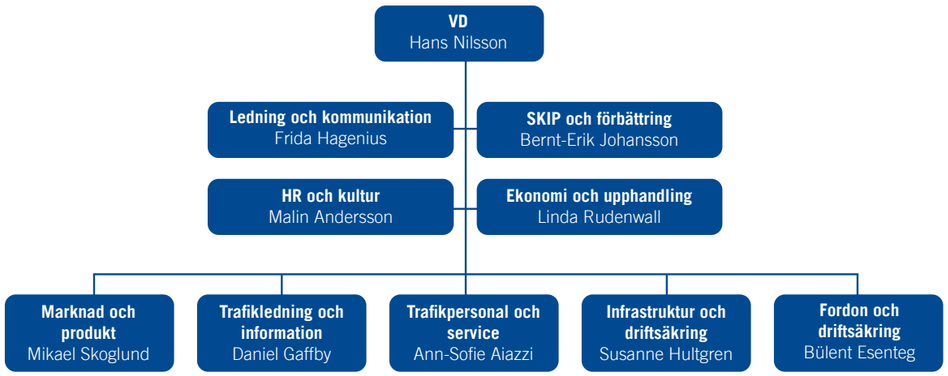
Pandemins långsiktiga konsekvenser
Covid-19 pandemin har haft enorm påverkan på kollektivtrafikens dagliga verksamhet och långsiktiga planer. Från mars till december 2020 minskade kollektivtrafikresandet med mellan 30 – 60 procentenheter. Under 2021 har resandet fortsatt på 2020 års nivå. För merparten av de Regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) och trafikoperatörerna innebär detta minskade intäkter och behov av justerade produktionsvolymer, återtagande av resandeandelar samt korrigeringar av långtidsplaneringar för framtiden.

IT moderniserar våra arbetsplatser
Digitaliseringsutvecklingen har varit en gemensam utmaning för trafikoperatörer de senaste tio till femton åren som vi fortsätter att jobba med. Det är en nödvändig utveckling som är framtvingad på grund av marknadens konkurrenssituation och kostnadsmedvetenhet. Digitaliseringen syftar främst till att utveckla trafikoperatörers IT arkitektur för att möjliggöra ständiga förbättringar och minska kostnader. Men det är även en viktig del i att modernisera arbetsplatserna för att kunna attrahera och rekrytera den första kompletta digitaliseringsgenerationen som är född på 1990-talet, det vill säga, morgondagens nya medarbetare.

Vår organisation

Göteborgs Spårvägar består av nio avdelningar varav fyra är stödjande och fem är operativa. Med våra cirka 1 300 kompetenta medarbetare bedriver vi en säker, tillgänglig och tillförlitlig trafik med 207 spårvagnar (265 vagnar 2019 och 256 vagnar 2020). Merparten av våra medarbetare arbetar i den dagliga operativa delen av verksamheten med spårvagnstrafik, trafikledning, fordonsunderhåll i verkstäderna eller infrastrukturunderhåll ute i spåranläggningen. På våra kontor och depåer har vi flertalet verksamhetsutvecklande och stödjande funktioner. Tillsammans arbetar vi för fler och nöjdare resenärer.

Ny ledningsgrupp
Under 2021 har två nya avdelningar tillkommit; Ledning och kommunikation samt Marknad och produkt. Vi har också hälsat flera nya avdelningschefer välkomna till bolaget.







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.

Göteborgs Spårvägar

Höjdpunkter 2021

15 mars

Fler M33 till Göteborg
15 mars levererades den första M33 av enkelriktningsmodell. Flera M33 har fortsatt att rulla in på våra spår under året. Under hösten ökades leveranstakten till två per månad för att täcka upp för de M28 som togs ur trafik. Vid årsskiftet var totalt tolv av 40 beställda M33 levererade.



16 juni

Produktstrategin
16 juni släpptes Göteborgs Spårvägars produktstrategi. Strategin sträcker sig till 2040 och är vårt viktigaste dokument som visar hur vi vill utvecklas in i framtiden.

16 augusti

Första spårvagnsfärden över nya Hisingsbron
16 augusti klockan 04:03 rullade sexans spårvagn spårvagn som första vagn över nya Hisingsbron med destination Länsmansgården. Flera entusiastiska spårvagnsåkare hade gått upp i ottan för att vara med på första turen över bron. I september invigde kung Carl XVI Gustaf bron officiellt.

28 oktober



Hej då M28
28 oktober togs de 48 kvarvarande M28-vagnarna ur trafik med omedelbar verkan på grund av trafiksäkerhetsskäl. M28 har transporterat göteborgarna sedan 1965 och vagnar i flottan har döpts efter bland annat Karin Boye (vagn 729), Evert Taube (vagn 722) och Ingvar Oldsberg (vagn 755). På bilden ses vagn 757, den sista M28 som körde i reguljär trafik.

13 november

Way Out Västtrafik
13 november var det rullande musikfestival genom Göteborg med ett band eller artist och 40 glada åskådare ombord på en av våra spårvagnar. De exklusiva konsertbiljetterna kostade som en enkelbiljett, 34 kronor. Under kvällen uppträdde Miriam Bryant, Stella Explorer, Raghd & Jelly Crystal, Jens Lekman, A36 och Little Dragon.



27 november



Kulturpriset
27 november fick göteborgsmusikern Mikkey Dee Göteborgs Spårvägar 2020 års kulturpris. “Jag talar högt och spelar hårt”, har varit ett motto i Mikkey Dees liv och han var trummis i Motörhead 1992–2015 och är sedan 2016 trummis i Scorpions. Han är den första kulturpristagaren vars namn får pryda en M33 - vagn 491.

November

Ökat resande
I november månad hade vi över 10 miljoner resenärer vilket var en rekordnotering sedan pandemin gjort att resandet sedan mars 2020 minskat drastiskt. Tyvärr har ökad smittspridning abrupt bromsat resandet igen under årets slutskede.

Göteborgs Spårvägar under andra pandemiåret

Under 2021 gick vi, tillsammans med resten av samhället, in i det andra pandemiåret med flertalet restriktioner. Under årets första och sista månader då smittspridningen var som högst hade förarkåren en sjukfrånvaro över det normala.

Under våren och sommaren fick de flesta svenskar sin första vaccindos och på Göteborgs Spårvägar fick medarbetarna möjlighet att vaccinera sig på arbetstid. I juni gick ledningen från dagliga morgonmöten om corona till ett möte per vecka.

Hösten såg ljus ut
Folkhälsomyndigheten lättade på restriktionerna i omgångar under sommaren och hösten i takt med att allt fler svenskar vaccinerade sig och smittotalen gick ner. Den 29 september kom beskedet från Folkhälsomyndigheten att samhället kunde lätta på restriktionerna och Göteborgs Spårvägar följde rekommendationen och öppnade bland annat framdörrarna för av- och påstigning igen. Det innebar att höstens verksamhet förflöt utan större påverkan av pandemin, även om antalet resenärer inte var uppe på normalnivåerna från 2019. I oktober bedömdes pandemins påverkan på bolaget så pass låg att de veckovisa mötena om corona upphörde och istället fördes in i de ordinarie ledningsmötena.

Restriktionernas återkomst
Den 8 december införde Folkhälsomyndigheten restriktioner igen efter en ökning av antalet sjukdomsfall i landet. För Göteborgs Spårvägar resulterade det i att mindre avspärrningar installerades på spårvagnarna för att kunna skydda förare under passresorna och förstärkta andningsmasker började tillhandahållas. Den 23 december kom regeringen med ytterligare restriktioner och uppmaning att undvika trängsel och kollektivtrafik. I linje med restriktionerna informerade bolagsledningen att medarbetare skulle arbeta hemifrån om de hade möjlighet.



Styrelsen har ordet

Styrelseordförande Stefan Olinder ser tillbaka på ännu ett år som påverkats av coronapandemin med hemarbete, digitala möten och att försöka undvika trängsel i både kollektivtrafiken och i vardagen.

Det har inneburit fortsatta utmaningar att under dessa förutsättningar upprätthålla en normal trafikverksamhet. Men tack vare en bra och välfungerande samverkan med Västtrafik har vi lyckats bra med de förutsättningar vi haft.

Produktstrategin som ska leda oss framåt
Höjdpunkten under året var att Göteborgs Spårvägars produktstrategi blev klar och presenterades under senvåren. Det är ett levande dokument som ska ge en framåtblickande systemhelhet för verksamheten. Den startar med bakgrund och nuläge för att sedan visa vägen mot 2040. Produktstrategins huvudpunkter är:

- Trafikmiljön i Göteborg med planerade nya bansträckningar och utveckling av banan med möjlighet att öka hastigheten.
- Fordonsflottan är ålderstigen och behöver succesivt förnyas och utökas enligt plan.
- Depåerna som behöver etableras och eventuellt modifieras i fas med fordonsleveranserna.



Styrelseordförande Stefan Olinder

Medarbetarnas insats imponerar
Styrelsen har även noterat och kommer att adressera de relevanta delarna gällande Stadsrevisionens granskningsrapport. Kärnan i Göteborgs Spårvägars verksamhet är alltid medarbetarna som på ett imponerande sätt håller verksamheten uppe, trots alla utmaningar. Fordonsflottan är gammal och arbetsförhållandena utmanande för såväl förare, underhållspersonal och tekniker. Vi i styrelsen arbetar aktivt för att succesivt skapa bättre arbetsförhållanden och ser fram emot fortsättningen på den kvalitetsutvecklingsresa som bolaget startat.

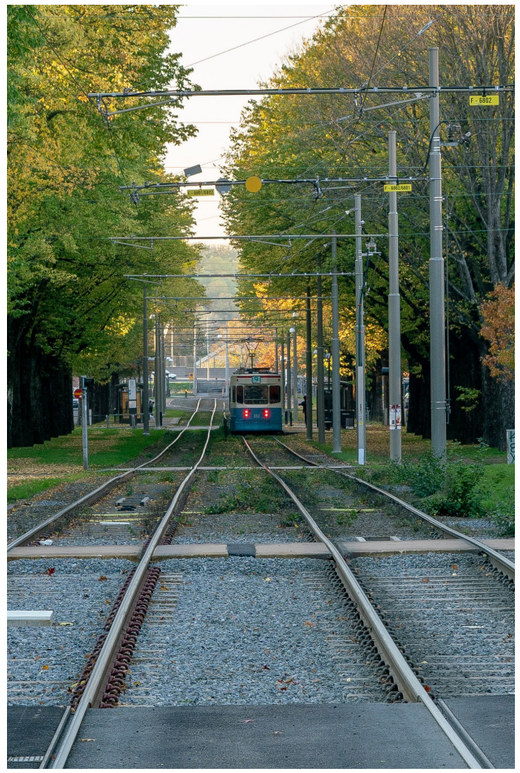


”Höjdpunkten under året var att Göteborgs Spårvägars produktstrategi blev klar.”

Vd har ordet 2021

När vd Hans Nilsson ska summera 2021 beskriver han det som ett starkt kvalitetsutvecklingsår trots pandemins påfrestningar på både bolaget och samhället i stort.

Vi har under året haft behov av att köra så mycket trafik som möjligt dels för att undvika trängsel ombord, dels för att resenärerna ska välja oss istället för bilen. Men tyvärr har pandemin påverkat vår leveransförmåga på flera fronter. För det första har tyvärr medarbetare drabbats av covid-19 eller tvingats sjukskriva sig på grund av förkylningssymptom. För det andra har vi under 2021 sett förändringar av rörelse- och resandemönster i centrala Göteborg då fler ovana trafikanter väljer cykel, elsparkcykel eller bil. För vår del har det ökat andelen vägtrafikolyckor, kollisioner och fall ombord i spårvagn vid kraftiga inbromsningar. Den förändrade trafikmiljön i centrala Göteborg är ett ämnesområde som måste adresseras tydligt de kommande åren.



Leveransförsening av M33

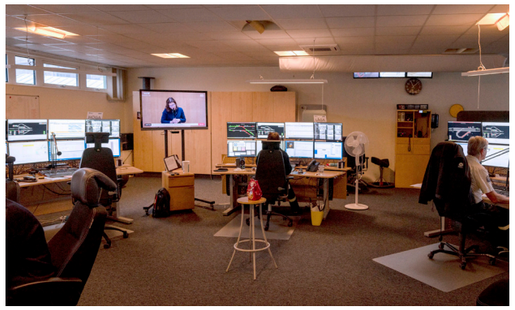
Förseningarna i leveransplanen av nya spårvagnsmodell M33 i kombination med plötsliga utfasningen av spårvagnsmodell M28 har också påverkat vår leveransförmåga. En bidragande orsak, både för vårt fordonsunderhåll i depåerna och för fabriken i Tyskland där M33 tillverkas, är den internationella logistikproblematiken och materialförsörjning av reservdelskomponenter. Trots utfasningen av 48 ålderstigna M28:or har trafiken endast reducerats med cirka 2,7 procent i november 2021 jämfört med antal tågkilometer i november 2020. Det motsvara cirka 4,6 procent i antal turer.



Tillsammans har vi gjort vårt bästa

Sammantaget är detta naturligtvis inte bra för resenärsservicen eller för våra medarbetares arbetsmiljö. Det är beklagligt att vi inte kan vara bäst när det gäller, detta i en tid med mycket stora påfrestningar på samhället. Produktionsläget är ansträngt, men hela organisationen har på ett mycket lojalt och professionellt sätt ställt om sin resurs- och fordonsplanering. Tillsammans har man gett allt i det uppkomna läget för resenärerna





och göteborgarna! Produktionsläget kommer dock att vara fortsatt ansträngt under 2022, men successivt förbättras i takt med tillförseln av de nya spårvagnsmodellerna M33 och M34. Mot årsskiftet 2025/2026 kommer vi ha möjlighet att bedriva en spårvagnstrafik i världsklass!

En imponerande kvalitetsutveckling

Året 2021 har varit vårt stora kvalitetsutvecklingsår. En imponerande insats har gjorts av alla avdelningar för att Göteborgs Spårvägar framgångsrikt ska få en kvalitetscertifiering enligt SIQ modellen under 2022. Övergripande har vi utvecklat våra metoder från helhetsorientering till detaljorientering med tillhörande digitalisering och utbildning. Resultatet är bland annat uppgraderat underhållssystem, digitala hjulmätningssystem, fordonspositioneringssystem, trafikhändelsesystem och trafikaltsystem. Vi har även implementerat en modern störnings- och krisplan tillsammans med ett riktigt bra genomfört ledar- och kulturprogram för våra chefer.

