ÅRSBERÄTTELSE 2022

HÅLLBARHETS-, TRAFIKSÄKERHETS- OCH ÅRSREDOVISNING

Göteborgs Spårvägar

Innehåll

Tillsammans sätter vi Göteborg i rörelse 3
Resenären 4
Samarbetspartners som styr vår verksamhet....5
Trafikmiljö 6
Våra förhållningssätt....8
Vår organisation 9
Affärsplanen är spårvägens väg framåt 10
Styrelsen har ordet....11
Vd kommenterar verksamheten 12
Leveranser 14
Leverans för nöjdare resenärer 15
Viktiga händelser 2022 16
Resandeutveckling 17
Nöjdkundindex 18
Trafikservicegrad....19
Punktlighet och reshastighet 21
Kvalitetsutveckling för ständig förbättring 22
Trafiksäkerhetsredovisning 23
Trafiksäkerhet i fokus 365 dagar om året....24
Säkerhetsarbete är en laginsats....25
Varje tillbud och olycka utreds för att inte upprepas....26
Ta en fika för säkerhets skull 27
Årliga revisioner och trafiksäkerhetskultur....28
Analys av statistik 2022....30
Händelsestatistik 2022....31
Hållbarhetsredovisning 35
Ekologisk hållbarhet 36
Vårt klimatavtryck....37
Hållbara inköp 39
Fossilfri fordonsflotta 41
Begränsad resursanvändning och minskat avfall....42
Utfasning av kemiska produkter 44
Social hållbarhet 45
Planering inför höjd beredskap....46
Det är vi som sätter Göteborg i rörelse 47
Arbetsmiljö....48
Tillsammans för ett bättre Göteborg 52
Våra engagemang för en socialt hållbar stad 52
Ekonomisk hållbarhet....53
Ekonomiskt resultat 2022....54
Krav och styrning för hållbara inköp....55
Visselblåsningar 56
Arbete mot korruption 56
Allmänna handlingar....56
GRI-index 58
Förvaltningsberättelse....60
Verksamhetens art och inriktning 61
Väsentliga händelser under räkenskapsåret....62
Väsentliga händelser inom våra avtal 63
Förväntad framtida utveckling 64
Väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer 65
Miljö 66
Finansiell redovisning....68
Resultaträkning....69
Balansräkning....70
Rapport över förändring i eget kapital 71
Kassaflödesanalys....72
Noter 74

Tillsammans sätter vi Göteborg i rörelse

Sedan 1879 har vi sett till att våra resenärer kan ta sig dit de vill. Vårt viktigaste mål är att göra resenärerna nöjda med våra leveranser och att de kommer fram till skola, jobb och fritidsintressen varje dag, 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 och en av de största spårvägstrafikoperatörerna i Europa. Vi kör samtliga spårvagnslinjer och genomför 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!

Tillsammans ska vi förbättra vår kvalitet, produktivitet och effektivitet, samtidigt som vi skapar en tydlig ekonomisk uppföljning och framåtriktad planering. Viktiga övergripande målsättningar är nöjda ägare, nöjda resenärer och nöjda medarbetare. År 2022 har vi fortsatt vår kvalitetsutvecklingsresa med bland annat metodutveckling, digitalisering, logistikutveckling, och vi har kunnat erbjuda göteborgarna 26 nya och moderna spårvagnar av modell M33 på stan.

Resenären, vår viktigaste intressent

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

Avdelningens uppgift är att vara resenärens ambassadör in till Göteborgs Spårvägar. Detta görs genom att hämta in resenärssynpunkter och därefter lämna tydliga resenärsönskemål och resandeunderlag till beslutsfattare så att de kan ta rätt beslut inför framtida investeringar i ny fordonsflotta och utveckling av linjenätet i Göteborg och Mölndal. Stort fokus ligger på hur framtida resandemönster ser ut, hur nya resenärer ska attraheras till spårvägstrafiken samt hur man kan skapa en snabbare och punktligare spårvagnstrafik.

Produktutveckling sker i samverkan med Västtrafik där vi tillsammans följer upp och planerar i förhållande till resenärens synpunkter.

I genomsnitt inkommer det in cirka 550 resenärssynpunkter per månad som är uppdelat efter beröm, klagomål och önskemål relaterat till Göteborgs Spårvägar. Vi läser och vidarebefordrar respektive resenärssynpunkt internt till våra avdelningar för omedelbara förbättringsåtgärder och kommande utvecklingsåtgärder. Det kan handla om till exempel förbättring av tidtabeller, körtider, spårvägsanläggning, spårvagnsfordon och förarservice.

Resandet fortsätter att utvecklas
Antalet resande i spårvägstrafiken var under rekordåret 2019 141 miljoner delresor - för att under pandemiåret 2021 sjunka till 93 miljoner delresor. Det är därför glädjande att antalet resenärer i spårvägstrafiken går i positiv riktning med 119 miljoner levererade delresor under 2022.

Göteborg och Mölndals demografi och stadsbyggnation kommer att öka under de kommande åren vilket bedöms resultera i cirka 205 miljoner delresor för spårvägstrafiken vid utgången av 2034. Det är därför av största vikt att resenärens krav på spårvagnstrafiken omhändertas och är i balans med det kommande spårvagnstrafikutbudet.

Samarbetspartners som styr vår verksamhet

Kollektivtrafiken i Göteborg organiseras genom följande aktörer:

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

Göteborgs Spårvägar AB ägs i sin tur av Göteborgs Stad (85 procent) samt av Västtrafik (15 procent). Från och med 2020 tilldelades Göteborgs Spårvägar, som utförare, ett nytt avtal för drift och underhåll av spårvagnstrafiken av beställaren Västtrafik. Dessutom har beställaren Stadsmiljöförvaltningen i Göteborgs Stad tilldelat Göteborgs Spårvägar avtalen för drift och underhåll av spårvägsanläggningen i Göteborg och Mölndal samt trafikledning av spårväg och samarbete kring trafiksäkerhet. Samtliga avtal och kundrelationer sträcker sig till 2034.

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

**Från och med 2023 har Trafikkontoret i Göteborg bytt namn till Stadsmiljöförvaltningen. I denna årsberättelse använder vi den nya benämningen.*

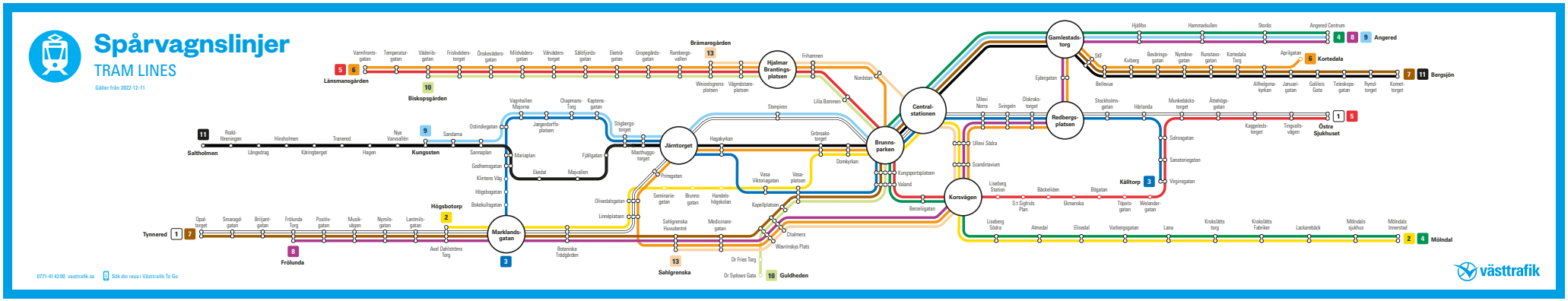
Trafikmiljö

Från Bergsjön till Saltholmen

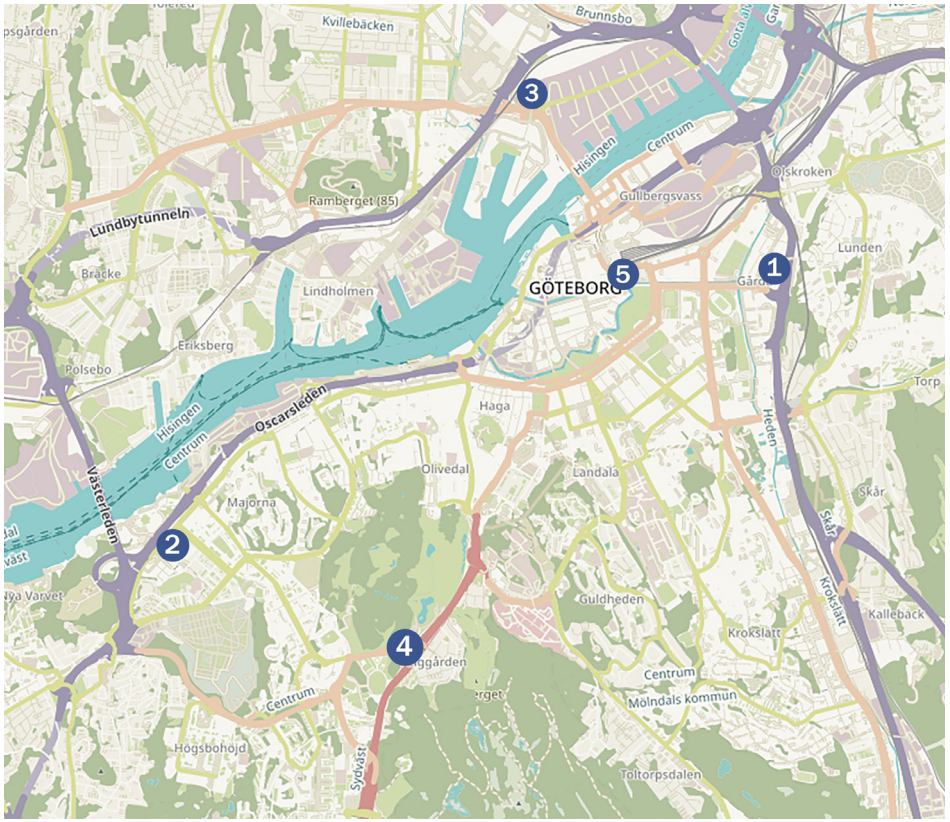
Våra spårvagnar trafikerar idag tolv linjer, 134 hållplatser och 188 kilometer enkelspår från Mölndal i söder till Angered i norr, från Saltholmen i väster till Kålltorp i öster och över bron till Hisingen. Dagens linjenät har sett likadant ut sedan länken via Stenpiren öppnade 2015. Linjenätet har byggts 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, fram till 2019, ökat med drygt 80 procent. Numera är vissa linjer inte balanserade i olika ändar. Ett tydligt exempel är linje 11 som har 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.

Vår flotta

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



Linjenätet för spårvagnstrafiken i Göteborg och Mölndal. Källa Västtrafiks ombordkarta.



Våra depåer

1.Rantorget 2.Majorna 3.Ringön 4.Slottsskogen 5.Förarstation Göta Källare

M33
Antal vagnar i vår flotta: 26
(40 när leveransen är klar 2023.)

M32
Antal vagnar i vår flotta: 62

M31
Antal vagnar i vår flotta: 80

M29
Antal vagnar i vår flotta: 53

Våra förhållningssätt

Vår arbetsplatskultur definieras av våra kärnvärden samt medarbetarskapet och chefsskapet.

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

Vårt 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.

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.

Vi strävar också efter vår vision - vad vi vill uppnå, och drivs av missionen - hur och för vem gör vi det.

Vision
En hållbar spårvägsresa i världsklass
Vi är Nordens största spårvägsbolag och en av de större aktörerna i Europa. Vi kan och vi ska jämföras med de bästa i världen!

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

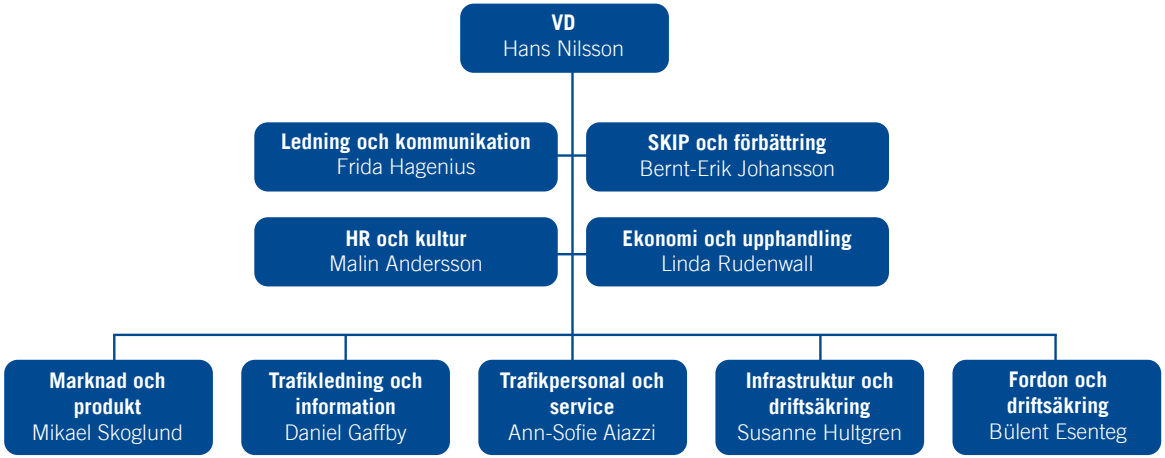
Vår organisation

Göteborgs Spårvägar består av nio avdelningar varav fyra är stödjande och fem är operativa. Med våra cirka 1 300 kompetenta medarbetare bedriver vi en dygnet runt, året om, säker, tillgänglig och tillförlitlig spårvägstrafik. Merparten av våra medarbetare arbetar i den dagliga operativa delen av verksamheten med trafikledning, trafiksäkerhet, spårvagnstrafik, fordonsunderhåll i verkstäderna eller infrastrukturunderhåll ute i spåranläggningen eller i depåerna.