Produktstrategin leder oss mot framtiden

För att säkra vårt kvalitetsutvecklingsarbete på längre sikt har vi arbetat fram en produktstrategi som presenterades i juni. Översiktligt presenterar den sammanhangen mellan resenärsvolymer, resehastighet, kapacitet, spårvägsanläggningen, fordonsantal och depåer mot 2034 och 2040 för att möjliggöra politiskt beslutsfattande i god tid gällande den framtida spårvagnstrafiken.



Anskaffning av nya spårvagnar och utveckling av spårvagnsanläggningen i all ära, men det är genom medarbetarnas engagemang, förberedelser och träning som grunden läggs för en god arbetsmiljö och hög kvalitet i vårt arbete på kort och lång sikt.

Hans Nilsson summerar de tre viktigaste punkterna för 2021

- Jag är mycket, mycket stolt över medarbetares och samarbetspartners leveranser under pandemiåret 2021.
- Årets digitalisering och modernisering av vår IT-miljö som möjliggör framtida produktivitet och effektivitet.
- Det goda samarbetet med Göteborg Stads Trafikkontor och Västtrafik ger oss en ljus framtid med bättre spårvägsanläggning och moderna spårvagnar.

EKOLOGISK HÅLLBARHET



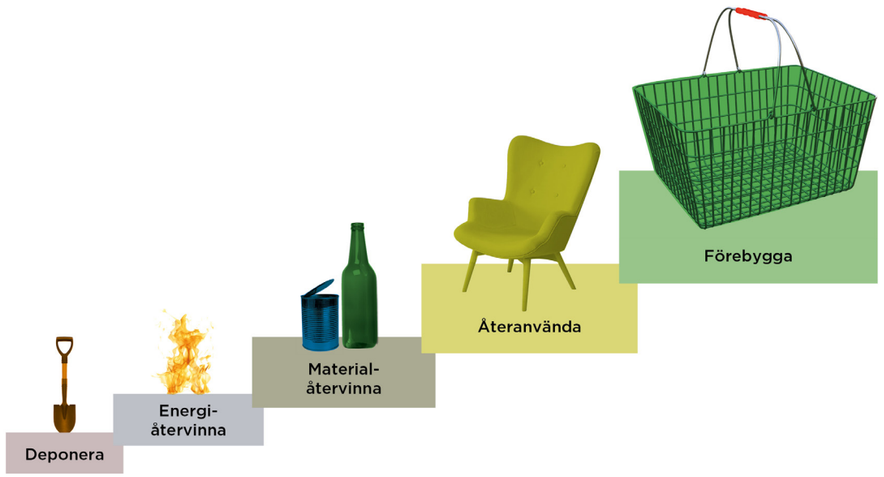
Vision

”En hållbar spårvägsresa i världsklass”

Vi är Nordens största spårvägsbolag och en av de största aktörerna i Europa. Vi kan och vi ska jämföras med de bästa i världen! Vår verksamhet ska ha en kvalitet i världsklass och vara hållbar. Därför tar vi ansvar för miljön, engagerar oss i samhället och har balans i vår ekonomi.

Resan mot minskat klimatavtryck

Göteborgs Spårvägar arbetar med ständiga förbättringar för att nå våra kort- och långsiktiga miljömål. Under 2021 gjorde vi en utökad miljöutredning där vi har kartlagt vårt klimatavtryck för att identifiera de områden där vår klimatpåverkan är som störst. På så sätt kan vi fokusera på rätt åtgärder för att nå 1,5-gradersmålet i Parisavtalet och miljömålet begränsad klimatpåverkan. Här är ett axplock av vad vi fokuserar på:



Inköp av varor och tjänster

Den utökade miljöutredning som gjordes 2021 visar att vårt största klimatavtryck kommer från inköp av varor och tjänster. Störst påverkan har inköp av räl, fordonsartiklar och större investeringar som passersystem, inbrottslarm och GPS-utrustning. Därför kommer vi att påbörja ett arbete för att kunna integrera miljöarbetet i våra inköps- och upphandlingsprocesser för att miljökrav ska bli en naturlig del i våra kravställningar gentemot leverantörer och entreprenörer. Då säkerställs att såväl Göteborgs Spårvägar som våra leverantörer gör hållbara materialval.

Energianvändning

För att nå energieffektiviseringsmålen har underhållsplaner tagits fram för att minska vår energiförbrukning per kvadratmeter i fastigheter, depåer och på samtliga tunga tekniska installationer.

Avfallshantering

Vi förebygger och verkar aktivt för att minska vårt verksamhetsavfall. Detta gör vi i enlighet med Göteborgs stads projekt ”Skrota skräpet” där samtliga av stadens bolag och förvaltningar förväntas ta sig uppåt i avfallstrappan.

Kemikalier

Alla kemiska produkter som används i verksamheten granskas och de som innehåller utfasningsämnen eller hormonstörande ämnen byts ut löpande. Framförallt för att minska risken för negativ påverkan på människa och miljö, men också för att bidra till Göteborgs stads mål om en giftfri miljö.

Fordon

Vi har som mål att öka andelen fossilfria fordon i vår fordonsflotta. År 2021 tog vi stora steg och gick från 44 procent till 97 procent. Nästa år fortsätter arbetet och då ser vi bland annat över våra avtal med Göteborg Leasing AB för att löpande byta ut de fordon som fortfarande är fossildrivna till fossilfria alternativ.



Nya spårvagnar kräver mindre el

Vår nya spårvagn M33 förbrukar 30 procent mindre energi per passagerare än föregående modell M32! Varje månad kan vi erbjuda göteborgarna fler nya och energisnålare M33:or på stan. Parallellt installerar vi ny teknik på våra äldre modeller och fortsätter att utbilda våra förare i miljöanpassad körning för att ytterligare minska vår totala energiförbrukning per delresa.



Vi rullar på vindkraft!

Våra spårvagnar drivs på hundra procent miljömärkt el från vindkraft vilket inte ger något koldioxidutsläpp. För att bromsa klimatförändringarna är en del av lösningen att fler väljer bort bilen och istället transporterar sig till fots, på cykel eller med kollektivtrafik.

Göteborgs stad, Västra Götalandsregionen och Västtrafik har ställt sig bakom måldokumentet Koll2035 som säger att vi ska fördubbla resandet med kollektivtrafik fram till år 2035. Göteborgs Spårvägar bidrar genom att leverera en hållbar och tillgänglig kollektivtrafik som får fler personer att välja spårvagn. Tillsammans bidrar vi till en klimatneutral stad.

Elanvändning spårvagnstrafik

Elanvändning Spårvagnstrafik	2021	2020	2019
Elanvändning (kWh)	48 573 896	48 424 440	56 335 904
Delresor (antal)	92 832 686	94 899 311	140 968 552
Elanvändning, kWh per delresa	0,52	0,51	0,4
Vagnkilometer	16 524 424	16 736 606	17 326 000
Elanvändning, kWh per vagnkilometer	2,94	2,89	3,25

Ökad elanvändning per delresa samt per vagnkilometer jämfört med 2020 beror dels på reducerad trafikproduktion under år 2021 till följd av utrangeringen av M28 och dels på färre antal resande på grund av pandemin.

Göteborgs Spårvägars totala energianvändning

Göteborgs Spårvägar har som långsiktigt energieffektiviseringsmål att minska den totala energiförbrukningen för hela verksamheten. Målet 2021 var att minska energiförbrukningen per kvadratmeter i våra fastigheter med två procent jämfört med 2020 års förbrukning. Med hjälp av vår data ser vi att vi behöver göra fler åtgärder för att nå upp till detta mål.

Energianvändning i fastighet per m² lokalyta i MWh

Energianvändning i fastighet per M² lokalyta i MWh.	2021	2020	2019
Elanvändning	6 070	6 313	5 473
Fjärrvärme	3 917	2 844	3 105
Gas	173	132	168
Fjärrkyla	11	13	0
Energianvädning totalt (MWh)	10 171	9 302	8 746
Lokalyta m²	51 787	51 787	51 139
KWh per m²	196	180	171

Under 2020 har lokalytan ökat till följd av nya depå Ringön etapp 1, fjärrkyla följs upp för första gången under år 2020.



Vi kan inte alltid resa på räls, ibland tar vi cykeln

Göteborgs Spårvägar har flera kontor och depåer runt om i staden. För att begränsa vårt klimatavtryck följer vi Göteborgs stads resepolicy och försöker alltid underlätta för våra medarbetare att göra gröna resor till och från arbetet och i tjänsten. Enligt resepolicyn ska vi alltid fundera på:

1. Kan resan ersättas med ett telefon- eller videomöte?
2. Om resan är nödvändig ska vi välja det färdmedel som har minst klimatpåverkan och genomföra resan på ett kostnadsmedvetet sätt.

Nödvändiga resor räknas om till en kostnad som investeras i åtgärder som ska minska utsläppen och effektivisera arbetet. Göteborgs Spårvägar klimatkompenserar genom att erbjuda medarbetare subventionerade årskort hos Västtrafik och utlåning av Västtrafikkort eller elcykel vid resor i tjänsten.

Visste du att

2021 har pengarna från klimatväxlingen gått till avskrivning av cykelparkeringar och laddningsstationer för elfordon.

Vi har slängt papperskorgen

Senaste åren har vi gjort flera åtgärder på våra arbetsplatser för att öka mängden utsorterat avfall. Flera avdelningar har fått källsorteringsmöbler i bland annat matsalarna och papperskorgar har plockats bort för att minska förbrukning av plastpåsar och mängden brännbart avfall. Varje kontorsplats har istället fått en minisoptunna som varje medarbetare sorterar i våra källsorteringsmöbler. Förenklade möjligheter att källsortera har till exempel ökat mängden utsorterat matavfall från 2,9 ton 2019, till 4,1 ton 2020 och 4,3 ton 2021.

Framöver kommer vi att se över möjligheten att sortera ut avfall som uppkommer i spårvagnarna som idag slängs som brännbart.

Tack TaGe!

För att minska vår klimatpåverkan använder vi oss av Göteborgs Stads återbrukstjänst TaGe. Under år 2021 har vi lagt ut fyra annonser på TaGe och skänkt saker som vi inte längre behövde. Vi har även kunnat få tag på fyra begagnade varor som vi behövde i verksamheten. Tack vare TaGe kunde vi spara 39 600 kronor och framförallt minska klimatutsläppen med cirka 740 kilo koldioxidekvivalenter.

Farligt och icke farligt avfall

Icke farligt avfall		Ton	Behandlingsmetod
	Totalt icke farligt avfall - de största fraktionerna	4 204	
	Rena massor (<km)	957	Återanvändning
	Metaller och skrot	665	Återvinning
	Förorenade massor (KM>MKM>FA)	1 039	Behandling och återanvändning
	Icke brännbart verksamhetsavfall	125	Behandling och deponi
	Kommunalt avfall (hushållsavfall)	143	
	Brännbart verksamhetsavfall	66	Energiåtervinning
	Skenrensslam (>MKM)	1 209	

Farligt avfall			Behandlingsmetod
	Totalt farligt avfall - de största fraktionerna	47	Farligt avfall behandlas enligt lämplig metod hos godkänd mottagare.
	Slipers	21	
	Batterier	9	
	Fast oljeavfall	6	
	Spillolja	5	
	Elektronik	6	Återvinning
Totalt avfall		**4 251**	

Redovisning av klimatavtryck enlig GHG-protokollet

Vi beräknar vårt klimatavtryck utifrån standarden Greenhouse Gas Protocol (GHG-protokollet) – en global standard för mätning, hantering och rapportering av utsläpp av växthusgaser.

Varje år redovisar vi följande siffror:

- Scope 1: vår direkta klimatpåverkan från egna och inhyrda fordon.
- Scope 2: vår indirekta klimatpåverkan i form av förbrukning av el, fjärrvärme och fjärrkyla.
- Scope 3: beräkningar inom inköpta varor, kapitalvaror och tjänster samt transporter, distribution och avfallshantering enligt A Corporate Accounting and Reporting Standard.

Det finns osäkerheter i årets sammanställning av data med anledning av att presentationen av dataunderlaget för 2021 har förändrats sedan fjolåret klimatberäkningsmodell togs fram. Detta kommer vi att justera under kommande år så att klimatberäkningsmodellen anpassas till verksamhetens förändring.

Varor och tjänster är vår största klimatpåverkan
Vi har beslutat att bokföra utsläppen utifrån ett operationellt perspektiv istället för ett finansiellt, då vår verksamhet bygger på operativt arbete på spårvagnar och bananläggning.

Vår största klimatpåverkan kommer från inköp av varor och tjänster, därför kommer vi under 2022 att se över möjligheterna kring att köpa in större del återvunnet material eller om användningen av vissa material kan minska.

Scope för klimatavtryck

	2021	2020
SCOPE 1	188	249
SCOPE 2	211	161
SCOPE 3	8 614	6 930
Totala utsläpp	**9 013**	**7 340**

Scope 1: egenägda och leasade fordon samt läckage köldmedia
Scope 2: energianvändning (el, fjärrvärme, fjärrkyla, naturgas) samt spårvagnarnas elanvädning
Scope 3: inköpta varor och tjänster, bränsle och energirelaterade aktiviteter, kapitalvaror, transport och distribution av inköpta varor och tjänster, avfallshantering från egna verksamheten och tjänseresor
** Under 2021 har vi börjat använda större mängd fossilfriadrivmedel i jämförelse med under år 2020, därför har mängden koldioxid ekvivalenter (CO_2e) sjunkit i Scope 1.*
**Användningen av fjärrvärme har ökat mellan år 2020 och 2021 därför skiljer sig CO_2e i Scope 2.*
**Under 2021 övertogs nio stycken nya M33 spårvagnar från vår leverantör vilket är anledningen till den ökade CO_2e som presenteras i Scope 3 för år 2021 i jämförelse med året innan då vi enbart hade övertagit två stycken M33.*

Varje vattendroppe räknas

Vatten är samhällets viktigaste naturresurs som vi alla måste ta ansvar för. Vår enskilt största vattenförbrukning kommer från tvätt av våra spårvagnar.

För att spara på vatten- och kemikalieförbrukningen samt energiåtgången tvättas bara spårvagnarna vid behov istället för på bestämda dagar samt att vattnet återanvänds.

Vattnet återanvänds
Under år 2021 tvättades totalt drygt 19 500 spårvagnar. Vid en normaltvätt av en 30 meter lång spårvagn, till exempel modell M31, används 600 liter vatten. Av denna totala mängd består cirka 150 liter av färskvatten och cirka 450 liter av recirkulerat vatten. Genom att återanvända vatten sparar vi cirka 8,8 miljoner liter vatten per år, vilket motsvarar 58 500 badkar.

Årlig kvalitetskontroll på utgående vatten
Vi tvättar spårvagnarna i specialanpassade fordonstvättar på våra depåer Rantorget och Majorna där lokala reningsverk är installerade och enbart anpassade kemikalier används. Vi tar årligen vattenprover på utgående vatten från fordonstvättarna för att säkerställa att det renade vattnet håller sig inom utsläppskra





Vårt strategiska miljöskyddsarbete

För att kunna bedriva ett effektivt hållbarhets- och miljöskyddsarbete är det viktigt att arbetet har en god struktur. Göteborgs Spårvägar arbetar enligt framtagna instruktioner, riskanalyser, rutiner samt miljöpolicy som vägleder hur verksamheten ska bedrivas på ett miljöskyddssäkert sätt.

Utöver våra egna miljömål följer vi även de som är framtagna för Göteborgs stad samt nationellt.

Intern och extern kontroll
För att säkerställa att alla avdelningar följer framtagna miljöskyddsrutiner och mål har vi regelbundna interna avstämningar genom egenkontroll, ronder samt internrevisioner. I de fall brister upptäcks får den berörda avdelningen en genomgång av rutinerna samt förbättringsförslag. Göteborgs Spårvägar får även regelbundna externrevisioner där vi får feedback på vårt arbete så att vi kan bli ännu bättre.

Miljöutbildning 2022
Under 2022 kommer alla medarbetare genomföra en miljöutbildning. Syftet med utbildningen är att förbättra kunskapen om miljöskyddsfrågor och att medarbetarna ska få vägledning kring hur de kan vara med och skapa ett hållbart samhälle.





Förlåt för att vi stör ibland – vi jobbar på att bli tystare

För att kollektivtrafiken ska vara ett bra alternativ till bilen måste den köras nära bostäder och arbetsplatser vilket leder till störningar. För att kunna erbjuda en pålitlig trafik kräver spåranläggningen löpande underhåll och vi försöker så gott det går planera in bullrande arbeten dagtid. En viktig åtgärd är att vi byter ut maskiner och utrustning till mindre bullrande alternativ.



Åtgärder för mindre gnissel i spåren

För att minska gnissel i spåren har vi fasta smörjstationer på strategiska platser i spårvägsanläggningen. Dessutom har vi utrustat flera av våra M32-modeller med systemet Top of Rail som är en bullerdämpningsfilm på rälshuvudet för att dämpa gnissel. Den nya spårvagnen M33 är utrustad med både fläns- och farkantssmörjning och Top of Rail för att ge en tystare spårvagnsresa.



Visste du att?

Ljudmätningar ombord på våra fordon visar att Top of Rail minskar gnisslet med upp till 80 procent.

SOCIAL HÅLLBARHET

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 resenärernas 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 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.

Fokus på en säker och trygg arbetsmiljö

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.

Varje dag har våra medarbetare rätt till en trygg och säker arbetsmiljö. Detta förtydligas i våra ledord och förpliktigar.

– Alla medarbetare ska ha den kunskap och information som krävs för en säker och trygg arbetsplats. Säkerhetsenheten har ett särskilt uppdrag att strategiskt och systematiskt bidra till att förebygga risker och utreda olyckor och tillbud, säger Carin Oleryd, säkerhetschef.

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.





Enhetliga riskbedömningar, egenkontroller och ronder

Göteborgs Spårvägars riskarbete grundläggs med risk- och sårbarhetsanalys enligt Göteborgs stads styrning. Den senaste analysen gjordes 2018 och nästa ska göras 2022. År 2020 startade Göteborgs Spårvägar med ett uppgraderat arbetssätt för att genomföra enhetliga riskbedömningar, egenkontroller och ronder. Under året har det etablerats på samtliga avdelningar och vi har sett en mycket positiv utveckling kring hur bolaget på ett systematiskt sätt hanterar, åtgärdar och följer upp risker. Under 2021 gjordes riskbedömningar ur ett arbetsmiljö- och trafiksäkerhetsperspektiv. Det genomfördes också 539 egenkontroller och 152 ronder. Nästa år kommer Säkerhetsenheten att fokusera mer på resultaten av egenkontrollerna och ronderna och hur väl de på bästa sätt kan bidra till en trygg och säker arbetsplats.

Förbättringsarbete höjer kvaliteten på utredningar

Säkerhetsenheten har under 2021 påbörjat ett arbete med att lyfta kvaliteten på Göteborgs Spårvägars utredningar av tillbud och olyckor.

Vi identifierade stora brister i klassificering av allvarlighetsgrad samt i grundorsaksanalys med det tidigare arbetssättet i rapporteringssystemet. Från och med 1 januari 2021 går säkerhetsenheten veckovis igenom samtliga inrapporterade ärenden i vårt system för tillbud och olyckor, STELLA. Om det finns behov av förändring eller komplettering i ett ärende erbjuds chefer stöd av Göteborgs Spårvägars erfarna arbetsmiljöingenjörer vilket lett till stora förbättring gällande kvaliteten.

- Med bättre kvalitet på rapporteringen finns en möjlighet att använda statistiken för att analysera vad vanligaste orsakerna är till våra inträffade olyckor och tillbud så att vi kan komma med riktade förbättringar, säger arbetsmiljöingenjör Linnea Pontusson.

Välkommen IA

En utmaning har länge varit att inrapporteringssystemen för arbetsmiljö, miljö och säkerhet länge varit eftersatta vilket gjort det svårt att säkerställa korrekta statistiska underlag för analys och uppföljning.

- Under 2022 ser vi fram emot att fortsätta utveckla arbetet och speciellt ser säkerhetsenheten fram emot införandet av det nya ärendehanteringssystem, IA, som kommer förbättra vårt arbete ytterligare, säger Carin Oleryd, säkerhetschef.

Med systemet IA kan samtliga avvikelser och incidenter på arbetsmiljö, - miljö, - och säkerhetsområdet i både trafiken och på våra depåer samt andra arbetsplatser rapporteras in och hanteras på ett samlat och enhetligt sätt. IA öppnar upp för möjligheten att digitalisera fler av våra processer och arbetssätt för riskbedömning, egenkontroll och ronder samt tillbud och olyckor.

När det som inte får hända ändå händer

När det som inte får hända ändå händer får man anledning att noga genomlysa sin verksamhet för att göra allt för att det inte ska hända igen.

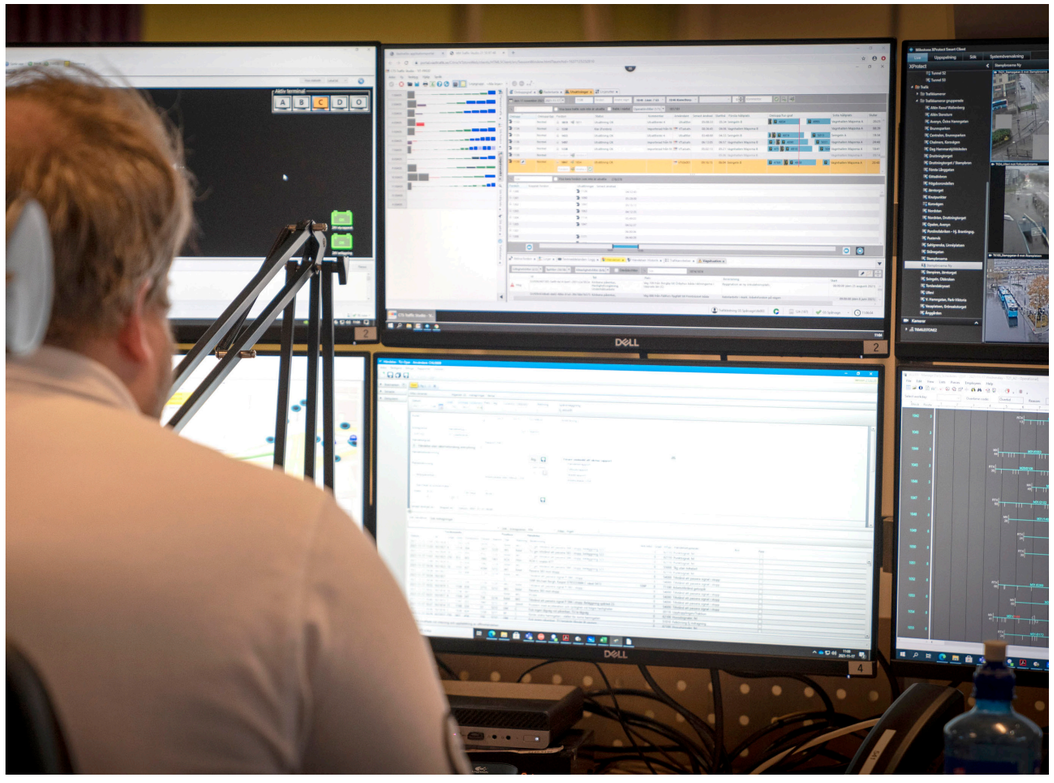
Under 2021 har vi haft 188 arbetsplatsolyckor, varav 12 av allvarlig karaktär och 113 tillbud varav 13 av allvarlig karaktär. Vid varje allvarligt tillbud eller allvarlig olycka startas en utredning utifrån MTO-perspektivet (människa, teknik, organisation) och därefter vidtar Göteborgs Spårvägar åtgärder som presenteras i en handlingsplan.

Tyvärr är hot och våld i kollektivtrafiken är ett växande problem. Våra medarbetare erbjuds utbildning i konflikthantering för att minska risken för hot och våld samt verktyg för att snabbt tillkalla hjälp om de skulle drabbas.

Säkerhet och trygghet bygger vi tillsammans

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. I arbetet utgår vi från tre grundprinciper:

- Rapporterande kultur – Vi välkomnar rapporter om avvikelser och brister i verksamheten.
- Lärande kultur – Vi identifierar risker och brister som får oss att vilja veta vad och varför det har hänt så att vi kan lära oss att göra rätt och undvika att det händer igen.
- Rättvis kultur – Vi är transparenta och öppna och vill i första hand förebygga risker och hitta grundorsaker. Inte peka ut en enskilt ansvarig.





Sjukfrånvaro och hälsoinsatser

Bolagets arbete handlar alltmer om hur vi kan förebygga och förhindra ohälsa hos våra medarbetare och agera proaktivt för att minimera sjukskrivningstal och skador relaterade till arbetsmiljön. Både arbetsmiljö och sjukfrånvaro har under 2020 och 2021 påverkats av den pågående pandemin och dess restriktioner. År 2019, innan pandemin, låg sjukfrånvaron på 6,9 procent. Sjukfrånvaron inom bolaget uppgick till 8,0 procent 2021 jämfört med 8,6 procent år 2020. Sjukfrånvaron inom förarkåren uppgick till 10,4 procent under året vilket vid smittotoppar påverkat vår trafikleverans. Både arbetsmiljö och sjukfrånvaro har under 2020 och 2021 påverkats av den pågående pandemin och dess restriktioner.

Mål för en bättre arbetsmiljö

År 2018 tog Göteborgs Spårvägar fram tre mål för en bättre arbetsmiljö och för att underlätta uppföljning och åtgärder. Arbetet fortsätter kontinuerligt för att alla ska ha bästa möjliga arbetsmiljö.

De tre målen är:

- Inga medarbetare ska bli utsatta eller bevittna någon annan bli utsatt för kränkande särbehandling.
- Korrekt rapportering av olyckor och tillbud ska säkerställas med syfte att finna grundorsaken och därmed omhänderta riskerna.
- Samtliga chefer och skyddsombud ska ha erforderlig kunskap om arbetsmiljölagstiftningen inklusive kränkande särbehandling.

Utmaningar i vårt viktiga samhällsuppdrag

Hösten 2021 kunde Sverige under en period återgå till ett liv i stort sett fritt från restriktioner. Förhoppningar väcktes om att äntligen kunna lägga hanteringen av denna avgörande händelse för mänskligheten bakom oss. Men innan jul har vi tvingats inse att vi kommer fortsätta att behöva hantera konsekvenserna av covid-19 även nästkommande år.

Göteborgs Spårvägar ska hantera detta hot mot vår verksamhet och personal på samma sätt som vi hanterar allt vårt säkerhets- och trygghetsskapande arbete. Systematiskt och i enlighet med våra processer för ständiga förbättringar. Vi ska säkerställa en säker och trygg vardag för anställda och resenärer, vilket är en förutsättning för att även i framtiden få förtroendet att utföra vårt samhällsviktiga uppdrag.



Flera åtgärder för bättre hälsa

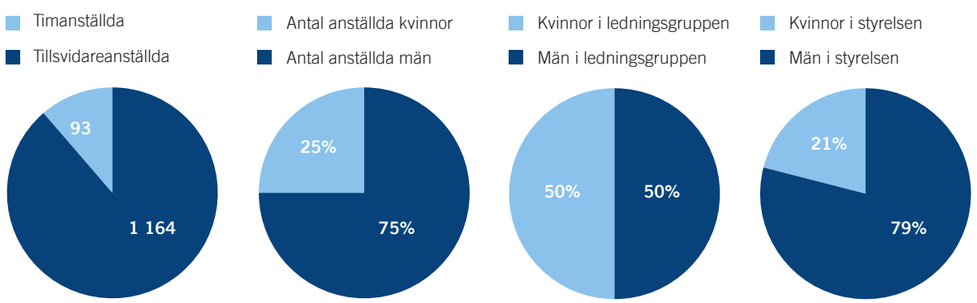
För att värna om våra medarbetares hälsa fortsätter vi att erbjuda hälsoundersökning, friskvårdsbidrag, träningsgrupper, viktväktargrupper samt medarbetarstöd.

I slutet av året blev vi utvalda till att delta i ett forskningsprojekt som drivs av RISE. Syftet med studien är att undersöka hur man med livsstilsförändringar kan förebygga hjärt- och kärlsjukdomar samt diabetes. I forskningsstudiens första steg identifieras medarbetare som har riskfaktorer. Dessa kommer under 2022 att erbjudas stöd för att långsiktigt förbättra sin hälsa.



Det är vi som sätter Göteborg i rörelse

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 som talar många språk.