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

- Ständig resandeutveckling.
- Hög trafikservicegrad.
- Trafiksäker reshastighet.
- Punktlig trafik och nöjda kunder.
- Ständigt förbättrad effektivitet och nöjda medarbetare.

Under 2022 erhöll Göteborgs Spårvägar utmärkelsen ”Excellent arbetsgivare 2022” för att ha uppnått excellenta resultat i Nyckeltalsinstitutets Jämställdhetsindex kopplat till jämställda arbetsvillkor för män och kvinnor i svenskt arbetsliv.



Göteborgs Spårvägars bolagsledningsgrupp 2022.

Affärsplanen är spårvägens väg framåt

Resandeutvecklingsprognoser är grunden för framtidsplanering

Prognosen som vår trafikutvecklingsenhet bygger sin bedömning på är den stadiga resandeökningen vi hade innan pandemin till och med 2019. Hänsyn tas också till planerad nybyggnation av spår och fastigheter samt förändrade pendlingsbeteenden vilket innebär både nya och från andra trafikslag överflyttade resor till spårvägstrafiken. I våra prognoser som motsvarar det förväntade resandet 2034 kommer alla människor bosatta i Göteborg och Mölndal i snitt göra 1,13 delresor per dag med spårvägstrafiken.

Stora infrastrukturprojekt påverkar och förbättrar

Omfattande 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 byggnadsperioderna. Målbild Koll35 förmedlar dessutom att nya spårvägsstråk kommer att ingå i trafikprogrammets målbild för stadstrafiken i Göteborg.

Möjliggöra fler och nöjdare resenärer

I kollektivtrafiken är de mest kapacitetsstarka och kostnadseffektiva trafikslagen tunnelbana och spårväg. Vi kraftsamlar därför vår spårvägstrafik, för att kunna leverera fler och nöjdare resenärer under perioden 2023 – 2034, baserat på prognosen för ökat resande, och för att kunna få effekt av de kommande infrastrukturförändringarna. I affärsplanen specificerar vi vårt utvecklingsarbete med fokus på följande fem områden:

- Kvalitetsmetodutveckling mot operationell excellens.
- Digitaliseringsutveckling mot en modern och effektiv arbetsplats.
- Spårvagnsfordonsutveckling mot operationell excellens
- Spårvägsanläggningsutveckling mot operationell excellens.
- Spårvagnsdepåutveckling mot operationell excellens.

Styrelsen har ordet

Styrelseordförande Stefan Olinder ser tillbaka på ännu ett år som började med direkt operativ påverkan av trafikleveranserna på grund av covid19-pandemin till att fokusera på bolagets strategiska frågor. Ett fokus som möjliggör fortsatt kvalitetsutveckling de nästkommande åren och in i framtiden.

I mitten av februari började covid19-restriktionerna att avvecklas och trafiken började återhämta sig. Vi slår det, med Västtrafik gemensamma, målet om 108 miljoner delresor 2022 med råge. Ett mycket viktigt samhällsbidrag från Göteborgs Spårvägars sida då vår största bidrag till en god hållbarhet är just att så många som möjligt reser med spårvägstrafiken och på det viset gör ett så litet klimatavtryck som möjligt. Trafikmiljön i Göteborg är fortsatt besvärlig och vi når tyvärr inte målen för trafikservicegrad och punktlighet. Samarbetet med Västtrafik fungerar mycket bra. Arbetet med att förbättra banan tillsammans Stadsmiljöförvaltningen går framåt.

Styrelsen lyfter blicken

Styrelsen har under året fortlöpande arbetat för en god styrning och ledning utav bolaget. För att kunna omhänderta Göteborgs framtida expansion behöver Göteborgs Spårvägar leverera cirka 205 miljoner delresor vid utgången av 2034. Styrelsen har därför främst fokuserat sitt arbete på de större utvecklingsområdena fordonsförsörjning, depåförsörjning och utveckling utav banan. Detta så att det kan skapas en modern spårvagnsprodukt i framtiden samt en balans mellan resandevolym och bolagets trafikkapacitet.

Införandet av Managementmodellen SIQ

Institutionen för kvalitetsutveckling, SIQ, är en organisation inrättad av regeringen för att främja hög kvalitet inom svenskt näringsliv. Utmärkelsen Svensk Kvalitet är i sin tur den mest prestigefyllda utmärkelsen för framgångsrika organisationer. Vi arbetar hårt för att få utmärkelsen. SIQ-metoden ger framförallt bolaget verktyg till sitt ständiga förbättringsarbete. Vi på Göteborgs Spårvägar satsar nämligen på att bli ett av Europas bästa spårvägsbolag.

Medarbetarnas insats imponerar

Våra medarbetare är kärnan i verksamheten. De utför ett fantastiskt arbete trots alla utmaningar med en delvis ålderstigen fordonsflotta och en mycket besvärlig trafikmiljö vilket påverkar hela bolaget, men särskilt våra spårvagnsförare.

Styrelseordförande Stefan Olinder.

Moderniseringen av fordonsflottan, med nya och renoverade spårvagnar samt utvecklingen av banan kommer att pågå i ytterligare flera år framåt. Vi i styrelsen arbetar aktivt för att succesivt skapa bättre arbetsförhållanden och ser fram emot fortsättningen på den kvalitetsutvecklingsresa som bolaget startat. Riktar härmed ett stort tack till alla medarbetare för goda arbetsinsatser under 2022!

Vd kommenterar verksamheten

När vd Hans Nilsson summerar 2022 beskriver han ytterligare ett starkt år för kvalitetsutveckling, trots påfrestningar i verksamheten på grund av pandemin, krig i Ukraina och omvärldsfaktorer som påverkar logistikplanering och materialförsörjning.

I början av året påverkade covid19-pandemin vår logistikplanering och materialförsörjning negativt samtidgt som sjukfrånvaron var hög. Tack och lov togs restriktionerna bort under februari månad och den i huvudsak covid19-orsakade sjukfrånvaron återgick till normala sjukfrånvarovärden under årets första kvartal. Tyvärr ersattes en kris av en annan och Rysslands anfallskrig mot Ukraina har inneburit en fortsatt negativ påverkan på bolagets logistikplanering och materialförsörjningsförmåga.

Vi har gjort vårt bästa för resenärerna

Ingångsvärdet för Göteborgs Spårvägar efter pandemin var att så snabbt som möjligt återta så många resenärer som möjligt till spårvägstrafiken. Under 2021 var resandevolymerna 93 miljoner delresor och under 2022 levererades 119 miljoner delresor, vilket är ett stort resandeutvecklingssteg framåt. Genomsnittsbetyget för kundnöjdheten ombord var fyra utav fem möjliga men betyget för trängsel ombord blev det lägsta. Tyvärr har punktlighetsvärdena gått tillbaka till det låga värdet 77 procent, det är samma som innan covid19-pandemin. Göteborgs Spårvägar har kunnat utföra 95 procent av den planerade trafiken. De fem procentenheter av trafiken som inte har kunnat utföras beror till största delen på olika händelser i trafikmiljön och vi ser att detta är en ökande påverkansfaktor.

För att över tid kunna förbättra resenärens upplevelse och kvaliteten i leveranserna gentemot resenärerna, har ett utvecklingsarbete genomförts tillsammans med Västtrafik och Göteborg Stads Stadsmiljöförvaltning gällande fordonskapacitet, depåkapacitet samt spårvägsanläggningskapacitet.

Nya och renoverade spårvagnar

Tillförlitliga spårvagnar är grunden för Göteborgs och Mölndals kollektivtrafiksystem. Vid utgången av 2022 har 26 nya M33-spårvagnar levererats till Göteborgs Spårvägar och under 2023 kommer

ytterligare 14 vagnar av samma modell att levereras. En avsevärd kapacitetsförstärkning i närtid.Under 2022 har även planeringsarbetet fortsatt för leveranser av 100 M34-spårvagnar mellan 2024 och 2027 samt tillhörande öppning av etapp II på nya Ringödepån under 2024. Det har även arbetats fram flera idéer för modernisering och program för spårvagnstyperna M31 och M32. Vi anpassar hela tiden vår logistik- och materialplanering i förhållande till omvärldsläget vilket således även påverkar all vår utbildnings- och personalplanering. Jag bedömer därför att operationell excellens är möjlig att nå 2027.

Ytterligare ett starkt kvalitetsutvecklingsår

En god kvalitetsutveckling kräver god styrning och ledning, en kvalitetsmetod, digitala hjälpmedel och en kompetent organisation. Under 2022 har Göteborgs Spårvägar genomfört ett omfattande kvalitetsutvecklingsarbete.

För det första har varje avdelning i bolaget genomfört egna kvalitetsförbättringsarbeten exempelvis inom säkerhet, störnings- och krishantering, trafikanalys, trafikplanering, kommunikation, kompetensförsörjning, modernare arbetsplats, underhållsmetoder till fordon och bana, skyltsystem till M31/32 samt att vi infört digitala hjälpmedel till spårvagnsförarna.

För det andra har Göteborgs Spårvägar genomfört utbyte och modernisering av sina IT-system till till exempel intranät, fordonsunderhåll, hjulmätning, banunderhåll, trafikplanering, incident- och händelse samt ekonomihantering. Detta är ett arbete som kommer att slutföras under 2023. Med nya digitaliseringsverktyg som bas har Göteborgs Spårvägar för första gången genomfört kvalitetscertifiering enligt SIQ-modellen. Under året har vi arbetat med kultur, struktur och systematik för att skapa förutsättningar för ett ständigt förbättringsarbete. SIQ har bedömt våra nuläges- och verksamhetsbeskrivningar samt genomförde platsbesök i november, vilket resulterade i vårt första och mycket positiva kvalitetsbetyg på 375 poäng. Vi bedömer att vi är på god väg mot utmärkelsen Svensk kvalitet. Arbetet fortsätter med kvalitetsutvecklingsarbete och utbildningar under 2023.

Mycket stolt

Jag är mycket stolt över Göteborgs Spårvägar som bolag och våra medarbetare. Under ibland mycket ansträngande förhållanden levererar våra medarbetare en god spårvägstrafik för resenärernas bästa. *Team Göteborgs Spårvägar* bidrar med en god stämning på arbetsplatsen och med en fantastisk inställning om att: ”vi vill, vi kan, vi ska”. Detta genomsyrar arbetsdagen och ger professionella lösningar på respektive arbetsuppgifter.

Jag är även tacksam över de steg som tagits för att förbättra spårvagnsförarnas arbetsvillkor och arbetsmiljö men åtgärderna bedöms inte som tillräckliga. Under 2022 har det skapats en översiktbild gällande de faktorer som påverkar spårvagnsförarna mest nämligen bland annat tjänster, grupperingar, schema, körtider, moderna fordon, en framkomlig trafikmiljö och ett förbättrat anställningserbjudande. Då vi i framtiden kommer att öka trafikutbudet och pensionsavgångarna blir fler kommer det behövas fler spårvagnsförare vilket gör att förbättringsåtgärder måste etableras redan under 2023.

Hans Nilsson summerar de tre viktigaste punkterna för 2022:

- Jag är mycket stolt över bolagets positiva anda och medarbetarnas samlade leveranser.
- Införandet av nya och moderniserade IT-system och införandet av kvalitetsmodell SIQ.
- Samarbetet med Västtrafik och Göteborgs Stads Stadsmiljöförvaltning för modernisering av hela spårvagnsflottan samt spårvägsanläggningen.

E
Central-
stationen
3 Marklandsgatan
10 Guldheden
Lisebergslinjen
BOMBARDIER
490

Leveranser

Leverans för nöjdare resenärer

Trafikledning och information, TLI, är en avdelning som operativt leder trafiken och som är beredd att leda trafiken vid störning eller kris så att Göteborgs Spårvägar kan leverera den bästa möjliga resan till resenärerna. TLI hanterar i genomsnitt dagligen cirka 400 anrop samt 40 störningar av varierande omfattning och allvarlighetsgrad.

Avdelningens uppgift är att med hjälp av inre trafikledare, yttre mobila trafikledare, personalplanerare- och underhållsplanerare ha en komplett lägesbild gällande spårvägsanläggning, spårvagnsfordon och medarbetare med syfte att leverera 100 procent trafikservicegrad.

Avdelningen är ansvarig för trafikutförandeanalys och kravställning gentemot övriga operativa avdelningar så att bolaget som helhet ska kunna vidta förbättringsåtgärder, på kort och lång sikt. Detta arbete genomförs i anslutning till högtrafik, dagligen och veckobaserat. Processteam Leverans 100 träffas månatligen.

Viktiga händelser 2022

12 mars

Vasaplatsolyckan 30 år och trafiksäkerhetsvecka
Den 12 mars var det 30 år sedan Vasaplatsolyckan. För att hedra offren och deras anhöriga arrangerade vi en minnesceremoni på platsen. Hela veckan var dedikerad till trafiksäkerhet med dagliga aktiviteter på våra depåer och verkstäder.

20 maj

Lotta Engberg fick 2021 års kulturpris
Lotta Engberg kom till Rantorget och efter att ha övningskört några varv runt depån bar det av mot stan med vagn 492 som numer bär hennes namn. På Drottningtorget fick hon sedan ta emot kulturpriset för 2021, en något försenad utdelning på grund av pandemin.

11 juni

Familjedag
Det var stor uppslutning kring vår första familjedag som firades i juni. Vd Hans Nilsson hade stort sjå att överrösta trehundrafemtio glada barn som åt godis, tittade på trollkarlen och testade sirener, samtidigt som lika många vuxna åt lunch i solskenet.