Vi behöver växa i takt med Göteborg

För att utveckla verksamheteten mot våra affärsmål är rätt kompetens A och O. Vi upplever fortsatt vissa utmaningar i att rekrytera till tekniska yrken som elektriker och mekaniker. Bolaget har också ett stort behov av att rekrytera nya förare. Vi arbetar med att utvecklas som attraktiv arbetsgivare för att behålla och hitta ny kompetens. Det ingår många delar i att vara attraktiv – bra chefer, en god arbetsmiljö, rätt ersättning, och inte minst att medarbetare får rätt förutsättningar i form av kompetensutveckling och resurser för att kunna göra ett bra jobb.

Våra kärnvärden ligger till grund för medarbetarskapet

Den önskade arbetsplatskulturen definieras av våra kärnvärden och de kompetenser som utgör medarbetarskapet. Medarbetarskapet följs årligen upp i medarbetarsamtal och sätter en bas för hur vi vill ha det på vår arbetsplats.

För chefer gäller ytterligare tre kompetenser som sätter ramen för ledarskapet. Genom att rekrytera, utbilda och utveckla verksamheten utifrån dessa gemensamma normer jobbar vi för att förstärka den önskade kulturen.

GS medarbetarskap

- Jag bidrar till ett öppet och tillåtande arbetsklimat genom att behandla alla på ett respektfullt sätt.
- Jag samarbetar med andra och tar till mig deras kunskap och erfarenheter samt delar med mig av mina.
- Jag bidrar till att motverka och lösa konflikter.

Kärnvärden:

- Vi sätter säkerheten främst.
- Vi har resenärsfokus.
- Vi samarbetar och är engagerade.

Ledstjärnor för våra chefer:

- Ledaren etablerar och utvecklar förtroendefulla kundrelationer.
- Ledaren skapar engagemang och delaktighet hos medarbetarna.
- Ledaren agerar tydligt i sin arbetsgivarroll.
- Ledaren leder mot långsiktiga mål och främjar utveckling.
- Ledaren följer upp utfall och resultat, analyserar och fattar de beslut som krävs.



Tillsammans för ett bättre Göteborg

Vi är en viktig del av många göteborgares vardagspussel och våra spårvagnar är en viktig symbol för Göteborg. Det är något vi är mycket stolta över. Därför tycker vi att det är viktigt att bidra så gott vi kan till en socialt hållbar och trygg stad för alla.

Under 2020 och 2021 fick flertalet av våra sociala samhällsengagemang skjutas på framtiden och vi har tvingats fokusera på att säkra miljön ombord för både våra resenärer och förare. Under fjärde kvartalet 2021 kunde vi genomföra några av våra mest uppskattade engagemang när smittspridningen och restriktionerna tillfälligt lättade.

Människan bakom uniformen (MBU)
MBU är ett projekt inom Göteborgs stad som startade 2010 för att ungdomar ska lära känna de som arbetar inom uniformsyrken i Göteborg som till exempel spårvagnsförare, polis, räddningstjänst och ambulans.

Under hösten kunde vi vid två tillfällen ta emot cirka 20 ungdomar från Hisingen och sedan från nordöstra Göteborg på depå Rantorget. Ungdomarna träffade medarbetare som arbetar som spårvagnsinstruktörer, förare, depåpersonal, trafikledare samt marknadsutvecklare. Under träffarna genomförde vi en presentation med frågor och svar och gjorde ett rollspel. Höjdpunkten var när ungdomarna fick prova att köra spårvagn och vi fikade samt utvärderade besöket tillsammans.





Kulturpriset 2020 togs emot 2021
Trummisen Mikkey Dee skulle ha mottagit kulturpriset våren 2020 men fick istället sitt pris när vinterns första snö föll över Göteborg den 27 november 2021. Årets spårvagnsförare 2019, Tina Berntsson, hjälpte Mikkey att avtäcka namnet på vagn 491, den första av våra M33 att namnges. Pristagaren körde själv vagnen, med guidning av Tina, till ett jublande folkhav på Drottningtorget som trotsat kylan.

Julklappsvagnen rullade igen
Lördagen den 4 december anordnade Stadsmissionen i samarbete med Spårvägssällskapet Ringlinien den mycket uppskattade julklappsvagnen. Sedan 2015 har de återupplivat ett 100 år gammalt initiativ om att åka runt i Göteborg med museets gamla spårvagnar och samla in julklappar till behövande barnfamiljer i staden.

Göteborgs Spårvägar skänkte en julgåva till Stadsmissionen för att stödja deras långsiktiga och ovärderliga arbete för människor i nöd.

EKONOMISK HÅLLBARHET

En ekonomiskt hållbar kollektivtrafik

Resan med kollektivtrafik är vårt främsta bidrag till ett hållbart Göteborg. Under 2021 körde Göteborgs Spårvägar 14,5 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!

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. I produktstrategin, som årligen uppdateras, styr resandeutvecklingen kapacitetsfrågor och de olika vagntypernas livslängd.



Ekonomiskt resultat 2021

Inför budgetåret 2021 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 avtal för kommunikationsteknik och övriga avtal. Inom trafikavtalet kantades året av bland annat högre kostnader för underhåll av vagnar samt högre mediakostnader än vad som budgeterats. Inom utförandeentreprenadavtalet kunde även tidigt på året konstateras att kostnader inom betalplan låg över budget.

Årets utfall och omsättning

I bokslutet för 2021 visar de två större avtalen underskott mot budget, trafikavtalet på -53,6 mnkr och utförarentreprenadavtalet på -11 mnkr. Utifrån principen om självkostnad och målet om ett noll resultat har resultaten bokats upp och bolaget visar efter uppbokningen ett totalt resultat före finansiella intäkter och kostnader på 17 tkr.

Omsättningen uppgick till 1 202 (1 159) mnkr, vilket är en ökning med 3,7 procent jämfört med 2020, och nettoresultatet slutade på 0,3 (0,4) mnkr.

Avvikelser

Nedan redovisas de större avvikelserna som förklarar bolagets utfall mot budget:

- Trafiksäkerhetsbeslut om omedelbar utrangering av spårvagnarsmodell M28 har gett effekten -17 mnkr i bokslutet.
- Underhåll av fordonsflottan och depåer har generellt haft större behov under hela året.
- Högre omedelbara reparations- och underhållskostnader för lokaler, främst på ålderstigna depå Majorna, cirka -8 mnkr.
- Ökning av antalet vägtrafikolyckor och urspårningar, under framförallt den senare delen av året beroende på väderlek, resulterar i cirka -11 mnkr.
- En kraftig förhöjning av elkostnader i slutet på året vilket skedde innan det fasta upphandlade priset började gälla har gett en negativ avvikelse för året med cirka -13 mnkr.
- Högre standardkostnader hos avdelning Infrastruktur och driftsäkring gentemot budgetbeslut med Trafikkontoret, cirka -6 mnkr.
- Beslut gällande inhyrd personal för kontaktledning, cirka -5 mnkr

Skapat och levererat värde

Värde	Intressent	År 2021
Intäkter	Från kunder	1 202
Löner och andra ersättningar	Till medarbetare	503
Inköp varor och tjänster	Till leverantörer och partners	526
Betalning av skatter och avgifter	Till svenska staten	154
Räntekostnader	Till kreditgivare	0

Lägre personalkostnader än budget

En positiv avvikelse gällande personalkostnader möter upp delar av de negativa utfallen mot budget som beskrivits ovan. Avvikelsen beror på vakanta tjänster, senarelagda utbildningar på grund av covid-19, samt positiv avvikelse gällande semesterlöneskulden och pensionskostnader. Göteborgs Spårvägar har utöver lägre personalkostnader än budget även fått ta del av statliga bidrag relaterade till covid-19 pandemin på cirka 10 mnkr, vilket inte fanns med i budget för året.



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 Västtrafik-modellen, vilket innebär att Göteborgs Spårvägar och Västtrafik samarbetar i flera forum som ger en tätare och bredare kontakt mellan verksamheterna än tidigare.

Göteborgs Spårvägar har även tecknat avtal med Trafikkontoret i Göteborgs stad för drift och underhåll av spårvägsanläggningen i Göteborg och Mölndal samt trafikledning för spårvägen och trafiksäkerhet. Avtalet gäller 2020 – 2034.

M28 rullar ut

Efter 56 år på Göteborgs gator togs alla M28 ur trafik och nu ska de skrotas. Förloppet har skyndats på och cirka två vagnar i månaden demonteras, saneras och går till skrot. Den totala kostnaden för utskrotningen av M28 beräknades vid årsbokslutet bli 17 miljoner kronor, varav 4,4 miljoner är utrangering av lager.

-Det tar tre till fyra veckor att skrota en vagn. Vi försöker återvinna så mycket material som möjligt men då det finns asbest i vagnarna kan inte allt återvinnas och arbetet måste ske mycket varsamt, säger Arvid Holm, projektledare.

En vagn, nummer 770, har lämnats över till Ringlinjens Spårvagnssällskap som genomför en omfattande restaurering av vagnen innan den tar sin plats på museet.

En 100-åring i Majorna som kräver upprustning

För hundra år sedan,1921, slog vagnhallen i Majorna upp dörrarna. Många spårvagnar har parkerats, underhållits och reparerats här under ett helt sekel och nu kräver depån en omfattande upprustning. Under 2021 har ett arbete startats upp för att utreda de renoveringsbehov som finns och som kommer att ligga till grund för utvecklingen av vagnhallen i Majorna.

Ringödepån fortsätter att växa

Första juni 2020 invigdes första etappen av Ringödepån. Under 2020 blev det även klart att Västfastigheter och entreprenören Skanska tecknar avtal om byggandet av depåns andra etapp.

-Under 2021 har vi fortsatt driva projektet för att kunna etablera vår verksamhet när depån är färdigbyggd. Själva byggnationen har startat och stora delar av markarbetet som krävs är klart. Även viss stomresning har påbörjats, säger Peter Wendeblad som leder etableringsprojektet.

Färdigställande av Ringödepån är en förutsättning för utvecklingen av spårvagnstrafiken i Göteborg för att kunna underhålla de nya spårvagnarna av modell M34 som är 45 meter långa. Depån beräknas stå klar 2024 och kommer bestå av uppställningshallar med personal- och kontorsutrymmen samt en verkstadsdel.



Underhåll av spårvägsanläggningen

För att kunna erbjuda en hållbar och säker spårvagnstrafik genomför avdelningen Infrastruktur och driftsäkring årligen planerade inspektioner, underhåll och reparationer av spår och kontaktledningar i samverkan med Trafikkontoret i Göteborgs stad som äger anläggningen.

Avdelningen utför även akuta åtgärder och reparationer när risker identifieras eller om olyckan är framme. Här är ett axplock av de större projekt som gjorts under 2021:

Spår och växlar byts ut
Spårbyten utförs regelbundet beroende på mängden trafik. 2021 har det bland annat skett på sträckorna Nymånegatan – Runstavsgatan, Kungsportsplatsen – Nya Allen och Haga Kyrkogata – Handelshögskolan. Vi har även bytt spår vid området runt Krokslätts Fabriker, Folkkungabroarna, Änggården och Ullevi Norra. Vid Sandarna genomfördes både spårbyte och en förlängning av hållplatserna.

Vi utför också spårjusteringar, när det inte finns behov av att byta ut hela spåret. I år har detta gjorts i bland annat Långedrag, Almedal och på sträckan mellan Oliverdalsgatan – Seminariegatan. Växlarna är en av de delar i vår anläggning som utsätts för mest slitage. Under året har vi bytt växlar på vältrafikerade sträckor så som Järntorget, Brunnsparken, Svingeln, Grönsakstorget och Drottningtorget samt inne på våra depåer Majorna och Rantorget.

Kontaktledningar
På Seminariegatan har vi satt upp ny kontaktledning under året. Vi har även byggt nya matarpunkter runt om i staden tillsammans med nya likriktarstationer för att säkra upp strömförsörjningen i framtiden.



Visselblåsningar

Under 2021 har 35 visselblåsningar anmälts till Göteborgs stads visselblåsarfunktion och av dessa har visselblåsfunktionen krävt svar från Göteborgs Spårvägar i tio ärenden. Vid året slut är samtliga ärenden redovisade och avslutade.

Årets ärenden handlar främst om samarbete, arbetsmiljö och rekryteringar. Visselblåsningar som är medarbetarrelaterade utreds av avdelningschef för HR och kultur och Göteborgs Spårvägars säkerhetschef utreder ärenden som är säkerhetsrelaterade.

Inga önskemål om åtgärder
Vd redovisar samtliga visselblåsningar för både Göteborgs Spårvägars presidie och styrelse. Efter att Göteborgs Spårvägar lämnat svar ger visselblåsningsenheten besked om eventuella åtgärdsbehov eller behov av att använda externa revisorer. Göteborgs Spårvägar har inte fått önskemål om åtgärder eller behov av att använda externa revisorer under 2021.

Det finns under 2021 två visselblåsningar som är direkt relaterade till verkställande direktör och som är säkerhetsrelaterade. Ärende 32 - 2021 samt ärende 53 – 2021 har hanterats av styrelseordföranden och är redovisade till Göteborg stads visselblåsarfunktion.

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.

Utlämnande av allmänna handlingar

Göteborgs Spårvägar har under 2021 lämnat ut 98 allmänna handlingar. Av dessa har 99 procent hanterats inom en till tre dagars handläggningstid, vilket är att betrakta som skyndsamt.

Vi har dock ett ärendeflöde som inte hanterats på ett fullt korrekt sätt på grund av att ärendet i huvudsak är säkerhetsklassat. På grund av det stora antalet ärenden, har vd med delegationsordning, delegerat ärendenas handläggning till underställd medarbetare i enlighet med ”vd:s löpande förvaltning”, vilket enligt styrelsens instruktion är felaktigt. För att underlätta hanteringen på ett korrekt sätt justerade därför Göteborgs Spårvägars styrelse arbetsordningen den 25 november 2021.



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, så 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 som redovisas på varje bolagsledningsmöte, där vd fattar beslut om prioriteringar och eventuella avvikelser.

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 2021 har fem utbildningstillfällen genomförts. Vi har strategiskt jobbat för att minska antalet beställare i organisationen, vilket underlättat styrning och kompetensutveckling.

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

Under 2021 har processer för inköp och upphandling uppdaterats och finns tillgängliga i verksamhetsledningssystemet. För att identifiera inkorrekta upphandlingar och vidta åtgärder, genomfördes i maj en uppföljning av 180 leverantörer. Där framkom att 73 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 femte 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 2021.

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 2021

För räkenskapsåret 2021 har Göteborgs Spårvägar för första gången valt att upprätta en årsberättelse som utgörs av hållbarhetsrapport, trafiksäkerhetsrapport och årsredovisning. Det samlade dokumentet publiceras på vår webbplats: goteborgssparvagar.se. Kontaktperson för årsberättelsen och dess innehåll är kommunikatör Julia Forsberg, e-post: kommunikation@sparvagen.goteborg.se.



GRI-Index

Upplysning		Sida	Kommentar och avsteg
102-1	Organisationens namn	-	Göteborgs Spårvägar ABrr
102-2	Aktiviteter, varumärken, produkter och tjänster	7	Varumärket är Göteborgs Spårvägar och bolaget bedriver spårvagnstrafik och underhåll av spårvägsanläggning.
102-3	Huvudkontorets lokalisering	-	Göteborg, Sverige
102-4	Verksamhetens lokalisering	-	Göteborg och Mölndal, Sverige
102-5	Ägarstruktur och juridisk form	11	Ägs till 85 procent av Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB, organisationsnummer 559161–0190, som i sin tur ägs till 100 procent av Göteborgs Stadshus AB. Resterande 15 procent ägs av Västtrafik AB, organisationsnummer 556558–5873.
102-6	Marknader som företaget verkar inom	7	Göteborgs Spårvägar bedriver verksamhet i kommunerna Göteborg och Mölndal.
102-7	Organisationens storlek	11	Vid 2021-12-31 var det 1 295 anställda, inkluderat tillsvidare-, tim- och visstidsanställda
102-8	Information om anställda	44	Data hämtas från löneadministrationssystemet Personec. Det finns ingen signifikant variation om antal anställda under året. Se komplett tabell på sida 44
102-9	Leverantörskedja	47	
102-10	Signifikanta förändringar i organisationen och dess leverantörskedja	-	Inga signifikanta förändringar i leverantörskedjan.
102-11	Förhållningssätt till försiktighetsprincipen	-	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 2021
102-13	Medlemskap i organisationer	-	Inga medlemskap 2021
102-14	Uttalande från vd	20	
102-16	Värderingar, principer, standarder och uppförandekod	45	Bolaget följer Göteborgs stads riktlinjer.
102-18	Styrningsstruktur	11	
102-40	Lista över intressenter	10	
102-41	Kollektivavtal	-	100 procent av GS medarbetare omfattas av kollektivavtal.
102-42	Identifiering och urval av intressenter	10,11	
102-43	Metod för intressentdialog	10	
102-44	Viktiga frågor som har lyfts av intressenterna	52	
102-45	Enheter inkluderade i årsredovisningen	71	Årsredovisning med förvaltningsberättelse och finansiell redovisning finns från sidan 71.
102-46	Fastställande av rapportinnehåll och avgränsning av frågor	54	
102-48	Ändrad information i tidigare redovisning	-	Inga behov av att justera innehåll i föregående hållbarhetsrapport.
102-49	Väsentliga förändringar som gjorts sedan föregående redovisningsperiod kring avgränsning och omfattning.	54	Tidigare har hållbarhetsredovisning och årsredovisning varit separata dokument. Årets redovisningar utgör delar av Göteborgs Spårvägars årsberättelse som är ett samlat dokument.
102-50	Redovisningsperiod	-	1 januari – 31 december 2021
102-51	Datum för senaste utgivna redovisning	-	2 mars 2021
102-52	Redovisningscykel	-	Kalenderår
102-53	Kontaktperson	54	Kommunikatör Julia Forsberg, kommunikation@sparvagen.goteborg.se
102-54	Angiven redovisningsnivå enligt GRI-standarden	54	GRI standard Core option
102-55	GRI-index	56-58	
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	26	
103-2	Ledning, styrning och vägledande dokument för hållbarhetsfrågor	34	Bolagets styrelse har haft 10 ordinarie möten under 2021 och väsentliga frågor som behandlats är affärsplan, budget, verksamhetsplaner, arbetsmiljö, säkerhet, intern kontrollplan samt bokslut och uppföljningsrapporter till Göteborgs Stadshus AB och stadsledningskontoret i Göteborgs Stad.
103-3	Utvärdering av styrningen	34	

Miljö, klimat och energi			
301-1	Materialanvändning	26, 29	
302-1a	Energianvändning	26, 29	Avser förbrukning av el, värme och kyla i våra fastigheter.
302-1b	Energianvändning	28, 29	Avser förbrukning av el för spårvagnstrafiken
303-3	Vattenanvändning och hantering	33	Avser vattenanvändning för tvätt av spårvagnar
305-1	Utsläpp av direkta växthusgaser	32	Enligt GHG-protokollet Scope 1
305-2	Utsläpp av indirekta växthusgaser	32	Enligt GHG-protokollet Scope 2
305-3	Utsläpp av andra växthusgaser	32	Enligt GHG-protokollet Scope 3
305-5	Minskning av växthusgasutsläpp	32	
305-7	Utsläpp av växthusgaser	32	
306-2	Avfallsmängder och hantering	26, 31	

Socialt, arbetsmiljö och hälsa

403-1	Ledningssystem för arbetsmiljö	40	
403-2	Riskidentifiering, riskbedömning och utredningar av olyckor		Riskanalyser och arbetsmiljöronder genomförs av chefer, berörd personal och skyddsombud. Sjukfrånvaro 2021 8,0 %
403-3	Tjänster för arbetsmiljön	41	Skyddsombud finns på arbetsplatsen.
403-5	Utbildning för medarbetarna i arbetsmiljö och hälsa	43	
403-6	Främjande av medarbetarnas hälsa	43	Medarbetare erbjuds friskvårdsbidrag, hälsofrämjande aktiviteter samt besök hos företagshälsovård.
403-9	Arbetsrelaterade tillbud och olyckor	42	
404-2	Program för utbildning och kompetens	45	Medarbetare genomgår både årlig lagstadgad utbildning och övrig kompetensutveckling
405-1	Information om könsfördelning och ålder	44	
413-1	Sociala samhällsengagemang	46	

Ekonomi

201-1	Direkt ekonomiskt värde	48, 49	
205-1	Risker för korruption	53	Hela verksamheten analyseras ur ett korruptionsperspektiv
205-2	Utbildning inom antikorruption	53	
205-3	Fall av korruption och vidtagna åtgärder	53	

Följande GRI-standarder har använts i denna hållbarhetsrapport:
102 General disclosures , 103 Management approach, 201 Economic performance, 205 Anti-corruption, 301 Materials, 302 Energy, 303 Water and effluents, 305 Emissions, 306 Effluents and waste, 403 Occupational health and safety, 404 Training and education, 405 Diversity and equal opportunity och 413 Local communities.

TRAFIKSÄKERHETS-RAPPORT

Trafiksäkerhet i fokus 365 dagar om året

Säkerhet är ett av våra viktigaste kärnvärden som ska genomsyra allt vi gör i vår verksamhet, och framförallt i trafiken. Varje dag kör vi i genomsnitt 39 838 kilometer i en växande stad med en allt mer komplex trafikmiljö.

I vår årliga trafiksäkerhetsrapport belyser vi vårt trafiksäkerhetsarbete för verksamhetsåret 2021. 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.

Göteborgs Spårvägars trafiksäkerhetsmål och utfall

2017 satte 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.

Mål	Utfall 2020	Utfall 2021	Förändring i %
Minska antalet fall i vagn med 15% jämfört med föregående år	37	38	2,7 %
Minska antalet vägtrafikolyckor med 10% jämfört med föregående år	197	264	34,0 %
Minska antalet urspårningar med 20% jämfört med föregående år	6	10	66,7 %
Nollvision för antalet kollisioner (vagn i vagn)	16	12	–25,0 %
Nollvision för antalet allvarligt skadade i samband med vår verksamhet	7	3	–57,1 %
Nollvision för antalet omkomna i samband med vår verksamhet	0	1	100,0 %

Säkerhetsarbete är en laginsats

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

Eftersom spårvägstrafiken genomgår ständiga förändringar måste de granskas och värderas ur trafiksäkerhetssynpunkt i enlighet med Lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg 1990:1157: *”Tillståndsinnehavaren ska med hänsyn till verksamhetens art och övriga förhållanden drivas så att skador till följd av verksamheten förebyggs.”*

Trafikkontoret i Göteborgs Stad, som äger spårvägsanläggningen, har gett Göteborgs Spårvägar ett överlåtelseavtal för att bedriva så kallad särskild trafikledning för spårvagnstrafiken.

Spårvägens regelbok – SÄO
Vi har genom lagar och förordningar både krav och skyldigheter att proaktivt bedriva ett eget trafiksäkerhetsarbete och därigenom förhindra att olyckor inträffar. Säkerhetsordningen (SÄO) är det interna regelverk som avspeglar de lagar och förordningar och som krävs för att bedriva spårbunden trafik. Dessutom driver och deltar vi i flera nätverk och samarbetsforum med andra aktörer såsom Trafikkontoret i Göteborgs stad, Västtrafik, andra kollektivtrafikbolag och Räddningstjänsten för att tillsammans ta fram lösningar för en säkrare trafikmiljö.



En fika för säkerhets skull

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. Den här aktiviteten pausades 2020 på grund av pandemin.

Varje tillbud och olycka utreds för att inte upprepas

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

I samarbete med trafikkontoret i Göteborgs stad övervakar vi 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.

Ibland krävs utbildning eller siktförbättringar
Efter varje olycka genomförs en utredning som resulterar i preventiva åtgärder för att minska risken att liknande händelser sker igen. Det kan handla om utbildningsinsatser för personalen 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.

Årliga revisioner och trafiksäkerhetskultur

Vår trafiksäkerhetskultur består av gemensamma värderingar, föreställningar, attityder, kunskaper och beteenden hos individer och grupper. Kulturen är inriktad på att skapa en ökad medvetenhet inom verksamheten.

Genom intern- och externrevisioner kontrollerar vi verksamheten och hur enheter eller avdelningar följer de beskrivna arbetssätten och processerna och efterlever lagarna vi lyder under samt trafiksäkerhetskulturen.

Internrevision
Internrevisionsplanen uppdateras löpande och under 2021 hade vi planerat tre revisionstillfällen. Men planen kan förändras om något oförutsett inträffar, vilket det gjorde under 2021 då endast en revision kunde genomföras på grund av grund av sjukfrånvaro i förhållande till pandemin.

Transportstyrelsens externrevision
Transportstyrelsen ansvarar för externrevisioner och utför årligen säkerhetstillsyn på vår verksamhet. Tillsynens huvudinriktning är att kontrollera att verksamheten har en fungerande säkerhetsstyrning, det vill säga att vi själva upptäcker och korrigerar våra identifierade fel och brister.

Transportstyrelsen tillämpar riskbedömningar när de väljer ut vilka verksamheter som ska granskas och riktar sig primärt mot:

- Verksamheter där en olycka kan få stor konsekvens och sannolikheten för att den inträffar inte är försumbar.
- Verksamheter där det är hög sannolikhet för att en olycka kan inträffa där konsekvenserna inte är acceptabla.

Transportstyrelsen besökte oss i maj och i december 2021. Fokus på dessa revisioner var ”organisation och ansvarsbild” samt ”säkerhetsstyrning och fordonsunderhåll”.

Båda revisionerna genererade mindre föreläggan-den, som är hanterade och åtgärdade idag.

På väg mot förenklad rapportering

Fortsatt arbete pågår för att förenkla och effektivisera rapporteringsvägarna för våra medarbetare samt förbättra återkopplingen till de som rapporterar. Under 2021 är påbörjades framtagandet av ett nytt avvikelsehanteringssystem ska underlätta rapporteringen för förarna via en mobil lösning. Lansering planeras under 2022.

Särskild händelse vid Rantorget på TLI

Den 9 augusti klockan 10:02, mellan högtrafikperioderna, utförde en extern servicetekniker ett planerat och rutinmässigt underhåll på trafikledningen.

Under arbetets gång uppstår en oförutsedd händelse som leder till att strömförsörjningen till trafikledningen försvinner. Initialt bedömdes att felorsakerna snabbt skulle kunna åtgärdas, men av trafiksäkerhetsskäl togs samtliga spårvagnar ur trafik klockan 10:30 och Västtrafiks störningsjour meddelades. Trafikkontoret larmades klockan 11:00. Felorsakerna bedöms vara handhavandefel samt en ålderstigen backuputrustning. Då backupsystemet inte gick att omstartas förbikopplades backupsystemet så att strömförsörjningen kom tillbaka. Spårvagnarna var succesivt åter i trafik från klockan 13:35. Senare monterades ett helt nytt backupsystem.

Förberedda på olika scenarion
Göteborgs Spårvägar har en risk- och sårbarhetsanalys, en komplett IT-systemkartläggning och en störnings- och krisplan för att omhänderta sin egendom, sina avtalskrav och vara förberedd för att kunna hantera en mängd olika scenarion. Då backupsystemet inte är Göteborg Spårvägars egendom var därför inte heller systemet omhändertaget i varken risk- och sårbarhetsanalysen eller i störnings- och krisplanen. Göteborg Spårvägar samarbetar tillsammans med Trafikkontoret med att säkerställa en modernisering av systemen och skapande av nya och uppdaterade rutiner. En fullständig utredning är genomförd.

”Göteborg Spårvägar har en störnings- och krisplan med 38 olika scenarioplaneringar som hanterar cirka 400 trafikanrop med tillhörande cirka 40 störningar per dag.”

Vi är allt fler som delar på körbanan

Spårvagnstrafiken körs både på särskild bana, där endast spårvagnar vistas, och i gatuspår där den delar utrymmet med andra trafikanter. De ytor som delas med andra fordon, cyklister och gångtrafikanter, skapar en komplex trafikmiljö vilket ökar riskerna för olyckor och incidenter.

På grund av ökad befolkningsmängd och stora infrastrukturella förändringar som pågår i staden, krävs större fokus av trafikanter som rör sig på Göteborgs gator. Utöver detta ställs det extra höga krav på spårvagnsförarna att vara uppmärksamma och proaktiva.

Antal spårvagnsmodeller och utförd trafik

	2017	2018	2019	2020	2021
Tågkilometer (miljoner) totalt	14,4	14,7	14,7	14,4	14,5
Antal spårvagnar M28 och M29	118	117	117	111	55 (M29)
Antal spårvagnar M31	80	80	80	80	80
Antal spårvagnar M32	65	65	65	64	64
Antal spårvagnar M33	-	-	-	-	6

Analys av statistik 2021

Personolyckor
Vårt viktigaste mål är nollvision gällande allvarligt skadade samt omkomna i spårvägstrafiken, vilket vi tyvärr inte nått 2021. Under året har en person omkommit och två personer skadats allvarligt till följd av spårvagnsolyckor.