16 juni

Nytt intranät
Nya Spårväggen lanserades med nyhetsflöde samt all info som rör medarbetarens anställning och arbetsdag. De flesta medarbetare tar del av intranätet via arbetstelefonen och därför var mobilanpassning en av de viktigaste förbättringarna.

28 september

Kulturpriset 2022
Skådespelaren Sissela Kyle fick kulturpriset 2022. Hon ligger många göteborgare varmt om hjärtat med sina roller inom teater, film och tv. Kanske är det Sissela Kyles sarkastiska ton som gör henne extra uppskattad i sin hemstad.

7-9 november

Besök från SIQ
Besöket från SIQ:s revisorer gav en återföringsrapport där flera av våra styrkor lyftes fram och vi vet nu också vad vi ska jobba vidare med under 2023 för att nå utmärkelsen Svensk kvalitet.

December

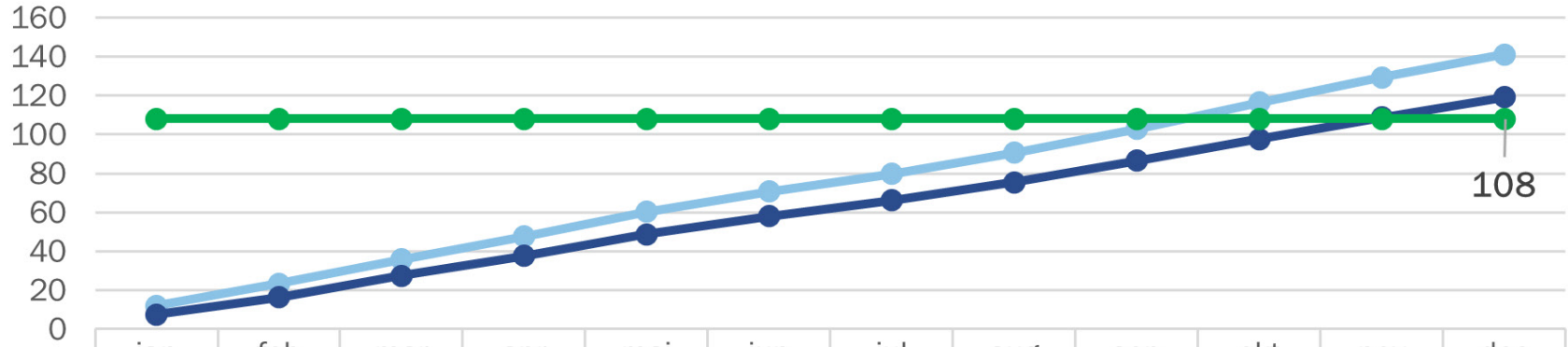
Leverans av M33
I december hade vi fått leverans av 26 stycken M33:or. Spårvagnen är en internationellt högkvalitativ vagn med hög resenärskapacitet. Projektet har levererat vår nya spårvagnsflotta trots en påfrestande materialförsörjningssituation pga covid19-pandemin och kriget i Ukraina.

Resandeutveckling

Nedan presenteras Västtrafiks slutgiltiga statistik över antal delresor. Detta baseras både på kundräkningssystem och antal sålda biljetter som inte går att härleda till en specifik linje. Västtrafik och Göteborgs Spårvägar hade ett gemensamt mål på 108 miljoner delresor totalt för 2022.

Resandet ökade markant efter att pandemirestriktionerna togs bort i mitten av februari.
Under året fortsätter resandet att återhämta sig och i december är antal delresor 10,4 miljoner, vilket är en ökning med drygt tio procent jämfört med december 2021. Totala antalet delresor för hela 2022 landar på 119,2 miljoner och det innebär att målet om 108 miljoner delresor 2022 uppnås och dessutom med god marginal.
Det är drygt 28 procent mer än 2021.

Resandeutveckling - ackumulerat antal delresor (miljoner) 2022 vs 2019



	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
2019 Ack.	11,9	23,3	35,6	47,4	60,1	70,6	79,8	90,4	102,8	116,3	129,2	141,0
2022 Ack.	7,5	16,2	27,3	37,5	48,6	57,9	66,0	75,4	86,4	97,7	108,8	119,2
2022 Mål	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108

Nöjdkundindex

Nöjdkundindex, eller kundnöjdhet ombord (KNO), som Västtrafik genomför ombord på spårvagnarna, är en enkät med frågor som resenärerna får fylla i via surfplattor som delas ut av intervjuare. Det går även att besvara enkäten i egen mobiltelefon via QR-kod. Undersökningen startade 1 april 2022, efter uppehåll på grund av covid19-pandemin, och rapporterades från Västtrafik i mitten av juli för kvartal 2. Ingen data finns för kvartal 1 eller för hela 2021. Enkäten visar medelbetyg mellan 1 och 5.

Nöjdkundindex

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

Betyget för *senaste resan* har ökat under kvartal 4 vilket är viktigt då det visar resenärens totala summering av upplevelsen av resan. *Behagligt klimat, personalen uppmärksam, trevligt bemötande* och *tryggt ombord* har ökat och är kopplade till *senaste resans* resultat. *Punktligheten* har förbättrats sista kvartalet under 2022 trots vinterväder. Det kan bero på att vi delvis kör lovtabell och det är färre omläggningar under december månad vilket är normalt.

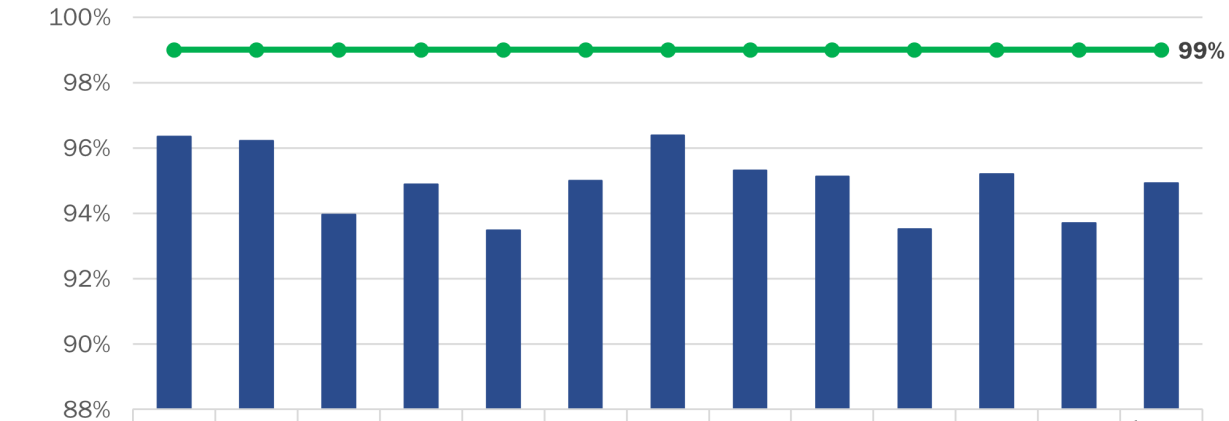
Endast punkten *personalen uppmärksam* är nära att nå sitt mål för året. Siffran ackumulerat blir 3,9 under de tre kvartal som mäts under året 2022.

Våra delresor har ökat med drygt 28 procent vilket har påverkat både förarnas situation och resenärernas synpunkter. Det innebär högre arbetsbelastning för förarna och mer trängsel för resenärerna.

Trafikservicegrad

Trafikservicegrad visar andel störningsfri trafik vilket visar hur väl Göteborgs Spårvägar har levererat trafiksäker, pålitlig och punktlig spårvagnstrafik enligt avtal.

Trafikservicegrad per månad 2022



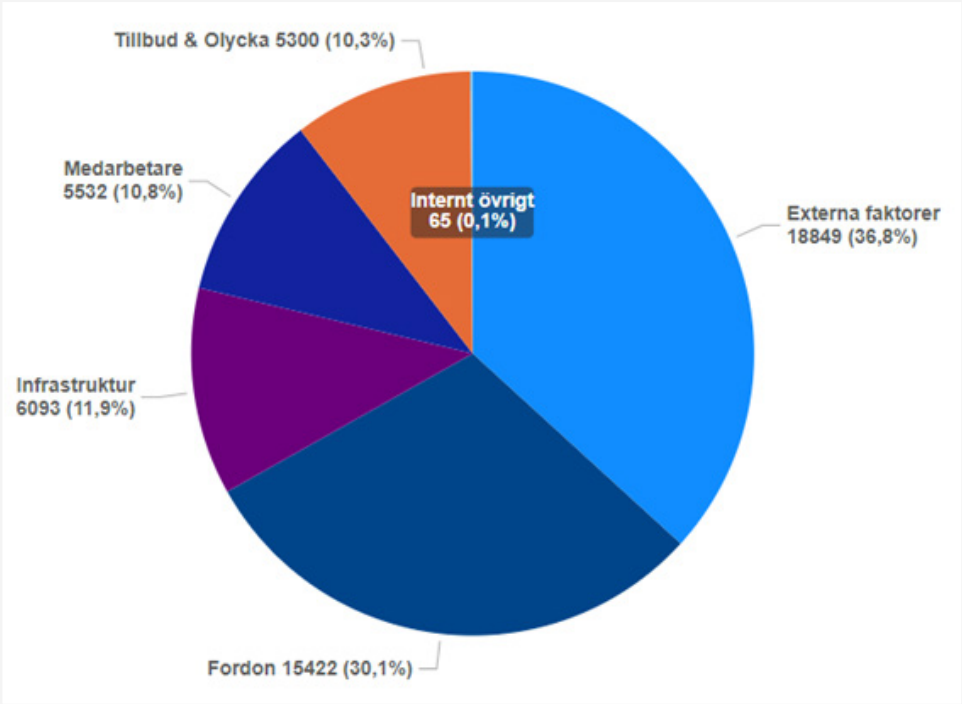
	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	genom-snitt
2022	96%	96%	94%	95%	93%	95%	96%	95%	95%	94%	95%	94%	95%
Mål	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%

Under 2022 har vår trafikservicegrad varierat och legat över 96 procent några månader men även under 94 procent andra månader. Genomsnittet för hela året bedöms vara 95 procent. Orsakerna till störda eller inställda turer har under året ändrats. Vi ser att externa orsaker ökar vilket gör att de åtgärder som vi arbetar med internt inte märks i den samlade statistiken. Om vi räknar bort externa orsaker blir genomsnittet över året för trafikservicegrad ändrad från 95 procent till 97,5 procent, alltså 2,5 procentenheter högre.

Vi har fortsatt att arbeta internt för att bolagets kvalitetsarbete ska ge utdelning med en högre kvalitet på det vi gör i allt från att kunna planera och följa upp vår verksamhet på ett bra sätt.

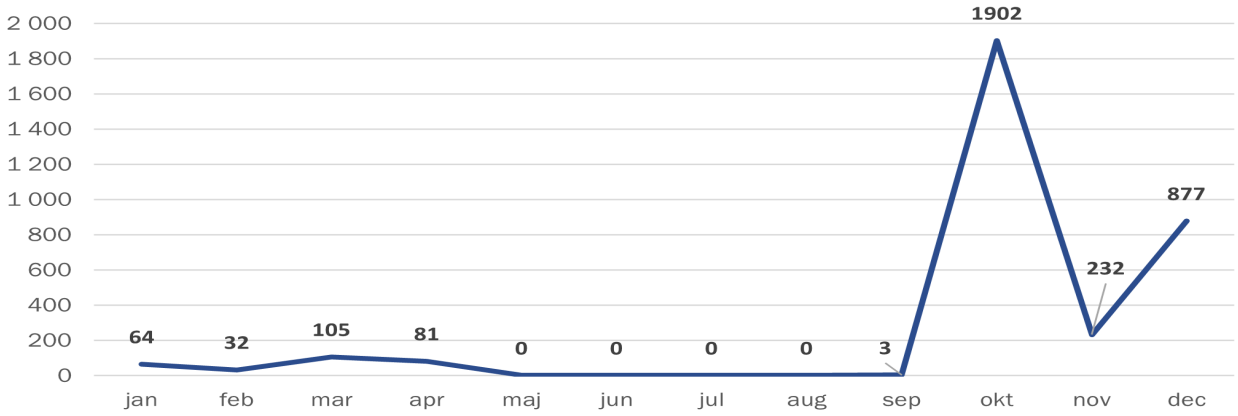
De största externa orsakerna som vi ser är *stockningar i trafik* som står för cirka 19 procent, detta är starkt kopplat till hur trafiksituationen ser ut i Göteborg. Nummer två på listan är *fordon försenat* vilket innebär att fordonet är så försenat att vi inte hinner köra det som förväntas utan måste vända turen tidigare. Detta står för cirka 15 procent av alla inställda turer. Nummer tre är *hinder i spåret,* cirka 10 procent. Hinder i spåret kan vara andra fordon som står i vägen för våra spårvagnar. Nummer fyra är *broöppning* och står för cirka 8 procent av alla inställda turer, vilket är en nytillkommen orsak och härleds till den nya Hisingsbron.

Alla ovan externa orsaker är starkt kopplade till hur trafikmiljön ser ut i Göteborg, byggnationen utav Västlänken och andra byggnationer samt även ett stort ökat resande efter covid19-pandemin.



Anledningar till störning i trafik per kategori

Diagrammet visar antal och andel anledningar till störning i trafik per per kategori för 2022. En störd tur är en helt indragen tur, avkortad tur, omlagd tur eller indraget släp.