När det gäller övriga mål nådde vi tyvärr inte heller här riktigt ända fram. Det går inte att utesluta att pandemin har påverkat olycksstatistiken även om det kan samverka med andra parametrar. Eftersom fler, på grund av pandemin, väljer att inte åka kollektivt har det medfört att trafiken blivit tätare med bilister, cyklister och elsparkcyklar samt andra resesätt. Det i sig har ökat konflikterna ute i trafiken under 2021, vilket påverkat utfallet.

Urspårning
Den nedåtgående trenden som skett gällande urspårningar kan dock inte förklaras av pandemin. Förebyggande åtgärder har genomförts, som att växlar har renoverats och bytts ut på depåområden, regler har uppdaterats och fler säkerhetsväxlar har installerats på stan. Men fokus på information och tydlighet till våra medarbetare behöver utökas för att vända utfallet till positivt.

Vägtrafikolyckor
Vägtrafikolyckor sker ofta på platser där flera trafikslag samsas på trånga ytor. Lyckligtvis är det platser där fordonen generellt håller låg fart, vilket oftast ger små konsekvenser och sällan med personskador som följd. Den komplexa trafiksituationen som råder i Göteborg kommer troligtvis fortsatt ha inverkan på spårvagnstrafiken. Även om vi, och framförallt förarna, blir bättre på att hantera riskerna kommer troligtvis riskerna för vägtrafikolyckor fortsatt vara ett problem. Göteborgs Spårvägar arbetar aktivt tillsammans med Göteborgs Stads Trafikkontor för att se över de mest utsatta platserna med målet att bygga bort identifierade problem och förstärka skyltningen på de platser där trafiken korsar varandras färdvägar.

Trafiksäkerhetsmål och åtgärder

Mål	Åtgärder
Minska antalet fall i vagn med 15 % jämfört med föregående år	Utbildning i mjukare körsätt, samt uppmana och förare att ha extra uppsyn avseende äldre passagerare.
Minska antalet vägtrafikolyckor med 10 % jämfört med föregående år	Skapa åtgärdsplan över olycksdrabbade platser tillsammans med ansvariga för infrastrukturen, trafikkontoret.
Minska antalet urspårningar med 20 % jämfört med föregående år	Se över och vid behov genomföra byte av växlar på depåområde. Upprätta ett tydligare regelverk för förarna i trafiksäkerhetsinstruktionen (TRI).
Nollvision för antalet kollisioner (vagn i vagn)	Översyn av olycksdrabbade platser tillsammans med trafikkontoret, som ansvarar för infrastrukturen.
Nollvision för antalet allvarligt skadade i samband med vår verksamhet.	Översyn av olycksdrabbade gång- och cykelöverfarter tillsammans med trafikkontoret, som ansvarar för infrastrukturen.
Nollvision för antalet omkomna i samband med vår verksamhet	Återkommande arbete genom hela verksamheten för att försöka förhindra denna typ av olyckor.

Händelsestatistik 2021

Under 2021 ser vi hur trenden att rapportera in tillbud ökat. Under 2019 och 2020 har antal rapporterade tillbud legat strax under 2 300, men under 2021 har 2 611 tillbud rapporterats in. Vi har cirka 700 förare, vilket innebär cirka fyra inrapporterade tillbud per förare under 2021.

Om vi ser till vår totala trafikutövning 2021, där vi körde cirka 14,5 miljoner tågkilometer, är antalet allvarligt skadade relativt lågt. Dock är varje skadad en för mycket och vi fokuserar hela tiden på vårt förebyggande arbete.

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

Totalt antal Olyckor

	2017	2018	2019	2020	2021
Total	492	448	482	428	531

Totalt antal körda tågkilometer innan olycka

	2017	2018	2019	2020	2021
Total	29 199	32 848	30 351	33 577	27 384

Totalt antal tillbud

	2017	2018	2019	2020	2021
Total	3490	2 618	2244	2276	2 611

Totalt antal körda tågkilometer innan tillbud

	2017	2018	2019	2020	2021
Total	4 116	5 621	6 519	6 314	5 569

Skadade och omkomna
Vi har tyvärr inte under uppnått nollvisionen för omkomna eller allvarligt skadade till följd av vår verksamhet. Dessutom ser vi inte den önskade nedgång av lindrigt skadade som vi jobbat mot. Resultatet gör att vi utökar vårt proaktiva arbete för att sänka utfallet under 2022. Personolyckor står för den största andelen av alla skadade och omkomna. Det som stack ut ordentligt i år är dödsolyckan vid Väderilsgatan 26 augusti. Fullständig utredning av både oss och polisen är utförd.

Antal allvarligt skadade

	2017	2018	2019	2020	2021
Total	11	9	8	7	3

Antal lindrigt skadade

	2017	2018	2019	2020	2021
Total	85	112	80	82	95

Antal omkomna

	2017	2018	2019	2020	2021
Total	1	0	0	0	1

Fotgängarolycka
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.

Antal fotgängarolyckor

	2017	2018	2019	2020	2021
Total	13	11	7	17	9

Fall i vagn
Det som sticker ut i denna typ av olycka är kraftiga inbromsningar från spårvagnsföraren när de hanterar oförutsedda händelser, som till exempel andra trafikanter som inte varit uppmärksamma på vår spårvagn. År 2018 kunde vi genom flera åtgärder minska antalet fall i vagn från 61 fall 2017, till enbart ett 30-tal under senaste åren. Bland annat har en förändring i mjukvaran till styrsystemet på vagnsmodell M31 möjliggjort mjukare fartpådrag efter stopp samt utbildning av förare om vikten av att köra mjukt bidragit till minskningen.

Antal fall i vagn

	2017	2018	2019	2020	2021
Total	61	32	39	36	38

Fall vid av- och påstigning
Fall vid av- och påstigning är svårt att förebygga, men en markant nedåtgående trend har skett under de senaste åren. Mycket till denna nedgång är kopplat till fler av spårvagnsmodellerna M32 och M33 med låggolv satts i trafik.

Antal fall vid av- och påstigning

	2017	2018	2019	2020	2021
Total	22	17	16	15	12

Urspårning
De flesta urspårningar sker inne på våra depåområden. Det beror oftast på fel i spåranläggningen, alternativt handhavandefel hos spårvagnsföraren. I vårt förebyggande arbete fokuserar vi på att förbättra spårunderhållet och förarnas körbeteende samt ökad informationsspridning.

Antal urspårningar

	2017	2018	2019	2020	2021
Total	6	6	6	2	10

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 framförallt i materiella skador.

Antal vägtrafikolyckor

	2017	2018	2019	2020	2021
Total	242	256	251	197	264

Kollision
Antal kollisioner, sammanstötning mellan spårfordon, har sjunkit något jämfört med föregående år. Sett över en femårsperiod är utfallet relativt oförändrat. Under verksamhetsåret 2021 har inga olyckor genom kollision stuckit ut mer än andra.

Antal kollisioner

	2017	2018	2019	2020	2021
Total	14	16	18	16	12



Påkörning
Det är en utmaning att förebygga påkörningsolyckor, då det ofta handlar om påkörning av material som hamnat i spåranläggningen av en eller annan orsak. Vi har ett nära samarbete med Trafikkontoret i Göteborgs stad för att påverka utfallet. Vid påkörning förekommer dock sällan personskador. Ökningen under 2021, kan härledas till den stora ombyggnation som sker i staden.

Antal påkörningar

	2017	2018	2019	2020	2021
Total	45	33	64	57	70

Brand
Brandorsakerna beror bland annat på fel i den mekaniska bromsen i vagnstyperna M28 och M29 eller rökutveckling från bromsmotstånd på vagnstyp M31. Antal bränder har minskat något under decenniet. Utöver det så har nya vagnstyp M33 börjat att levereras och vi har inte kvar M28 i vår flotta och förväntar oss därför bättre resultat i framtiden.

Antal bränder

	2017	2018	2019	2020	2021
Total	10	10	9	9	14

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 100 000 kronor. Ej personskador
2. Olycka	Lindriga personskador och/eller Skador på vagnar och spåranläggning samt omgivning upp till 1,5 miljoner kronor
3. Allvarlig olycka	Allvarliga personskador eller omkomna. Skador på vagnar och spåranläggning samt omgivning för mer än 1,5 miljoner kronor.
4. Omfattande olycka	Flera omkomna, stora materiella skador på vagnar och omgivning

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Göteborgs Spårvägar AB avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 2021-01-01 – 2021-12-31.

Verksamhetens art och inriktning

Göteborgs Spårvägar AB (GS), med säte i Göteborgs kommun, bedriver spårvagnstrafik och anläggningsverksamhet inom Göteborgs och Mölndals kommuner. GS ägs av Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB till 85 % och av Västtrafik till 15 %.

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 2021 genomfördes cirka 93 miljoner kundresor (2020, 95 miljoner).

Göteborgs Spårvägar har också ett utförandeentreprenadavtal med Göteborgs Stads Trafikkontor för drift och underhåll av spårvägsanläggningen inom Göteborgs och Mölndals kommun. Även detta avtal löper till utgången av 2034. GS har dessutom flera mindre avtal med till exempel Trafikkontoret, Västtrafik, Stadsledningskontoret och andra kollektivtrafikföretag.

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



Väsentliga händelser under räkenskapsåret

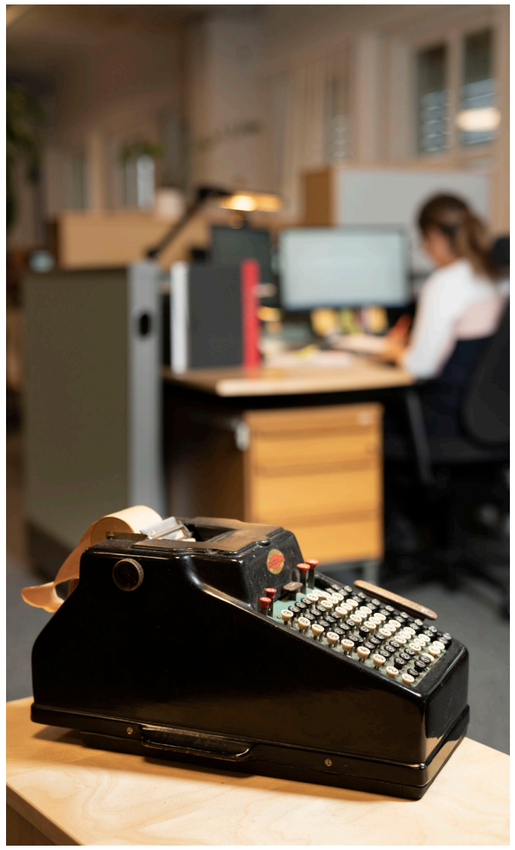
Kvalitetsutveckling och digitalisering
Göteborg Spårvägar har under 2021 fortsatt den kvalitetsutvecklingsresa som startades 2020. Med sikte inställt på en kvalitetscertifiering enligt SIQ under 2022 har vi utvecklat våra metoder från helhetsorientering till detaljorientering som grund till att leverera ständiga förbättringar och uppdragsresultat. I december lanserades en ny huvudprocesskarta.

Som ett led i vårt kvalitetsarbete har bolagets digitaliseringsutveckling fortsatt under 2021. Bland annat har ett uppgraderat underhållssystem implementerats, digitala hjulmätningssystem installerats samt fordonspositioneringssystem, trafikhändelsesystem och nytt trafikaltsystem undertecknats.

Ledning
Under 2021 har två nya avdelningar tillkommit. Ledning och kommunikation är en sammanslagning av de två avdelningarna Kommunikation och delaktighet samt Ledning och stöd. Den andra avdelningen, Marknad och produkt, med fokus på resenärs- och trafikutveckling, tillkom under våren. Vi har även hälsat flera nya avdelningschefer välkomna under året.

Under 2021 har ytterligare visselblåsningar anmälts till Göteborgs stads visselblåsfunktion. Samtliga har avskrivits av stadens visselblåsarfunktion efter att GS lämnat sitt svar. Vid årets slut hade vi inga öppna ärenden. . Merparten gäller eventuella avvikelser gällande samarbete, arbetsmiljö och rekryteringsprocess.

Covid-19 pandemin
Göteborgs Spårvägar har med övriga samhället gått igenom ännu ett pandemiår med flertalet restriktioner som följd som påverkat vår personal och verksamhet. Under hösten då restriktionerna togs bort ökade resandet igen. I november utfördes cirka tio miljoner delresor vilket är samma nivå som innan pandemin. Tyvärr avslutades 2021 med en ökande smittspridning och återinförandet av restriktioner som förväntas påverka antalet resenärer negativt igen. Pandemin har påverkat vår verksamhet på flera fronter i form av sjukskriven personal, färre resande och en komplexare trafiksituation i staden då fler väljer alternativa färdsätt.



Väsentliga händelser inom våra avtal

Spårvagnsverksamheten
Trafikavtal mellan GS och Västtrafik tecknades i maj 2019 och trädde i kraft 1 januari 2020. Avtalet sträcker sig till 2034. Under året har samverkan genomförts i de forum som parterna gemensamt ska bemanna för genomförandet av verksamheten.

Pandemin har gjort att antalet resenärer minskat under både 2020 och 2021. Det har även resulterat i en komplexare trafikmiljö i centrala Göteborg då fler valt cykel, elsparkcykel eller bil istället för kollektivtrafik. Färre resenärer har även resulterat i minskade intäkter för kollektivtrafikbolagen.

Leverans av M33
I oktober 2016 tecknade kommunstyrelsen i Göteborg avtal om inköp av nya spårvagnar av modell M33. Sedan slutet av 2019 driver Göteborgs Spårvägar leveransen av M33-projektet på uppdrag av Västtrafik. Under 2020 sattes de första vagnarna i ordinarie trafik med passagerare efter omfattande testning.

Under 2021 har serieleveransen från Tyskland fortsatt. Vid slutet av året hade tolv av 40 M33: or anlänt till Göteborg. Både leverans och internutbildning kopplat till M33 har försenats på grund av covid-19. Restriktioner har gjort att färre förare kunnat genomföra utbildning vid samma tillfälle och förarbrist och sjuktal kopplat till pandemin har gjort att bemanning av ordinarie trafik har prioriterats.

Utfasning av M28
Den 28 oktober togs samtliga 48 vagnar av modell M28 ur trafik efter att omfattande rostskador påträffats vid besiktning. Modell M28 sattes i trafik 1965 och nu kommer vagnarna demoleras och skrotas. Den totala kostnaden för utskrotningen beräknades vid årsbokslutet bli 17 mnkr, varav 4,4 mnkr är utrangering av lager.

Den plötsliga utfasningen av M28 i kombination med förseningen av M33 har resulterat i fordonsbrist som förväntas påverka vår verksamhet även 2022.

Utförandeentreprenadavtalet
Ett avtal har tecknats mellan Göteborgs Spårvägar och Trafikkontoret 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 2021 har mätningar, besiktningar och reparationer utförts på spårvägsanläggningen. Bland annat har:

- Cirka 720 meter spår justerats
- Drygt 2 400 meter spårriktats
- Cirka 1 400 meter ballastbyte
- Cirka 18 200 meter spår slipats
- 8 tunganordningsbyten.
- 10 sektionsisolatorer och 6 matarpunkter bytts ut i samband med nya likriktarstationer
- 6 växelomläggningsaggregat ersatts
- 2 nya växelstyrningar byggts.
- 66 508 växlar spolats och kontrollerats
- Vår bil som skenrenar har rullat 2 176 timmar.

Flera tillägg- och underhållsprojekt har genomförts under året. Till årets större projekt hör både spårbyte och en förlängning av hållplatserna som genomfördes i Sandarna. Under hösten genomfördes spårbyten i Änggården och Ullevi Norra. På Seminariegatan har kontaktledning bytts ut och runt om i staden har nya matarpunkter och likriktarstationer byggts för att säkra upp den framtida strömförsörjningen.

Övriga avtal
Under året har vi utvecklat samarbetet med Västfastigheter. Gränsdragningen har förtydligats och vi arbetar nu med att ta fram ett tjänsteavtal som talar om vad Västfastigheter köper av GS. Bland annat har vi startat upp månadsvisa driftmöten och samarbetet fungerar bättre och bättre för varje månad.

Vi har under året haft flera stora bockningsuppdrag. Vi har slutfört Hisingsbron och Nygatan i Norrköping. Runt Linnégatan, Stampgatan, Eketrägatan och Ehrenströmsgatan har vi utfört bockningsprojekt för Göteborgs stads Trafikkontor. Totalt har vi bockat cirka 4 500 meter räl. Även under 2022 har vi projekt med Trafikkontoret, bland annat vid Redbergsvägen. Vi fortsätter bocka räl till Norrköping och vi ska även bocka all räl till sista etappen av Ringödepån.

Kommunikationsteknik har skrivit två nya serviceavtal gällande service av trafiknära utrustning med två bussbolag. Under året har vi tillsammans med Stadsledningskontoret förändrat det strategiska tänket gällande tillhörigheter och talgrupper för samverkan inom Göteborgs stad i samband med stadens övergång till fackförvaltningar. Vi har även skapat möjlighet för Park- och naturförvaltningen att förmedla broöppningar gällande den nya Hisingsbron.

Enheten kommunikationsteknik har tillsammans med avdelningen Fordon och driftsäkring fortsatt att driftsätta den nya spårvagnsmodellen M33.Vi har även säkrat driften av Top of Rail systemet på modell M32 vilket gör att vagnarna rullar tystare genom Göteborg.

2021 har andra etappen av Ringödepån påbörjats och stora delar av markarbetet är klart. Första etappen färdigställdes våren 2020 och togs i bruk i juni samma år. Då tecknades även avtal med Skanska och Västfastigheter om byggandet av den andra, vilket är den sista etappen, som beräknas vara klar 2024.

Flerårsöversikt: Utveckling av verksamhet, ställning och resultat

(TKR)	2021	2020	2019	2018	2017
Nettoomsättning	1 187 697	1 133 985	1 100 931	1 123 296	1 136 463
Rörelseresultat	17	-91	8 555	22 492	18 507
Resultat e finansiella poster	347	395	8 651	22 445	18 459
Balansomslutning	489 347	490 650	452 367	818 366	800 198
Soliditet1	50, 2 %	50,1 %	54,2 %	28,9 %	52,5 %
Avkastning på eget kapital2	2,4 %	2,9 %	6,9 %	-2,6 %	-0, 2%
Avkastning på totalt kapital3	0,1 %	0,0 %	1,4 %	2,7 %	2,4 %
Medelantal anställda	1 222	1 198	1 165	1 161	1 123

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 risker och osäkerhetsfaktorer

Finansiella risker
Göteborgs Spårvägars finans- och riskhantering är underordnad Göteborgs Stad. GS likvida medel är anslutna till Göteborgs Stads koncernkonto. GS 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.

GS avsättning för pensioner är tryggad genom kommunal borgen av Göteborgs Stad.

Operativa och affärsmässiga risker
Trots pandemin råder det ett högt tryck på arbetsmarknaden i Göteborgsregionen. Sedan en tid tillbaka har vi en utmaning att rekrytera medarbetare inom framförallt operativa yrkeskategorier, så som mekaniker och elektriker. Vi har även problem med att rekrytera spårvagnsförare. Trots att vi rekryterat 66 nya förare 2021 avslutade vi året med 25 vakanta tjänster. Framförallt var läget mycket ansträngt under sommarens semesterperiod. Under 2022 satsar vi på att öka vår förarkår och öppnar upp 136 nya tjänster, både tillsvidare- och timanställningar. Bolaget har inlett ett arbete med att se över vårt arbetsgivarerbjudande till särskilt svårbemannade grupper. Det är viktigt att vi kan både behålla och attrahera medarbetare.

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. Det försvårar även möjligheten att genomföra trafiken utifrån ett gott arbetsmiljöperspektiv.

Den internationella logistikproblematiken och materialbristen påverkar vår materialförsörjning, reservdelskomponenter och leverans av M33. Nuvarande sammansättning av vagnparken med ett större antal gamla fordon av modell M29 innebär en risk avseende reservdelsförsörjningen. Detta är även fallet med modell M32 där det är svårigheter att få tillförlitliga och kvalitativa leveranser av material till underhållet. För att så långt som möjligt eliminera riskerna arbetar organisationen löpande med att på olika sätt förbättra planeringen av underhåll och inköp.

Förväntad framtida utveckling

Vår verksamhet
Göteborgs Spårvägar fortsätter arbetet mot en SIQ-certifiering 2022 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.

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 GS verksamhet och hur vi ska hantera dem.

Spårvagnsverksamheten
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 delresor per dag år 2035.

Det är av största vikt för den framtida utvecklingen att den fortsatta leveransen av M33 genomförs enligt plan. Västtrafik har även beställt 40 spårvagnar av den längre modellen M34 vars leverans är planerad mellan 2023 och 2026.

En förutsättning för fler vagnar och utökad trafik samt eventuellt nya bansträckor är att den planerade depån på Ringön färdigställs. Depån krävs för att kunna ta emot, parkera och underhålla spårvagnsflottan, och då specifikt de längre modellerna M33 och M34. Byggandet av etapp 2 har påbörjats och anläggningen beräknas bli klar 2024. För att kunna underhålla hela vagnsflottan är det även av största vikt att en kortsiktig och långsiktig lösning för att säkerställa driften i depå Majorna tas fram.

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 dessa typer av uppdrag.

Under 2021 har IT-utveckling av våra administrativa, idag omständliga, arbetssätt påbörjats. Med nyare och effektivare arbetssätt kan vi bättre planera, genomföra och följa upp arbetet. På sikt bör vi kunna klara av att genomföra mer verksamhet, men det krävs att vi förbättrar redovisning och uppföljning av leveranser till våra beställare.

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 GS 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 Trafikkontoret, Västtrafik, Stadsledningskontoret och andra kollektivtrafikföretag.



Personal
Sammansättning och rörlighet
Det totala antalet anställda i GS uppgår vid årsskiftet till 1 295 (föregående år 1 322) varav 1 164 är tillsvidareanställda i tjänst och 93 är timanställda. Av det totala antalet anställda är andelen kvinnor 25 procent (föregående år 25 %). Cirka 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
På grund av pandemin ökade sjukfrånvaron efter ett par år av nedåtgående trend från 6,9 % till 8,6 % mellan 2019 och 2020. Under 2021 låg sjuktalen på 8,0 % inom GS och påverkan av pandemin och restriktioner i samhället har fortsatt. På förarsidan uppgick sjukfrånvaron till 10,4 procent.

Under året har medarbetarna erbjudits friskvårdsbidrag, viktväktarna på jobbet, massage, personalstöd och andra motionsaktiviteter. Utbudet och genomförandet har begränsats något på grund av pandemirestriktioner.

Kompetensförsörjning
På grund av pandemin prioriterades under våren 2021 utbildning som är kritisk för tjänstbarhet inom trafik och teknik. Utbildningarnas utformning och gruppstorlek har anpassats för att, trots rådande restriktioner, kunna genomföras. De flesta inplanerade utbildningarna har kunnat genomföras.

Under hösten 2021 har bristen på spårvagnar varit en utmaning för utbildningsplaneringen. Därför har ett nytt kursupplägg inom den befintliga utbildningsplanen arbetats fram för att kunna hantera fler deltagare utan att behöva ta fler fordon ur trafik. En stor satsning för bolagets samtliga chefer, ledar- och kulturprogrammet, genomfördes under 2021.

Kundorientering
Resenären är vår viktigaste intressent och resenärsfokus ska genomsyra hela vår verksamhet. Under 2021 har avdelningen Marknad och produkt tillkommit där resenärens behov och önskemål står i fokus för vår produkt- och trafikutveckling. Avdelningen har under året bland annat utvecklat hanteringen av resenärssynpunkter i samarbete med Västtrafik.

Vi ställer höga krav på attityd och förhållningssätt vid nyrekryteringar och diskuterar utveckling av kundmötet regelbundet på våra arbetsplatsträffar. Att ha förmåga att etablera förtroendefulla kundrelationer ingår som en viktig del i både medarbetarskap och ledarskap.

Miljö

Vår verksamhet
Göteborgs Spårvägar arbetar systematiskt med fokus på ständiga förbättringar inom miljöområdet. Vi följer Göteborgs stads miljöpolicyer och riktlinjer för att bidra till en klimatneutral stad. Verksamheten är anmälningspliktig enligt miljöbalken avseende fordonstvätt och maskinell metallbearbetning. Verksamheten följs årligen upp genom tillsynsbesök från miljöförvaltningen, interna miljöronder samt egenkontroller men även genom intern- och externrevisioner.

Utökad miljöutredning
Under 2021 har en utökad miljöutredning utförts för att kartlägga vårt klimatavtryck och kunna identifiera de områden där vårt klimatarbete kan ha störst påverkan. Störst klimatpåverkan har idag våra inköp av varor och tjänster. Därför kommer vi att under år 2022 att se över möjligheterna till att minska vår klimatpåverkan bland annat genom att ställa miljökrav i våra inköp- och upphandlingsprocesser. En del av vår vision om att kunna erbjuda en hållbar spårvagnsresa i världsklass!

Spårvagnsverksamheten
Områden med stor miljöpåverkan är kopplade till energianvändning i våra depåer och lokaler, avfalls- och kemikaliehantering, samt bullerpåverkan. Vår ambition och målsättning är att drift och underhåll av fordon och anläggningar ska utföras på ett miljöriktigt sätt. Vi följer årligen upp bland annat vår energianvändning, kemikalieanvändning och våra avfallsmängder.

Energiförsörjning
Elförsörjningen till spårvagnar och depåer består till hundraprocent av vindkraft märkt med ”bra miljöval” för att minska påverkan på miljön. Våra nya M33 spårvagnar förbrukar dessutom 30 procent mindre energi per passagerare jämfört med modell M32.

Fordonsflotta
Servicefordon och poolbilar har sedan en tid tillbaka bytts ut till fossilfria alternativ. Under 2021 gick vi från en fossilfri fordonsflotta på 44 procent till 97 procent. Nästa år ska vi se över våra avtal med Göteborgs Leasing AB för att byta ut ännu fler fossildrivna fordon till fossilfria alternativ.

Vatten
I snitt krävs 600 liter vatten för att tvätta en spårvagn, och med våra spårvagnstvättar kan vi återbruka 450 liter vatten vid varje tvätt. Spårvagnarna tvättas bara vid behov och inte enligt ett schema för att minska antalet tvättar. Våra spårvagnstvättar är kopplade till ett internt reningsverk. Årligen görs provtagning och analys av utgående vatten för att säkerställa att vattnet klarar gränsvärdena och får släppas ut.

Kemikalier
För att minska miljöpåverkan från kemiska produkter har rutiner och processer uppdaterats för att minimera antalet kemiska produkter i verksamheten samt säkerställa att inga produkter med utfasningsämnen eller hormonstörande ämnen på SIN-listan köps in. Substitutionsplanen uppdateras årligen och arbetet med att substituera identifierade produkter sker löpande.

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. 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-, kontaktledningss- 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 2021. Hållbarhetsredovisningen har överlämnats till revisorer samtidigt som årsredovisningen. Tillsammans utgör hållbarhetsredovisning, trafiksäkerhetsrapport och årsredovisning delarna i Göteborgs Spårvägars årsberättelse 2021 som finns tillgänglig i sin helhet på www.goteborgssparvagar.se.

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

Balanserat resultat	39 911 809
Årets resultat	5 877 536
	45 789 345

Styrelsen föreslår att

I ny räkning balanseras	45 789 345
	45 789 345

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.