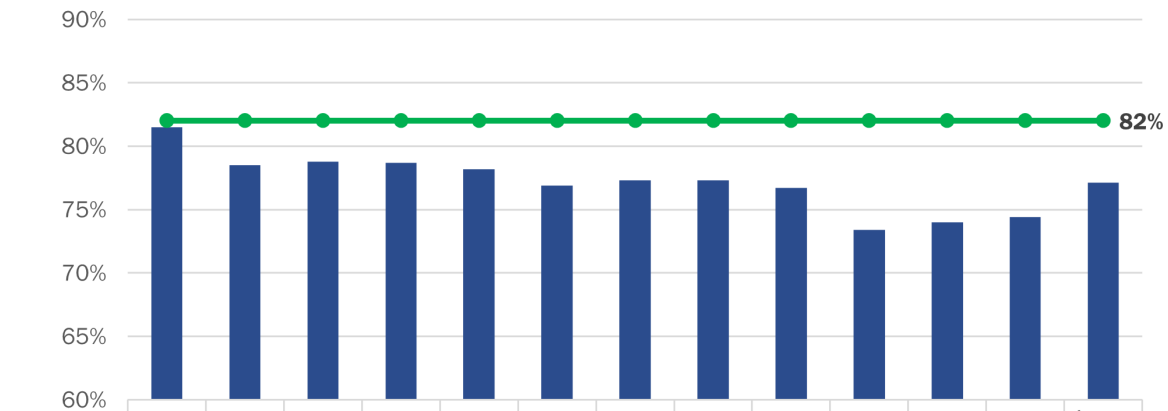
Antal anledning till störning rälsfel/brott per månad 2022

Diagrammet visar antal anledningar till störning i trafik på grund av rälsfel eller rälsbrott per månad för 2022. Totalt är det 3296 stycken för 2022, vilket motsvarar 55 procent av totalt 6039 stycken inom kategori infrastruktur.

Punktlighet och reshastighet

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

Punktlighet per månad 2022



	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	genom-snitt
2022	81,5%	78,5%	78,8%	78,7%	78,2%	76,9%	77,3%	77,3%	76,7%	73,4%	74,0%	74,4%	77,1%
Mål	82%	82%	82%	82%	82%	82%	82%	82%	82%	82%	82%	82%	82%

Under 2022 har punktligheten gått stegvis nedåt efter att i januari ha varit uppe på 81,5 procent. Under oktober har den nedåtgående trenden fortsatt till 73,4 procent för att återhämta sig något under december till 74,4 procent. Den största orsaken till att punktligheten gått ned i slutet av året är lövhalka. Genomsnitt för hela året ligger precis över 77 procent.

Resandeutvecklingen är positiv med ett ökat resande på nästan 28 procent jämfört med budget. Denna positiva utveckling innebär dock att punktligheten påverkas negativt då fler resenärer rör sig i trafiken. Övriga orsaker till att punktligheten går ner är trafikmiljön i Göteborg, byggnationen av Västlänken samt andra arbeten som sker i staden.

Trots noggrant arbete med planering i våra depåer för spårvagnsfordonsunderhåll så är det en utmaning att säkerställa driften av spårvagnarna. Detta leder till förseningar, inställda turer och påverkan på punktligheten.

Det låga punktlighetsvärdet på 77 procent påverkas av den låga reshastigheten som spårvagnarna har i centrala Göteborg under högtrafik. Snitthastigheten var cirka 10,5 km i timman under 2022 vilket indikerar stora framkomlighetsproblem i spårvägsanläggningen.

Kvalitetsutveckling för ständig förbättring

Kvalitetsenheten leder och samordnar Göteborgs Spårvägars kvalitetsutveckling

För att hålla en hög och jämn kvalitet och förbli relevanta för våra kunder, resenärer och medarbetare behöver vi som bolag arbeta löpande med att utveckla vår verksamhet. Det innefattar att ständigt förbättra processer, arbetssätt och metoder för att därmed nå hållbara resultat och skapa nytta för dem vi är till för - kunder och resenärer.

För att ha ett gemensamt fokus på det som vi ska leverera och till vem, har vi beslutat att tillämpa ett processorienterat arbetssätt. Det processorienterade arbetssättet skapar förutsättningar att se en verksamhets arbetsflöden över de organisatoriska gränserna och hur de olika delarna påverkar varandra. I arbetet med det processorienterade arbetssättet har vi på Göteborgs Spårvägar tagit fram ett ramverk vars syfte är att beskriva hur arbetssättet ska tillämpas tillsammans med en fortsatt digitaliseringsutveckling. I ramverket har även roller, forum och verktyg tydliggjorts.

Implementering av kvalitetsmodell gav goda resultat

Göteborgs Spårvägar har under 2022 bedrivit ett omfattande projekt vars syfte var att implementera SIQ Managementmodell och att ansöka om utmärkelsen Svensk kvalitet. SIQ Managementmodell är en kvalitetsmodell som stöttar bolaget i arbetet mot förbättrade resultat samt en hållbarhetsinriktad och kunddriven verksamhet. Utmärkelsen Svensk kvalitet är Sveriges mest prestigefulla utmärkelse för framgångsrika organisationer.

För att bli ett av Europas bästa spårvägsbolag 2027 behöver Göteborgs Spårvägar arbeta med bolagets verksamhetskvalitet och skapa struktur och systematik i arbetssätten. Vi gör detta med stöd av kvalitetsmodellen som fokuserar på områdena kunder, ledarskap, medarbetarskap, processer och resultat.

Vi har under året ansökt om utmärkelsen, levererat en utförlig beskrivning av vår verksamhet, blivit utvärderade av SIQ:s examinationsteam och fått en återföringsrapport. Det som lyfts fram i rapporten som signifikanta styrkor är bland annat vårt arbetssätt rörande ledning, introduktion av nyanställda, vår förmåga att involvera medarbetare i utvecklingen av verksamheten samt vårt tydliga fokus på säkerhet. Organisationen har under 2022 fått ett kvitto på sin kunskap och färdighet gällande kvalitetsutvecklingens modeller och metoder till en glädjande nivå av 355 poäng.

Befästande av kvalitetsmodell kommer att ge ännu bättre resultat

Att arbeta med förbättringsarbete är nödvändigt och mycket viktigt för Göteborgs Spårvägar för att bolaget ska lyckas nå målen och utveckla sin leverans, kvalitet och effektivitet. Fokus under 2023 blir därför att befästa SIQ Managementmodell och det processorienterade arbetssättet i bolaget. Vi behöver vidareutveckla det systematiska arbetssätt i hur Göteborgs Spårvägar mäter, följer upp, lär och förbättrar sin verksamhet. Den metod som ska vidareutveckla arbetssättet med ständiga förbättringar heter PGUF och står för planera-genomföra-utvärdera-förbättra. Arbetet med PGUF är påbörjat och kommer att införas i hela organisationen.

Under 2023 kommer vi att arbeta med cirka tio prioriterade förbättringsområden som identifierats i återföringsrapporten. Förbättringar inom dessa områden ska öka möjligheten för bolaget att erhålla Svensk kvalitet, vilken bolaget har för avsikt att ansöka om 2023.

Trafiksäkerhetsredovisning

Trafiksäkerhet i fokus 365 dagar om året

Säkerhet är ett av våra viktigaste kärnvärden som ska genomsyra allt vi gör i vår verksamhet - framför allt 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 verksamhetsårets trafiksäkerhetsarbete och utfall av våra trafiksäkerhetsmål samt 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 statistik och analyser samverkar vi med intressenter för att ta fram åtgärdsprogram för en säkrare trafikmiljö.

Systematiskt trafiksäkerhetsarbete
Vi ser nollvision som en viktig del i vårt arbete mot olyckor till följd av vår verksamhet. Det är en självklarhet att alla resenärer ska känna sig trygga i och omkring 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 som vi under 2022 har fortsatt att jobba mot. Målen leder vårt proaktiva arbete mot färre olyckor samtidigt som de ger en starkare samsyn kring hur vi arbetar förebyggande. De ger oss även bättre förutsättningar för trafiksäkra fordon, förare och infrastruktur.

Våra trafiksäkerhetsmål och utfall

Mål	Utfall 2021	Utfall 2022	Förändring i %
Minska antalet fall i vagn med 15% jämfört med föregående år	39	81	107,7 %
Minska antalet vägtrafikolyckor med 10% jämfört med föregående år	260	182	-30,0 %
Minska antalet urspårningar med 20% jämfört med föregående år	10	5	-50,0 %
Nollvision för antalet kollisioner (vagn i vagn)	12	3	–75,0 %
Nollvision för antalet allvarligt skadade i samband med vår verksamhet	3	7	133,3 %
Nollvision för antalet omkomna i samband med vår verksamhet	1	0	-100,0 %

Säkerhetsarbete är en laginsats

För att bedriva spårvägsverksamhet har Göteborgs Spårvägar flera tillstånd från Transportstyrelsen. Eftersom spårvägstrafiken genomgår ständiga förändringar måste tillstånden uppdateras och granskas löpande samt värderas ur trafiksäkerhetssynpunkt i enlighet med Lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg 1990:1157. Vårt säkerhetsarbete genomsyrar hela vår organisation.

Spårvägens regelbok – SÄO

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

Varje tillbud och olycka utreds för att inte upprepas

Alla händelser, tillbud och olyckor rapporteras in i en händelsedatabas så att vi kan utforma ett proaktivt säkerhetsarbete och implementera åtgärder där det finns tydliga trender av avvikelser.

I samarbete med Stadsmiljöförvaltningen 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, Korsvägen och Åkareplatsen.

Ibland krävs utbildning eller siktförbättringar
Efter olycka genomförs en utredning eller statistiköversikt som resulterar i akuta eller långsiktiga åtgärder för att minska risken för 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 förändringar i det interna regelverket för hur vi hanterar olika situationer eller praktiska åtgärder som exempelvis utveckling av signalsystem, förbättrad skyltning eller siktförbättringar genom vegetationsröjning.

Allvarliga händelser

Under året har Göteborgs Spårvägar hanterat nio allvarliga händelser.

Allvarlig och särskild händelse Skånegatan - Ullevigatan
Personbil kör på spårvagn
Den 15 juli klockan 21.17 kör en spårvagn av vagnsmodell M32 genom korsningen vid Ullevigatan från Centralstationen. En personbil kommer samtidigt från vänster och krockar med spårvagnen som då spårar ur och kör in i en stolpe.

Tolv personer skadades i samband med olyckan. Trafiken påverkades och platsen var återställd klockan 02.30. En fullständig utredning av händelsen genomfördes vi har sett över händelsen för att förhindra att denna typ av olycka inte ska ske igen.

Ansvarsfördelning
Tillståndsinnehavaren Göteborgs Spårvägar ska med hänsyn till verksamhetens art och övriga förhållanden drivas så att skador till följd av verksamheten förebyggs.

Ägaren av spårvägsanläggningen Göteborgs Stad, Stadsmiljöförvaltningen är ansvarig för förbättringsåtgärder gällande till exempel säkerhets- eller framkomlighetsåtgärder i banan.

Ta en fika för säkerhets skull

”Fika för säkerhets skull” är ett forum där trafiksäkerhets- och säkerhetsenheten bjuder in förarkåren att ha en dialog kring trafiksäkerhet och säkerhet.

Syftet är att spårvagnsförarna ska känna sig trygga i att trafiksäkerhets- och säkerhetsenheten är tillgängliga för frågor och funderingar samt att förarna också får en uppföljning kring inrapporterade avvikelser och att deras rapportering ger förändring.

Ju större medvetenheten kring vikten av tillbudsrapportering är, desto mer underlag får trafiksäkerhetsenheten i till sitt arbete med att arbeta proaktivt förebyggande.

Vi planerar att fortsätta med ”Fika för säkerhets skull” och att införa konceptet hos fler avdelningar så att samma dialog kan föras med fler inom bolaget.

Trafiksäkerhetsveckan fortsätter 2023
Våren 2022 införde vi en trafiksäkerhetsvecka. Vd Hans Nilsson besökte våra olika avdelningar för att prata om vikten av trafiksäkerhetsarbetet. Veckan fick positiv respons och vi planerar att genomföra den varje år.

Årliga revisioner och trafiksäkerhetskultur

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

Genom interna och externa revisioner kontrolleras verksamheten så att enheter och avdelningar följer beskrivna arbetssätt och processer, efterlever de lagar som vi lyder under samt den trafiksäkerhetskultur som vi strävar efter.

Internrevision
Under 2022 hade vi planerat fem revisionstillfällen men genomförde sju internrevisioner. Internrevisionsplanen uppdateras löpande vid eventuella avvikelser eller oplanerade hinder i verksamheten.

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 senast i september 2022. Fokus var då säkerhetskultur. Revisionen genererade mindre föreläggande inom kommunikation och återkoppling, som är hanterade och åtgärdade idag.

Vi är allt fler som delar på körbanan

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

På grund av ökad population och stora infrastrukturprojekt som pågår i staden krävs större fokus av trafikanter som rör sig på Göteborgs gator. Utöver detta ställs det extra höga krav på våra spårvagnsförare att vara uppmärksamma och arbeta proaktivt i sin körning.

Antal spårvagnsmodeller och utförd trafik

	2018	2019	2020	2021	2022
Tågkilometer (miljoner) totalt	14,7	14,7	14,4	14,5	14,1
Antal spårvagnar M28 och M29	117	117	111	55 (M29)	53 (M29)
Antal spårvagnar M31	80	80	80	80	80
Antal spårvagnar M32	65	65	64	64	62
Antal spårvagnar M33	-	-	2	11	26

Lyckad ny metod vid event på Ullevi

Historiskt sett har stora evenemang på Ullevi under somrarna ofta lett till tillbud, olyckor eller problem med framkomligheten för spårvagnarna som lett till försening-ar eller att vi har fått leda om trafiken.