FINANSIELL REDOVISNING

Resultaträkning

(TKR)	NOT	2021	2020
Rörelsens intäkter			
Nettoomsättning	4	1 187 697	1 133 985
Aktiverat arbete för egen räkning		790	3 842
Övriga rörelseintäkter	5	13 900	21 582
		1 202 387	**1 159 409**
Rörelsens kostnader			
Råvaror och förnödenheter		–311 667	–289 638
Övriga externa kostnader	6,7	–165 331	–161 314
Personalkostnader	8	–705 760	–687 413
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	11-15	–19 612	–21 135
Rörelseresultat		**17**	**–91**
Resultat från finansiella investeringar			
Övriga ränteintäkter och liknande intäkter		389	532
Räntekostnader och liknande kostnader		–59	–46
Resultat efter finansiella poster		**347**	**395**
Bokslutsdispositioner	**9**		
Förändring av periodiseringsfond		–2 700	–2 982
Förändring överavskrivningar		9 600	11 534
Resultat före skatt		**7 247**	**8 947**
Skatt på årets resultat	10	–1 370	–1 900
ÅRETS RESULTAT		**5 877**	**7 047**

Balansräkning

(TKR)	NOT	2021	2020
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar			
Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	11	11 645	557
		11 645	**557**
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	12	1 373	1 556
Nedlagda utgifter på annans fastighet	13	13 431	14 778
Transportmedel	14	12 804	22 570
Inventarier, verktyg och installationer	15	54 713	53 782
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	16	5 027	2 726
		87 348	**95 412**
Finansiella anläggningstillgångar			
Uppskjuten skattefordran	10	362	0
		362	**0**
Summa anläggningstillgångar		**99 355**	**95 969**
Omsättningstillgångar			
Varulager m m			
Råvaror och förnödenheter		91 808	78 626
Pågående arbeten för annans räkning	17	0	469
		91 808	**79 095**
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		123 587	112 112
Fordringar hos koncernföretag		540	19 666
Aktuella skattefordringar		12 968	5 098
Övriga fordringar		45 802	140 398
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	18	**115 287**	38 191
		298 184	**315 465**

Fortsättning >>

Fortsättning >>

Kassa och bank	**23**	**0**	**121**
Summa omsättningstillgångar		**389 992**	**394 681**
SUMMA TILLGÅNGAR		**489 347**	**490 650**

Balansräkning

(TKR)	NOT	2021	2020
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		39 912	32 865
Årets resultat		5 877	7 047
		45 789	**39 912**
Summa eget kapital		**201 399**	**195 522**
Obeskattade reserver	**19**	**55 882**	**62 782**
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	20	34 613	40 376
Övriga avsättningar	21	5 690	4 625
		40 303	**45 001**
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		60 266	55 263
Skulder till koncernföretag		2 503	2 565
Övriga kortfristiga skulder		22 873	25 015
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	22	106 121	104 502
		191 763	**187 345**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**489 347**	**490 650**

Rapport över förändring i eget kapital

(TKR)

	BUNDET EGET KAPITAL		FRITT EGET KAPITAL		
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserad vinst	Årets resultat	Summa eget kapital
Ingående balans per 1 januari 2020	**150 000**	**5 610**	**16 118**	**16 747**	**188 475**
Disposition av föregående års resultat			16 747	–16 747	0
Årets resultat				7 047	7 047
Utgående balans per 31 december 2020	**150 000**	**5 610**	**32 865**	**7 047**	**195 522**

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 2021	**150 000**	**5 610**	**32 865**	**7 047**	**195 522**
Disposition av föregående års resultat			7 047	–7 047	0
Årets resultat				5 877	5 877
Utgående balans per 31 december 2021	**150 000**	**5 610**	**39 912**	**5 877**	**201 399**

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

Kassaflödesanalys

(TKR)	NOT	2021	2020
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		17	–91
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet:	26	15 091	23 868
Erhållen ränta		389	532
Erlagd ränta		–59	–46
Betald inkomstskatt		–9 602	–1 900
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		**5 836**	**22 363**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Minskning(+)/ökning(-) av varulager		–12 713	–11 401
Minskning(+)/ökning(-) av kundfordringar		–11 475	3 047
Minskning(+)/ökning(-) av övriga kortfristiga fordringar		36 625	–52 398
Minskning(-)/ökning(+) leverantörsskulder		5 003	6 066
Minskning(-)/ökning(+) av övriga kortfristiga skulder		–585	30 247
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**22 691**	**–2 076**
Investeringsverksamheten			
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		–11 517	0
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		–11 586	–10 465
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		291	11 696
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–22 812**	**1 231**
Årets kassaflöde		**–121**	**–845**
Likvida medel vid årets början		**121**	**966**
Likvida medel vid årets slut	**23**	**0**	**121**

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 Stads Trafikkontor, 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 företaget 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 framtida 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 företaget 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 banktillgodohavande är anslutit till Göteborgs Stads koncernkonto hos Swedbank och ingår i balansposten övriga fordringar med 42 706 tkr.

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 anläggningstillgångar
- Nedskrivningsprövning av anläggningstillgångar
- Aktivering eller kostnadsföring av underhållsprojekt, det vill säga värdehöjande förbättring eller ej
- 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.

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

	2021	2020
Inköp Göteborgs Stadshus AB koncernen	7,5 %	58,1 %
Försäljning Göteborgs Stadshus AB koncernen	1,2 %	5,6 %
Inköp Göteborgs Stad	4,6 %	7,3 %
Försäljning Göteborgs Stad	17,9 %	18,2 %

Not 5 Övriga rörelseintäkter

Övriga rörelseintäkter om 13 900 tkr (21 582 tkr) utgörs främst av coronarelaterade sjuklönersättningar (9 968 tkr) samt skadeersättningar för kollisioner och stillestånd, ersättning för viten, utlägg mm (3 932 tkr).

Not 6 Upplysning om ersättning till revisorn

	2021	2020
Ernst & Young AB, revisionsuppdrag	400	400
Lekmannarevisorer, revisionsuppdrag	206	183
Summa	**606**	**583**

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 61 832 kkr (63 917). Framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara operationella leasingavtal förfaller enligt följande:

Förfallotidpunkt:	2021	2020
Inom ett år	62 538	46 610
Senare än ett år men inom fem år	292 142	188 844
Senare än fem år	370 753	294 633
Summa	**725 433**	**530 087**

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

Medeltalet anställda	2021 Antal anställda	2021 Varav antal män	2020 Antal anställda	2020 Varav antal män
	1 222	924	1 198	910
Totalt	**1 222**	**924**	**1 198**	**910**

Fördelning ledande befattningshavare per balansdagen	2021	2020
Kvinnor:		
styrelseledamöter	2	3
andra personer i företagets ledning inkl VD	5	5
Män:		
styrelseledamöter	7	6
andra personer i företagets ledning inkl VD	5	6

Löner, andra ersättningar m m	2021 Löner och andra ersättningar	2021 Soc kostn (varav pensionskostnader)	2020 Löner och andra ersättningar	2020 Soc kostn (varav pensionskostnader)
	502 758	186 289	484 473	186 036
		(31 549)		(38 045)

Pensioner
Företagets kostnad för avgiftsbestämda pensionsplaner uppgår till 31 549 tkr (38 045).

Ersättning till styrelse och VD uppgår till 1 809 tkr (1 780). Av företagets pensionskostnader avser 440 tkr (600) gruppen styrelse och VD. Vid ofrivillig uppsägning erhåller VD 1,5 årslöner. Bolagsledningen har uppsägningsvillkor enligt kollektivavtal.

Not 9 Bokslutsdispositioner

	2021	2020
Förändring av periodiseringsfond	–2 700	–2 982
Förändring överavskrivningar	9 600	11 534
Summa	**6 900**	**8 552**

Not 10 Skatt på årets resultat

	2021	2020
Aktuell skatt	–1 732	–1 900
Uppskjuten skatt	362	0
Skatt på årets resultat	**–1 370**	**–1 900**

Avstämning årets skattekostnad

	2021	2020
Redovisat resultat före skatt	7 247	8 947
Skatt beräknad med skattesats 20,6 % (21,4 %)	–1 493	–1 915
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader	–239	–60
Skatteeffekt av ej skattepliktiga intäkter	0	75
Årets redovisade skattekostnad	**–1 732**	**–1 900**

Not 11 Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten

	2021	2020
Ingående anskaffningsvärden	12 807	12 807
Inköp	11 516	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**24 323**	**12 807**
Ingående avskrivningar	–12 250	–11 733
Årets avskrivningar enligt plan	–428	–517
Utgående ackumulerade avskrivningar	**–12 678**	**–12 250**
Utgående planenligt restvärde	**11 645**	**557**

Not 12 Byggnader och mark

	2021	2020
Ingående anskaffningsvärden	4 727	4 727
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**4 727**	**4 727**
Ingående avskrivningar	–3 171	–2 988
Årets avskrivningar enligt plan	–183	–183
Utgående ackumulerade avskrivningar	**–3 354**	**–3 171**
Utgående planenligt restvärde	**1 373**	**1 556**

Not 13 Nedlagda utgifter på annans fastighet

	2021	2020
Ingående anskaffningsvärden	24 215	24 215
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**24 215**	**24 215**
Ingående avskrivningar	–9 437	–8 060
Årets avskrivningar enligt plan	–1 348	–1 377
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	**–10 785**	**–9 437**
Utgående planenligt restvärde	**13 430**	**14 778**

Not 14 Transportmedel

	2021	2020
Ingående anskaffningsvärden	119 970	119 970
Försäljningar/utrangeringar	–7 290	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**112 680**	**119 970**
Ingående avskrivningar enligt plan	–92 023	–81 530
Försäljningar/utrangeringar	6 895	0
Årets avskrivningar enligt plan	–9 409	–10 493
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	**–94 537**	**–92 023**
Ingående nedskrivningar	–5 377	–5 377
Försäljningar/utrangeringar	38	0
Utgående ackumulerade nedskrivningar	**–5 339**	**–5 377**
Utgående planenligt restvärde	**12 804**	**22 570**

Not 15 Inventarier, verktyg och installationer

	2021	2020
Ingående anskaffningsvärde	122 374	122 999
Inköp	9 286	12 010
Försäljningar/utrangeringar	–415	–12 635
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**131 245**	**122 374**
Ingående avskrivningar enligt plan	–68 592	–61 706
Försäljningar/utrangeringar	342	1 680
Årets avskrivningar enligt plan	–8 282	–8 566
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	**–76 532**	**–68 592**
Utgående planenligt restvärde	**54 713**	**53 782**

Not 16 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar

	2021	2020
Ingående redovisat värde	2 726	4 271
Omklassificeringar	2 301	–1 545
Utgående redovisat värde	**5 027**	**2 726**

Not 17 Pågående arbeten för annans räkning

	2021	2020
Nedlagda kostnader	0	469
Summa	**0**	**469**

Not 18 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2021	2020
Förutbetalda hyror	13 224	8 940
Upplupna intäkter	87 147	23 391
Övriga poster	14 916	5 860
Summa	**115 287**	**38 191**

Not 19 Obeskattade reserver

	2021	2020
Periodiseringsfond tax 22	2 700	0
Periodiseringsfond tax 21	2 982	2 982
Ackumulerade överavskrivningar	50 200	59 800
Summa	**55 882**	**62 782**

Not 20 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

Företagets pensionsskuld per 2021-12-31 är beräknad enligt Finansinspektionens alternativregel och avser de tidigare pensionsavtalen PFA/PA-KL/PA-KommF. Pensionsskulden är beräknad av KPA Pension och uppgår till 34 613 tkr (40 376). Företagets pensionsskuld är tryggad genom kommunal borgen från Göteborgs Stad. Värdet i bolagets överskottsfond hos pensionsförvaltaren uppgår per 2021-12-31 till 57 682 tkr (56 180). 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. 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 21 Övriga avsättningar

2021-12-31	Omstrukturering	Riskkostnader	Summa
Vid årets början	4 625	0	4 625
Tillkommande avsättningar	5 362	0	5 362
Belopp som tagits i anspråk	–4 297	0	–4 297
Vid årets slut	**5 690**	**0**	**5 690**

Avsättningarna 2021 avser att täcka omstruktureringskostnader i samband med personalminskningar.

2020-12-31	Omstrukturering	Riskkostnader	Summa
Vid årets början	0	0	0
Tillkommande avsättningar	4 625		4 625
Vid årets slut	**4 625**	**0**	**4 625**

Not 22 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2021	2020
Upplupna löner	4 478	6 239
Upplupna semesterlöner	30 024	25 116
Upplupna sociala avgifter	10 972	9 971
Upplupen löneskatt	16 352	9 299
Upplupna pensionskostnader	4 064	4 035
Förutbetalda intäkter	0	877
Övriga upplupna kostnader	40 231	48 965
Vid årets slut	**106 121**	**104 502**

Not 23 Likvida medel i kassaflödet

	2021	2020
Kassa och Bank	0	121
Summa	**0**	**121**

Not 24 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 25 Händelser efter balansdagen

Inga händelser som kan anses väsentliga har inträffat under perioden 1 januari till den 9 februari 2022.

Not 26 Poster som inte ingår i kassaflödet

	2021	2020
Avskrivningar	19 650	21 135
Återföring av nedskrivningar	–38	0
Realisationsförlust	431	0
Realisationsvinst	–254	–742
Förändringar av avsättningar	–4 698	3 475
Summa	**15 091**	**23 868**

Årsredovisningens undertecknande

Göteborg den 9 februari 2022

Stefan Olinder
Styrelsens ordförande

Soili Brunberg
Första vice styrelseordförande

Peter Hermansson
Andra vice styrelseordförande

Johanna Hector Lund

Claes Westberg

Patrik Johansson

Ulf Sjöberg

Carsten Jensen

Oskar Karlsson

Hans Nilsson
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats 9/2 2022
Ernst & Young AB

Thomas Nilsson
Auktoriserad revisor

Vår granskningsrapport har avgivits 9/2 2022

Vivi-Ann Nilsson
Lekmannarevisor

Gun Alexandersson Malm
Lekmannarevisor

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Göteborgs Spårvägar Aktiebolag, org.nr 556353-3412

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Göteborgs Spårvägar Aktiebolag för räkenskapsåret 2021. Bolagets årsredovisning ingår på sidorna 70- 97 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Göteborgs Spårvägar Aktiebolags finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Göteborgs Spårvägar Aktiebolag enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Annan information än årsredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och återfinns på sidorna 1-69. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.

- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Göteborgs Spårvägar Aktiebolag för räkenskapsåret 2021 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Göteborgs Spårvägar Aktiebolag enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Göteborg den 9 / 2 2022

Ernst & Young AB

Thomas Nilsson
Auktoriserad revisor

Grafisk formgivning och produktion: Idermark och Lagerwall Reklam AB
Fotografer: Robert Lindberg, Julia Forsberg, Eddie Löthman, Frida Winter, Jenny Ingemarsson och Michelangelo Miskulin
Illustration: Kretslopp och vatten, Göteborgs stad

Göteborgs Spårvägar AB
Besöksadress: Rantorget 4, 416 64 Göteborg
Postadress: Box 424, 401 26 Göteborg
E-post: info@sparvagen.goteborg.se
Telefon: 031-723 10 00

Göteborgs Spårvägar