Under sommaren 2022 testades en ny metod vid stora evenemang för att öka framkomligheten för spårvagnar runt Ullevi. Redan under våren började planeringen tillsammans med arrangören FKP Scorpio som avsatte 50 av sina medarbetare för att stödja Göteborgs Spårvägar i arbetet under konsertkvällarna. FKP Scorpios medarbetare instruerades av trafikledarna på plats utanför Ullevi där man spärrade av flödet av fotgängare för att spårvagnarna skulle kunna komma fram.

Förberedelserna inför konserterna har skett i tätt samarbete med arrangören FKP Scorpio och polisen, i samverkan med Stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik. Alla inblandade aktörer är nöjda med hur denna lösning fungerat. Under 2022 genomfördes elva större evenemang på Ullevi.

Analys av statistik 2022

Personolyckor
Vårt viktigaste mål är nollvision gällande allvarligt skadade samt omkomna i spårvägstrafiken, vilket vi tyvärr inte uppnådde under 2022. Under året omkom ingen person, dock skadades sju personer allvarligt till följd av spårvagnsolyckor. Gällande satta mål för vägtrafikolyckor har vi uppnått en sänkning på 30 procent, det är en dubblering gentemot vårt mål på 15 procent.

Urspårning
Vi har lyckats minska antalet urspårningar i trafikmiljö jämfört med föregående år. De förebyggande åtgärder som har genomförts för att minska urspårningar är bland annat att växlar renoverats och bytts ut, regelverk har uppdaterats och fler säkerhetsväxlar har installerats. Vi ser dock en fortsatt ökning av urspårningar inom depåområde vilket beror på att det finns en underhållsskuld i depåerna när det gäller växlar och spår. Fokus på information och tydlighet mot våra medarbetare gäller under 2023 för att vända utfallet till det positiva.

Vägtrafikolyckor
Vägtrafikolyckor sker ofta på platser där flera trafikslag samsas på liten yta. Lyckligtvis är det platser där fordonen generellt håller låg hastighet, vilket oftast ger små konsekvenser och sällan med personskador som följd. Även om vi, och framför allt spårvagnsförarna, blir bättre på att hantera riskerna kommer troligtvis vägtrafikolyckor fortsatt att vara ett problem i och med den komplexa trafiksituation samt positiva resandeutveckling som råder. Göteborgs Spårvägar arbetar aktivt med Stadsmiljöförvaltningen för att se över de mest utsatta platserna. Målet är att hantera och bygga bort de identifierade problemen och förstärka till exempel skyltning på de platser där trafiken korsar varandras färdvägar.

Trafiksäkerhetsmål och åtgärder

Mål	Åtgärder
Minska antalet fall i vagn med 15% jämfört med föregående år.	Vidareutbilda förare i mjuk körning, samt informera om konsekvenserna av kraftiga inbromsningar/fartpådrag.
Minska antalet vägtrafikolyckor med 10% jämfört med föregående år.	Fortsätta med åtgärdsplan över olycksdrabbade platser tillsammans med Stadsmiljöförvaltningen.
Minska antalet urspårningar med 20% jämfört med föregående år.	Följa upp åtgärdsplan för översyn av växlar samt komplexa vägkryss.
Nollvision för antalet kollisioner (vagn i vagn).	Översyn av olycksdrabbade platser tillsammans med Stadsmiljöförvaltningen.
Nollvision för antalet allvarligt skadade i samband med vår verksamhet.	Översyn av olycksdrabbade gång- och cykelöverfarter tillsammans med Stadsmiljöförvaltningen.
Nollvision för antalet omkomna i samband med vår verksamhet	Återkommande arbete genom hela verksamheten för att försöka förhindra denna typ av olyckor.

Händelsestatistik 2022

Under 2022 ser vi hur trenden att rapportera in tillbud tyvärr minskat. 2 374 tillbud har rapporterats in under året jämfört med 2 611 tillbud som rapporterades in under 2021. Vi har cirka 750 förare, vilket innebär cirka 3,2 inrapporterade tillbud per förare under 2022. Fler informationsinsatser krävs för att öka medvetenheten hos medarbetarna kring vikten av att rapportera in tillbud eftersom tillbudsrapporteringen är vårt verktyg att göra väsentliga förändringar utifrån de avvikelser som uppkommer.

Om vi ser till vår totala trafikutövning 2022, där vi körde cirka 14,1 miljoner tågkilometer, och hanterar 119 miljoner delresor, bedöms trafiksäkerheten som god men där trafikmiljön är en kontinuerlig utmaning för alla aktörer. Vi fokuserar på vårt förebyggande arbete i samarbete med andra.

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

	2018	2019	2020	2021	2022
Total	448	482	428	531	477

Totalt antal körda tågkilometer innan olycka

	2018	2019	2020	2021	2022
Total	32 848	30 351	33 577	27 384	29 559

Totalt antal tillbud

	2018	2019	2020	2021	2022
Total	2 618	2244	2276	2 611	2 374

Totalt antal körda tågkilometer innan tillbud

	2018	2019	2020	2021	2022
Total	5 621	6 519	6 314	5 569	5 939

Skadade och omkomna

Vi har tyvärr inte uppnått nollvisionen för allvarligt skadade till följd av vår verksamhet 2022. Vi ser heller inte den önskade nedgång av lindrigt skadade som vi jobbat mot. Resultatet gör att vi utökar vårt proaktiva arbete för att sänka utfallet under 2023. Oskyddade trafikanter står oftast för den största andelen av allvarligt skadade.

Antal allvarligt skadade

	2018	2019	2020	2021	2022
Total	9	8	7	3	7

Antal lindrigt skadade

	2018	2019	2020	2021	2022
Total	112	80	82	95	156

Antal omkomna

	2018	2019	2020	2021	2022
Total	0	0	0	1	0

Fotgängarolycka

Spårvagnsförare rapporterar allt oftare att personer som rör sig i trafiken är upptagna med att hantera mobiler och/eller bära hörlurar och därmed inte har fokus på trafikmiljön. Användningen av reflexer är också låg, samtliga av dessa faktorer är bidragande till fotgängarolyckor. Man ser även en bristande förståelse av regelverk och lagar gällande spårvagnstrafiken hos allmänheten.

Antal fotgängarolyckor

	2018	2019	2020	2021	2022
Total	11	7	17	9	16

Fall vid av- och påstigning

Fall vid av- och påstigning är svårt att förebygga, och den markanta minskningen under 2021 kopplas till det minskande resandet under pandemin. När det kollektiva resandet ökar och antalet delresor ökar, ökar även antalet fall vid av- och påstigning.

Fall vid av- och påstigning

	2018	2019	2020	2021	2022
Total	17	16	15	12	22

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 i spårvagnen.

Ett stort antal händelser verkar vara kopplade till den nya vagnen, M33. Man har möjligen identifierat att resenärer är ovana vid fler öppna ytor. Därmed ser man över åtgärder för att hantera problematiken.

Antal fall i vagn

	2018	2019	2020	2021	2022
Total	32	39	36	38	81

Urspårning

Oftast beror urspårningar på fel i spåranläggningen, alternativt handhavandefel hos spårvagnsföraren. I vårt förebyggande arbete fokuserar vi på att förbättra spåranläggningens underhåll och förarnas körbeteende samt ökad informationsspridning.

Antal urspårningar

	2018	2019	2020	2021	2022
Total	6	6	2	10	5

Vägtrafikolycka
Under 2022 har vägtrafikolyckorna minskat jämfört mot föregående år. Vi har även under året nått vårt uppsatta mål för 2022. Vägtrafikolycka inkluderar samtliga typer av fordon så som bil, buss, cykel och elsparkcykel. Den dominerande enskilda olycksorsaken är vänstersvängande fordon framför spårvagn. Resultatet från vägtrafikolyckor består i de flesta fall endast av materiella skador.

Antal vägtrafikolyckor

	2018	2019	2020	2021	2022
Total	346	318	231	260	182

Kollision
Antal kollisioner, sammanstötning mellan spårfordon i trafikmiljö, har minskat de senaste åren. Sett över en femårsperiod är utfallet relativt oförändrat fram tills de två senaste gångna åren där vi sett en kraftig nedåtgång.

Antal kollisioner

	2018	2019	2020	2021	2022
Total	13	11	12	5	3

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 Stadsmiljöförvaltningen i Göteborgs stad för att påverka utfallet. Vid påkörning förekommer sällan personskador. Under 2022 har vi lyckats minska antalet påkörningar, även om det varit stora ombyggnationer som vanligtvis har stor påverkan på utfallet.

Antal påkörningar

	2018	2019	2020	2021	2022
Total	111	138	130	80	62

Brand
Brandorsakerna beror bland annat på fel i den mekaniska bromsen i vagnsmodelen M29 eller rökutveckling från bromsmotstånd på vagnsmodelen M31. Då nya vagnstypen M33 börjat levereras och samtidigt avvecklat M28 från vår flotta, förväntar vi oss därför bättre resultat i framtiden.

Antal bränder

	2018	2019	2020	2021	2022
Total	10	10	9	14	18

Sammanfattningsvis
Under året har Göteborgs Spårvägar bedrivit ett aktivt och proaktivt trafiksäkerhetsarbete tillsammans med Stadsmiljöförvaltningen. Arbetet har bland annat bestått av revidering av säkerhetsordning, revisioner, hanterat tillsyner av Transportstyrelsen, genomfört reaktivt utredningsarbete, genomfört proaktiva riskanalyser och förbättringsåtgärder samt genomfört omfattande utbildningsinsatser.

Göteborgs Spårvägar har en grundlagd säkerhetskultur vilket har resulterat i ett stort minskat antal vägtrafikolyckor vilket i sin tur är mycket positivt. Besvärande är dock det ökande antalet fall i vagn, fall vid av- och påstigning, fotgängarolyckor samt att ett antal av olyckorna har haft en hög allvarlighetsgrad.

Avslutningsvis ser trafiksäkerhetsenheten positivt på årets och kommande års resandevolymökningssiffror mot vilka proaktiva trafiksäkerhetsåtgärder planeras.

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.

Hållbarhetsredovisning

Ekologisk hållbarhet

Vårt miljöarbete

Göteborgs Spårvägars miljömål är satta inom de områden där verksamheten har störst miljöpåverkan vilket är vid inköp av varor och tjänster, fordonsflottan, avfall, energiförbrukning och kemikalieanvändning.

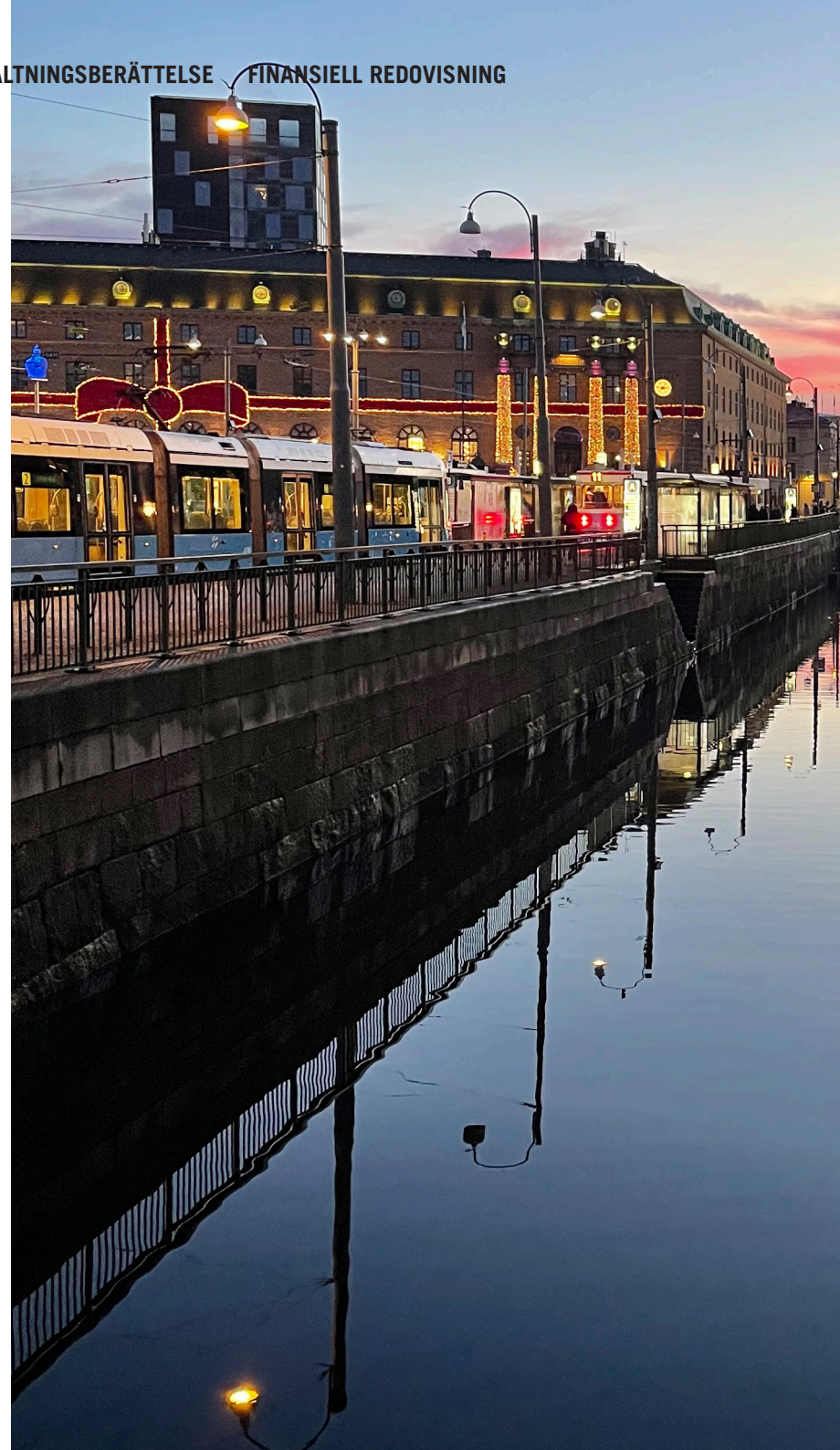
Utöver våra egna mål jobbar vi också mot de lokala och globala miljömålen. Kommande år kopplas ytterligare åtgärder till vår utökade klimatberäkning, för att senast år 2030 ha minskat vårt klimatavtryck så mycket att vi uppnår 1,5-gradersmålet i Parisavtalet.

Göteborgs Spårvägar arbetar enligt framtagna instruktioner, riskanalyser, rutiner samt miljöpolicy som vägleder hur verksamheten ska bedrivas på ett miljösäkert sätt.

Uppföljningar av miljöarbetet
För att säkerställa att alla avdelningar följer de miljöskyddsregler och styrdokument som finns framtagna inom verksamheten sker regelbundna uppföljningar genom egenkontroll och ronder samt internrevisioner. Vid dessa avstämningar fångas förbättringsmöjligheter och avvikelser upp. En annan fördel med interrevisioner är att våra avdelningar kan lära sig av varandras arbete och utvecklas tillsammans.

Vi får även regelbundna externrevisioner där vi får feedback på vårt arbete så att vi kan bli ännu bättre.

Kunskap ger motivation
Under hösten 2022 har vi släppt en miljöutbildning som numera ingår i det obligatoriska utbildningspaketet för alla nyanställda. Syftet med utbildningen är att alla ska få en grundläggande förståelse för vilka utmaningar som finns med klimatomställningen och hur vi tillsammans kan nå våra interna, lokala och globala miljömål. Utbildningens fokus är på transporter, energianvändning, avfallshantering och konsumtion.



Vårt klimatavtryck

Vi beräknar vårt klimatavtryck utifrån standarden Greenhouse Gas Protocol (GHG-protokollet) som är 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.

Scope för klimatavtryck

	Klimatavtryck CO2e (ton)	
	2022	**2021**
SCOPE 1	139	188
SCOPE 2	176	211
SCOPE 3	8 635	7 411
Totala utsläpp	**8 950**	**7 810**

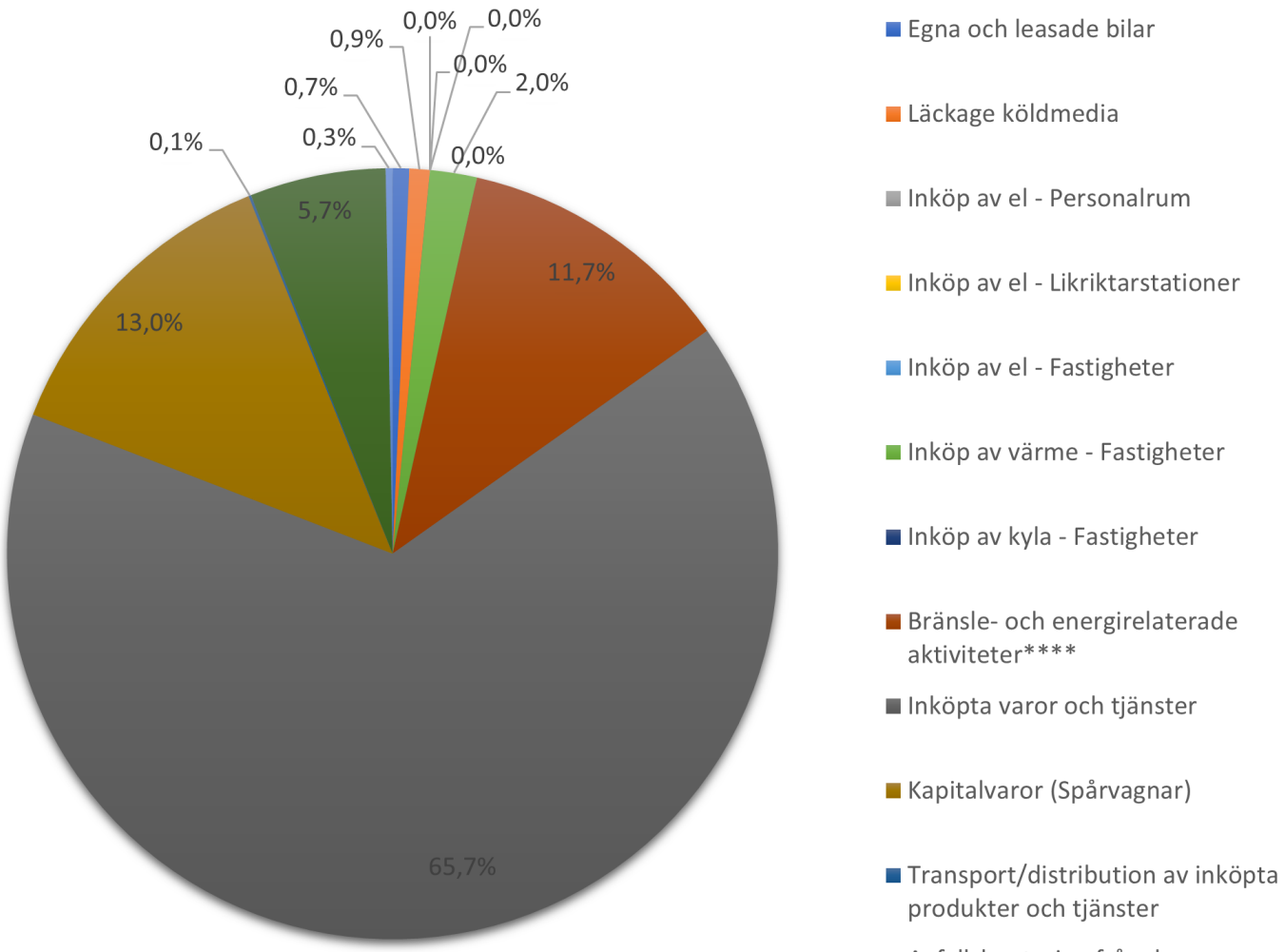
Scope 1: egenägda och leasade fordon samt läckage köldmedia.
Scope 2: energianvändning (el, fjärrvärme, fjärrkyla, naturgas) samt spårvagnarnas elanvändning.
Scope 3: inköpta varor och tjänster, bränsle och energirelaterade aktiviteter, kapitalvaror, transport och distribution av inköpta varor och tjänster, avfallshantering från egna verksamheten och tjänsteresor.

Under 2022 har vi använt en större mängd fossilfria drivmedel i jämförelse med 2021, därför har mängden koldioxidekvivalenter (CO2e) sjunkit i scope 1.

Fjärrvärmeförbrukningen i våra fastigheter minskade under år 2022 därför skiljer sig CO2e i scope 2 mellan 2022 och 2021.

Under 2022 levererades 15 nya M33-spårvagnar vilket ökar mängden CO2e som presenteras i scope 3. Scope 3 redovisar de utsläpp som skedde vid själva produktionen av spårvagnarna och avspeglar ej spårvagnens energianvändning i drift.

Obs! Tryckfelsnisse har varit inne i beräkningarna för 2021. Vid förra årets sammanställning presenterades att totalt 9 013 CO2e släpptes ut under år 2021. Detta visade sig dock vara felaktigt, dels för att utsläppen för M33:orna räknades felaktigt för högt och att excelfilen innehöll formelfel som uppdagades under sammanställningen av 2022 års beräkningar. Vårt totala Co2e utsläpp för 2021 var alltså 7 810 CO2e.



Klimatavtryck 2022, procent per aktivitet

Vårt största klimatavtryck, det vill säga utsläpp av koldioxidekvivalenter, kommer från inköp av varor och tjänster. Vårt näst största kommer från kapitalvaror som är inköp av spårvagnar och den tredje största är bränsle och energirelaterade aktiviteter. Den sistnämnda kategorin visar på det utsläpp som sker i samband med utvinning, produktion och distribution av inköpt energi, bränsle och el.

Det fjärde största är utsläppet som sker vid behandling av det avfall som uppkommer i vår verksamhet.

Anledningen till att utsläppen för ”inköp av el för personalrum, likriktarstationer och fastigheter” ligger på noll procent i utsläppsmängd är för att vi har 100 procent miljömärkt vindkraftsel vilket inte ger några direkta utsläpp av koldioxid utan enbart vid byggnation av vindkraften vilket är inräknat under ”bränsle- och energirelaterade aktiviteter”.

Hållbara inköp

Eftersom den större delen av vårt klimatavtryck kommer från inköp av varor och tjänster behöver vi fokusera mer på hur vi kan göra våra inköp mer hållbara. De två långsiktiga miljömål som vi jobbar mot är:

- År 2030 ställer Göteborgs Spårvägar miljökrav i upphandlingar så att minskningen av klimatavtrycket från inköpta varor och tjänster bidrar med minst sin andel till att nå 1,5 gradersmålet.
- År 2030 ska samtliga transporttjänster samt tjänste- och varutransporter, som Göteborgs Spårvägar köper in och har möjlighet att ställa krav på, vara fossilfria.

En hållbar upphandling betyder att man inte bara tar hänsyn till de fördelar som uppstår för den egna verksamheten utan även till samhället i sin helhet. Ställer man miljökrav i upphandlingar påverkar man flera andra att ställa om sin verksamhet till att bli miljövänligare, vilket i sin tur leder till att omställningen till ett hållbarare samhälle sker i snabbare takt.

Vi behöver följa upp hur vi ställer krav i våra upphandlingar och därför kommer Göteborgs Spårvägars miljöutvecklare att vara ännu mer delaktig i inköp- och upphandlingsprocesser för att stötta och bidra med de miljökrav som leder till hållbarare och miljövänligare upphandlingar.

Energieffektivisering

Göteborgs Spårvägars totala energianvändning

Göteborgs Spårvägar har som långsiktigt energieffektiviseringsmål att minska den totala energiförbrukningen för hela verksamheten. Målen inför 2030 är:

- Energiförbrukningen per kvadratmeter i våra depåer ska minska med 50 procent till år 2030 jämfört med 2020 års nivå.
- Totala energiförbrukningen per delresa ska minska med 13 procent till år 2030 jämfört med 2019 årsnivå.

Det energislag som har använts som mest under 2022 var elenergi eftersom spårvagnar drivs av el. Övriga energislag som vi har använt oss av är fjärrvärme, naturgas och fjärrkyla.

Våra spårvagnar rullar på 100 procent miljömärkt vindkraftsel vilket inte ger upphov till några växthusgaser under själva driften av vindkraftverken. Vindkraft är en förnybar energikälla - när vinden får vindkraftsbladen att snurra genereras elektricitet.

Vår nya spårvagn M33 förbrukar 30 procent mindre energi per passagerare än föregående modell M32.

Energianvändning i våra fastigheter

Energianvändning i fastighet per kvm lokalyta i MWh.	2022	2021	2020
Elanvändning	6986	6 008	6 313
Fjärrvärme	3235	3744	2 844
Gas	123	173	132
Fjärrkyla	9	11	13
Energianvändning totalt (MWh)	10 353	9 936	9 302
Lokalyta kvm	52 488	52 488	51 787

Elanvändning ökade mellan år 2021 och 2022, eftersom tältet för asbestsanering på depå Ringön värmdes upp. 61 MWh för mycket räknades på elförbrukningen 2021, detta är justerat i årets sammanställning. 173 MwH för mycket redovisades på fjärrvärme under 2021. Siffran är justerad. Vår totala fastighetsyta ökade från och med 2021 då Ringödepån etapp 1 invigdes (701 kvadratmeter).

Energianvändning spårvagnar

Elanvändning Spårvagnstrafik	2022	2021	2020
Elanvändning (kWh)	48 827 294	48 573 896	48 424 440
Delresor (antal)	119 172 844	92 832 686	94 899 311
Elanvändning, kWh per delresa	0,41	0,52	0,51
Vagnkilometer	14 813 502	16 524 424	16 736 606
Elanvändning, kWh per vagnkilometer	3,30	2,94	2,89

Fram till 1 april 2022 ansågs fortfarande covid-19 som samhällsfarlig, och färre reste kollektivt. Vagnskilometrarna är färre under 2021 än under 2020 därför att M28:orna tagits ur trafik vilket leder till vagnsbrist. Under 2022 ökar elanvädningen pga att delresorna ökar eftersom pandemin är över. Samtidigt minskar vagnskilometrarna eftersom M28 tagit ur trafik och leveransen av nya M33 pågår löpande.

Fossilfri fordonsflotta

Enligt Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2021-2030 har man som mål att hela Göteborg Stads egen fordonsflotta ska vara fossilfri senast 2023 och att Göteborgs Stad ska ha lokala fossilfria transporter till 2030. Våra egna mål är därför samma. Vår fordonsflotta ska vara fossilfri 2023 och till 2030 ska samtliga transporttjänster som vi köper in, och har möjlighet att ställa krav på, vara fossilfria.

Sedan januari fram till december 2022 har vår fossilfria andel i fordonsflotta ökat från 79 procent till 90 procent (spårvagnar ingår ej).

Vad menas med fossilfritt?
Fossilfritt drivmedel är drivmedel som ger en utsläppsminskning på 70 procent jämfört med fossila alternativ, enligt Fossilfritt Sveriges definition och i enlighet med förslaget till EU:s förnybarhetsdefinition. De drivmedel som idag lever upp till det kravet är el, vätgas, biogas, HVO100, FAME och ED95. De två sistnämnda används för tunga fordon.

Hållbarare resor i tjänst

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 miljövänligare resor till och från arbetet och i tjänsten. För att göra det ännu enklare att resa hållbarare i tjänsten så har vi köpt in två elcyklar som heter Elin & Elis. Dessa gör att personalen enkelt kan ta sig från huvudkontoret till övriga delar av staden. Syftet med detta är att minska vår klimatpåverkan.

Övriga resor som bidrar till en negativ klimatpåverkan klimatkompenseras genom Klimatväxlingen tillsammans med Göteborgs Stad. Inom Göteborg stad ska alla förvaltningar och bolag klimatkompensera sina resor i ett system som heter Klimatväxlingen. En kostnad tas ut för koldioxidutsläpp för resor som görs i tjänsten. Summan pengar ska sedan återinvesteras i åtgärder som leder till minskade koldioxidutsläpp från tjänsteresor eller andra resor och transporter.

Årskort hos Västtrafik
För att fler medarbetare ska välja att åka kollektivt, både privat och i tjänsten, erbjuder Göteborgs Spårvägar samtliga tillsvidareanställda årskort hos Västtrafik som en löneförmån med förmånsbeskattning.

Begränsad resursanvändning och minskat avfall

Våra miljömål inom avfall fram till 2030 är att:

- Vi ska förebygga avfall och minska vårt verksamhetsavfall med 40 procent per heltidsanställd.
- Vi ska förebygga avfall och minska vårt kommunala avfall med 30 procent per delresa.

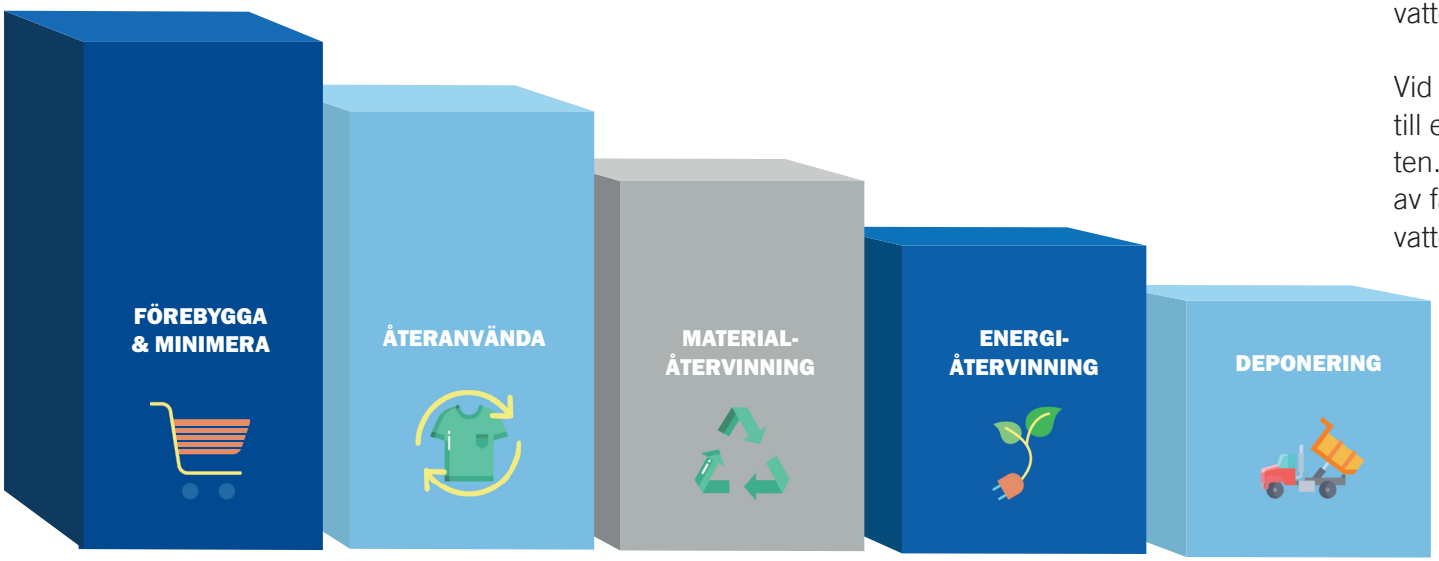
Vi vill öka mängden avfall som blir sorterad i våra källsorteringsstationer i verksamheten. I den miljöutbildning som introducerades under hösten 2022 har vi därför beskrivit avfallstrappans betydelse, hur man förhindra att avfall uppkommer samt en tydlig förklaring till vilken nytta källsortering ger och hur viktigt det är för ett hållbart samhälle.

Avfallstrappan är ett EU-direktiv som är antaget i den svenska miljöbalken och styr hur vårt avfall ska tas om hand. Avfallstrappans fem nivåer är minimera, återanvända, återvinna, utvinna energi och deponera.

Vatten samhällets viktigaste naturresurs

Vatten är samhällets viktigaste naturresurs som vi alla måste ta ansvar för. Därför utför vi årlig kvalitetskontroll på utgående vatten från våra tvätthallar för att säkerställa att vårt reningssystem fungerar som det ska. Våra tvätthallar är även försedda med ett recirkulerandesystem för att spara mängden vatten som används vid tvätt av fordon.

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.



Avfallstrappan

Återbruk i första hand

För att minska vår klimatpåverkan använder vi oss av Göteborgs Stads återbrukstjänst Tage. Under 2022 har vi lagt ut två annonser på Tage och som har blivit bokade. Vi har även fått in två begagnade varor som vi behövde i verksamheten och efterlyste en vara.

Tack vare Tage kunde vi spara cirka 19 800 kronor och framför allt minska klimatutsläppen med cirka 500 kg koldioxidekvivalenter.

Farligt och icke farligt avfall 2022

Icke farligt avfall	Avfallsfraktion	Ton	Behandlingsmetod
	Rena massor (<km)	891	Återanvändning
	Metaller och skrot	760	Återvinning
	Icke brännbart verksamhetsavfall	34	Behandling och deponi
	Kommunalt avfall (hushållsavfall)	131	
	Brännbart verksamhetsavfall	78	Energiåtervinning
	Skenrensslam <MKM	999	
	Totalt icke farligt avfall - de största fraktionerna	2 893	
Farligt avfall	Avfallsfraktion		
	Bland förorenad jord < FA	2 736	Farligt avfall behandlas enligt lämplig metod hos godkänd mottagare.
	Slipers (kreosotimpregnerade)	11	
	Batterier	5	
	Fast oljeavfall	4	
	Spillolja	3	
	Elektronik	7	
	Totalt farligt avfall - de största fraktionerna	2 766	

Utfasning av kemiska produkter

Kemiska produkter är nödvändiga i vår verksamhet då de bland annat behövs vid service och underhåll av spårvagnar för att ge dem en lång livslängd. Vi har krav på vilka kemiska produkter som vi tar in i vår verksamhet för att skydda hälsa och miljö.

Målet för utfasning av kemiska produkter 2030 är:

År 2030 ska Göteborgs Spårvägar inte använda några utfasningsämnen eller hormonstörande ämnen på SIN-listan i vår egen verksamhet eller genom inköpta tjänster och i entreprenadverksamhet. Vi ska även ha kommit långt i utfasningen av riskminskningsämnen.

Innan nya kemiska produkter tas in vår i verksamhet säkerställs att de inte innehåller otillåtna ämnen som kan vara miljö- eller hälsoskadliga. Utbyte av kemikalier sker även löpande under året för att hela tiden ha de bästa ur miljö- och hälsosynpunkt. Mellan januari till december 2022 minskade antalet utfasningsämnen i vår verksamhet från 37 stycken till 33 stycken.

Vi ser även till att vi i samband med upphandlingar ställer krav på leverantörernas kemikalier så att de följer våra interna miljökrav och inte innehåller utfasningsämnen eller hormonstörande ämnen. Vi arbetar tillsammans för att nå Göteborgs Stads miljömål ”Göteborgs Stad minskar användningen av skadliga ämnen”.

Ursäkta att vi stör

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 att planera in bullrande arbeten dagtid. En viktig åtgärd för att minska buller är att vi löpande byter ut maskiner och utrustning till mindre bullrande alternativ.

Åtgärder för mindre gnissel

För att minska gnissel i spåren har vi fasta smörjstationer på strategiska platser i spårvägsanläggningen och vi optimerar utläggningspunkterna baserat på kundklagomål. 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.

Social hållbarhet

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. 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.

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.

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.

Planering inför höjd beredskap

Den 24 februari 2022 attackerade Ryssland Ukraina och för första gången sedan andra världskriget rasar nu ett krig i Sveriges omedelbara närhet. Händelsen blev en ögonöppnare för världen, Europa och för Sverige. För första gången på hundratals år finns ett reellt hot mot vårt lands säkerhet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har klassat kollektivtrafik som samhällsviktig verksamhet. Göteborgs Spårvägar är därmed enligt myndigheten en samhällsviktig aktör och en del av Sveriges civila försvar. Tillsammans med det militära försvaret utgör Sveriges civila försvar, Totalförsvaret.

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

Göteborgs Spårvägars enhet för trygghet och säkerhet har ett särskilt ansvar för omvärldsbevakning och för bolagets planering inför höjd beredskap. Enheten ansvarar för utbildning, övning och samverkan samt för att vi ska kunna organisera oss och bemanna våra kritiska funktioner under kris och höjd beredskap.

Det här är höjd beredskap

Höjd beredskap, skärpt eller högsta beredskap, är ett beredskapsläge. Högsta beredskap råder om Sverige är i krig och det är Sveriges regering som fattar beslut om höjd beredskap. Detta för att stärka Sveriges möjligheter att försvara sig.

Höjd beredskap kan ske vid till exempel krig och konflikter i vårt närområde, eller om läget i omvärlden allvarligt påverkar vårt land eller hotar vår säkerhet och självständighet. Höjd beredskap ger regeringen större frihet att agera och fatta olika beslut, och andra lagar kan användas vid sidan av dem som gäller i fredstid.

Personsäkerhet

En säker och trygg arbetsmiljö för våra medarbetare är och har alltid varit vårt största och första fokus. Under 2022 har vi haft fokus på att erbjuda våra mest riskutsatta medarbetare ökad kunskap kring hur man kan förebygga hot, våld och konflikter.

För att samla kunskapen har vi utvecklat en ny temasida på vårt intranät så att medarbetarna lätt och snabbt kan hitta information om hur man kan förebygga och minska risken att drabbas av hot och våld och vad man ska tänka på i en tillspetsad eller hotfull situation.

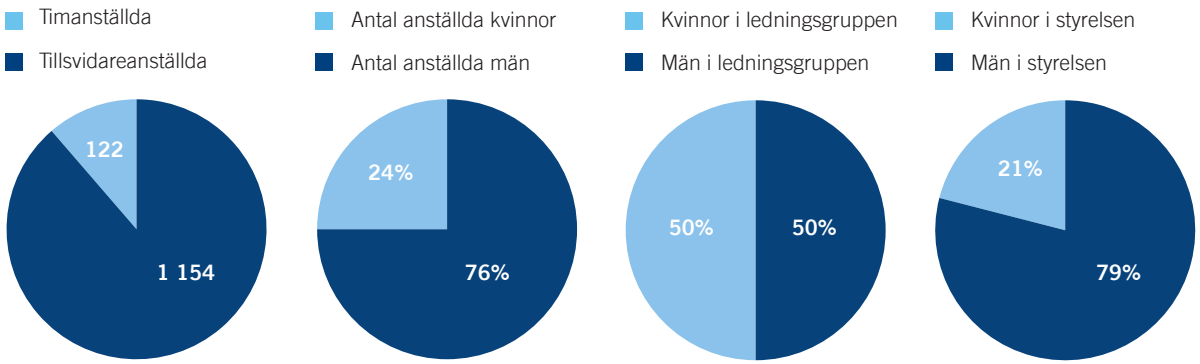
En kortare webbutbildning finns nu tillgänglig för samtliga våra medarbetare och en längre utbildning i nytt format erbjuds alla nya förare i grundutbildningen. Under förarnas höst-APT var hot och våld ett tema. Detta för att säkerställa att informationen verkligen når den yrkesgrupp där risken att drabbas av hot och våld är som störst. Och det verkar ge resultat: Under 2022 kan vi se en nedåtgående trend över antalet inrapporterade händelser av hot och/eller våld jämfört med 2021.

Förbättrat omhändertagande

Att drabbas av en olycka eller en händelse av hot och våld, även om ingen blir fysiskt skadad, kan få livslånga konsekvenser om vi som arbetsgivare misslyckas i vårt ansvar att omhänderta våra medarbetare efter en sådan händelse. För att säkerställa att vi hanterar alla incidenter på rätt sätt har vi inlett ett arbete med att utöka och förbättra vår krishantering.

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 och som talar många språk.



Vi behöver växa

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.

Arbetsmiljö

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

Under 2022 har vi haft 136 arbetsplatsolyckor, varav 8 av allvarlig karaktär och 104 tillbud varav 12 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.

Säkerhet och trygghet 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. Hantering av risker i arbetsmiljö och sjukfrånvaro har under 2022 återgått till nära förhållanden som var normala 2019 innan pandemin. Extra skyddsbarriärer i fordon har i slutet av året monterats ned och sjukfrånvaron inom bolaget uppgick till 7,5 procent 2022 jämfört med 8,0 procent 2021 och 8,6 procent år 2020.

Personal, sammansättning och rörlighet
Det totala antalet anställda i GS uppgår vid årsskiftet till 1 319 (föregående år 1 295) varav 1 154 är tillsvidareanställda i tjänst och 122 är timanställda. Av det totala antalet anställda är andelen kvinnor 24 procent (föregående år 25 procent). Knappt 40 procent av det totala antalet anställda är över 50 år. Den interna rörligheten är relativt hög och förargruppen utgör till stor del rekryteringsbas för tjänster som trafikledare och instruktörer. Ett långsiktigt arbete med kompetensförsörjning och förbättrat medarbetarerbjudande är fortsatt av vikt.

Hälsa och arbetsmiljö
Under året har satsningar gjorts på förebyggande utbildning kring hot och våld till samtliga förare. Särskilt fokus har också funnits på komfort i förarhytt. I begreppet komfort ryms både värme, kyla, vibrationer, stötar, körställning, med mera.

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

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

HMS-kommittéer för hälsa, miljö och säkerhet

Till och med 2022 har Göteborgs Spårvägar haft kombinerade samverkansgrupper och skyddskommittéer. Från och med årsskiftet 2022 har Göteborgs Spårvägar inte längre något samverkansavtal med de fackliga organisationerna. Det har inneburit att samtliga förhandlings- och informationsfrågor enligt medbestämmandelagen ska hanteras separat från det systematiska arbetsmiljöarbetet som sker enligt arbetsmiljölagen.

Avdelningen SKIP har ansvar för organisering och samordning av det systematiska arbetsmiljöarbetet inom Göteborgs Spårvägar. Där har ingått att ordna med hur skyddskommittéerna ska bedrivas fortsättningsvis. I samband med detta omtag har agendan vidgats till att omfatta säkerhetsfrågor ur ett bredare perspektiv, ett så kallat HMS-perspektiv (hälsa, miljö och säkerhet). Kommittéerna är ett nav kring dessa frågor och ett forum för samverkan, arbetsgivare och arbetstagare emellan. De ärenden som behandlas i kommittéerna är av generell, övergripande karaktär.

Kommittéernas sammansättning
Kommittéerna startade under sommaren 2022 och är fördelade på två nivåer och sammanträder kvartalsvis. En bolagsövergripande kommitté och fem avdelningsövergripande kommittéer. Vd och respektive avdelningschef är ordförande. Övriga ledamöter är representanter för arbetsgivaren och arbetstagarna. Medarbetarna företräds av skyddsombud och fackliga ombud från Kommunal och Vision.

En tydligare skyddsorganisation
I samband med detta arbete har Göteborgs Spårvägar fått en tydligare skyddsorganisation, en översikt över förekommande skyddsområden samt en tydligare handläggningsordning av arbetsmiljöfrågor. Kommittéerna främjar ett helhetsperspektiv inom Hälsa, Miljö, Säkerhet och motverkar att vissa säkerhetsfrågor hanteras separat.

Ledningens genomgång

Som en del i utvecklingen av HMS-kommittéerna pågår ett arbete med att ta fram HMS-gemensamma rutiner och arbetssätt. Syftet är att identifiera och synka de HMS-aktiviteter som idag utförs parallellt eller separat och genom detta uppnå samordningsvinster. Ett exempel på en sådan aktivitet är ledningens genomgång.

Att ta fram ett gemensamt underlag för arbetsmiljö, miljö och trafiksäkerhet tror vi ger en tydligare samlad bild och i förlängningen en ökad förmåga att fatta välgrundade beslut. Målet är att testa en gemensam metodik och rapportering redan vid uppföljningen av 2022 års HMS-arbete.

Härdplaster och hälsoundersökningar

Under 2022 har enheten Trygghet och internsäkerhet drivit en riktad insats gällande de arbetsmoment som omfattas av Arbetsmiljöverkets regler för allergiframkallande kemiska produkter och vissa processer, så kallade härdplaster. Alla produkter och processer i verksamheten är numera riskbedömda enligt kraven i AFS 2011:19 Kemiska arbetsmiljörisker. I samband med detta har det fastställts vilka befattningar som har krav på särskild utbildning och medicinsk kontroll. Genomförandet av utbildning och medicinsk kontroll pågår in i 2023.

Nästa del i förbättringsarbetet är att ta fram motsvarande underlag för alla andra arbeten som kräver hälsoundersökningar enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter. Till exempel arbete med vibrationer, hörselskadligt buller, kvartsdamm, nattarbete och handintensivt arbete. I samband med detta kommer kraven för respektive befattning att sammanställas i en styrande förteckning som ligger till grund vid nyanställning och omorganisation. Arbetet förväntas pågå under 2023.

Delegeringar

Avdelningschef SKIP driver tillsammans med enheten Trygghet och internsäkerhet ett förbättringsarbete avseende bolagets delegeringsstruktur. Syftet är att ta fram en bolagsgemensam struktur och metodik som medger överblick, tydlighet och enkel administration. Det ska vara möjligt att i varje enskilt läge avgöra vem som ansvarar för vilka uppgifter samt att den personen har de resurser och kunskaper som krävs.

Utvecklingsarbetet är i en förstudiefas där vi med uppgiftsfördelningar inom arbetsmiljö som utgångspunkt försöker få till en modell som passar även inom övriga områden. En fråga för vidare utredning är vi vilken mån vi kan använda ett systemstöd. Arbetet förväntas pågå under 2023.

Samordning av fasta driftställen

Enheterna Trygghet och internsäkerhet samt IT och projekt har under 2022 drivit ett förbättringsarbete gällande hur Göteborgs Spårvägar samordnar våra leverantörers arbete i våra anläggningar. Bakgrunden är en allvarlig olycka som drabbade en av våra leverantörer när de skulle utföra ett arbete vid en av våra depåer.

Vår interna utredning visade på vissa bakomliggande brister på systemnivå som indirekt kan ha bidragit till olyckan. Mot bakgrund av detta pågår ett arbete med att se över och synka tillämpliga interna regelverk, införa en särskild roll som ”samordningsansvarig” samt förtydliga vissa praktiska moment i samordningsansvaret. När denna årsberättelse publiceras håller vi på att avsluta en förstudie gällande ett eventuellt systemstöd. Ett systemstöd skulle syfta till att skapa överblick samt förenkla depåernas administration. Bolagsledningen förväntas besluta om eventuell projektstart under 2023.

Användarvänliga IA

Under 2022 har Trygghet och internsäkerhet jobbat med implementeringen av ärendehanteringssystemet IA. IA är användarvänligare och tillgängligare än föregångaren STELLA. Numera kan alla medarbetare anmäla riskobservationer, tillbud och arbetsskador direkt i mobilen. I kombination med detta pågår ett arbete med att ta fram vägledningar för chefer. I det fortsatta utvecklingsarbetet av IA ingår riskhantering, ronder samt nyckeltalsuppföljning.

Tillsammans för ett bättre Göteborg

Våra engagemang för en socialt hållbar stad

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

Människor utan bostad
Vi har tillsammans med Stadsmissionen startat initiativet Människan Utan Bostad. Många personer utan bostad spenderar mycket tid ombord på Göteborgs spårvagnar och möter ofta våra spårvagnsförare. Därför har vi tagit fram informationsmaterial om vad Stadsmissionen gör som de medarbetare som möter människor utan bostad kan sprida.

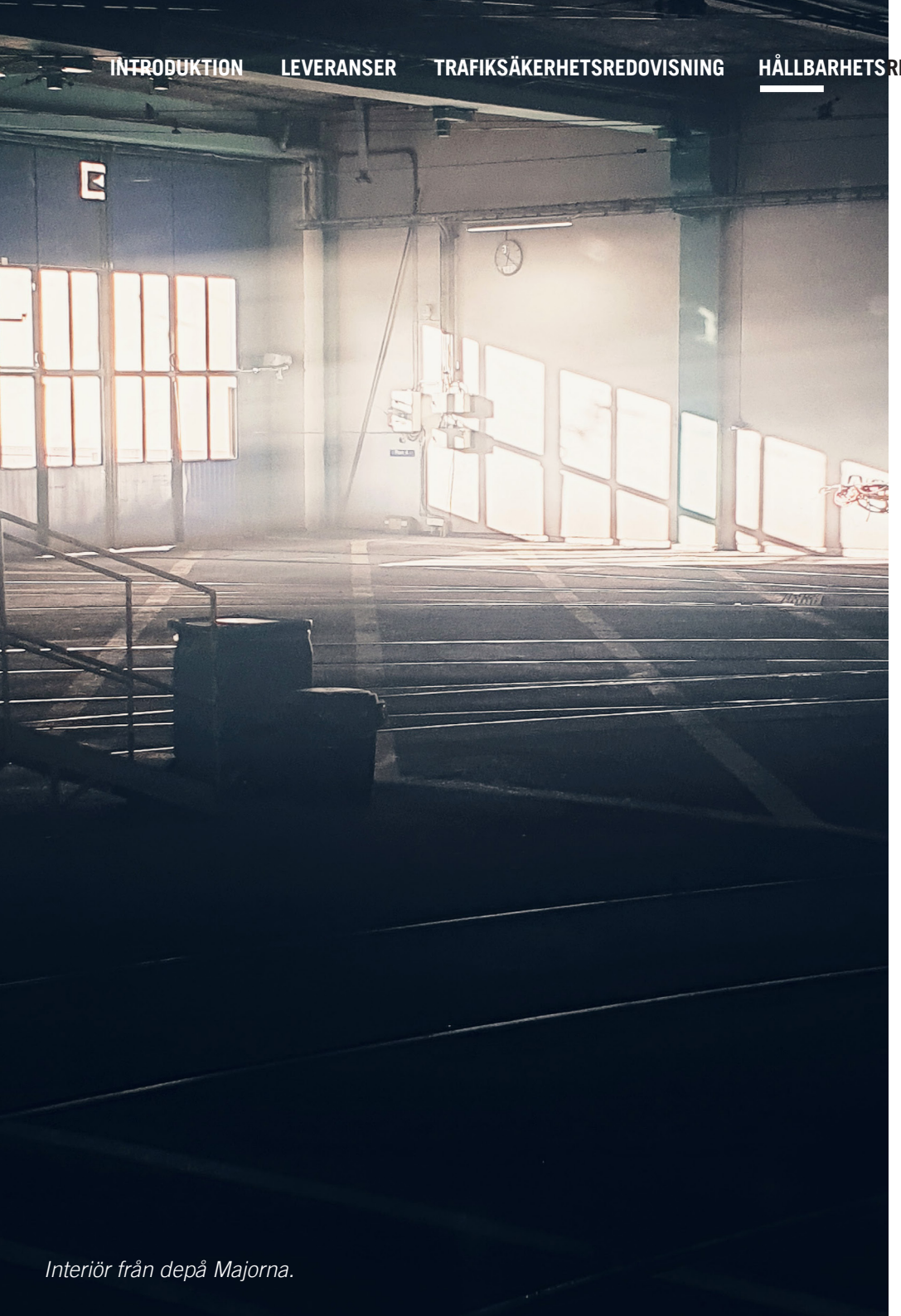
I Göteborg lever drygt 3 100 människor i hemlöshet. Cirka 500 av dem är barn.

Människan bakom uniformen
MBU är ett projekt inom Göteborgs Stad som startade 2010 för att ungdomar ska lära känna de som arbetar inom uniformsyrken i Göteborg. Projektet har ett program som löper över hela året då ungdomar bland annat gör platsbesök, minglar med uniformspersonal och vi genomför också övning med simulerad olycka där räddningstjänsten, polisen, Göteborgs Spårvägar, med flera, samverkar. Under 2022 hade vi exempelvis fyra platsbesök i våra verksamheter samt två övningar av olycka.

Julklappsvagnen rullade igen
Varje år i december åker Göteborgs Stadsmissions julklappsvagn runt i Göteborg för att ta emot gåvor som stöttar barnfamiljer i ekonomisk utsatthet. Sedan 2015 har Stadsmissionen återupplivat ett 100 år gammalt initiativ om att åka runt i Göteborg med museivagnen Ringlinien. Även 2022 var initiativet uppskattat och många julklappar samlades in.

West Pride
Göteborgs Spårvägar är sedan 2022 officiell partner till West Pride och när pridetåget gick i juni deltog ett flertal av våra medarbetare klädda i regnbågsfärgerna.

Engagemanget bygger på att Göteborgs Spårvägar ställer sig bakom de mänskliga rättigheterna och alla människors lika värde oavsett könsidentitet eller läggning.



Interiör från depå Majorna.

Ekonomisk hållbarhet

En ekonomiskt hållbar kollektivtrafik

Resan med kollektivtrafik är vårt främsta bidrag till ett hållbart Göteborg. Under 2022 körde Göteborgs Spårvägar 14,1 miljoner tågkilometer för att på ett miljöanpassat sätt ta människor dit de behöver. Det blir nästan ett varv runt jorden varje dag under ett år!

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

Avtal för spårvagnstrafik och underhåll av spår
Från 1 januari 2020 förnyades avtalet som Göteborgs Spårvägar har med Västtrafik som ger oss uppdraget att leverera spårvagnstrafik i Göteborg fram till 2034. Samarbetet bygger på den så kallade 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 Stadsmiljöförvaltningen i Göteborgs Stad för drift och underhåll av spårvägsanläggningen i Göteborg och Mölndal samt trafikledning för spårvägen och trafiksäkerhet. Avtalet gäller 2020 – 2034.

Ekonomiskt resultat 2022

Inför budgetåret 2022 fastställdes bolagets affärsplan tillsammans med resultat- och investeringsbudget i styrelsen. I arbetet identifierades ett antal risker och möjligheter, vilka formulerades och diskuterades med bolagets ägare och affärspartners.

Ekonomin följs upp i de tre avtalsområdena: Trafikavtalet, Utförandeentreprenadavtalet samt övriga avtal. Inom Trafikavtalet kantades året av bland annat högre kostnader för underhåll av vagnar och utrangeringskostnader, vilket kunde vägas upp med lägre personalkostnader än budgeterat. Inom Utförandeentreprenadavtalet kunde tidigt på året konstateras att kostnadsbasen för uppdragen inom avtalet var högre än intäkterna. Detta är ett strukturellt underskott som funnits med sedan avtalsstart. Dialoger med Stadsmiljöförvaltningen har förts under hela 2022 gällande underskottet.

Årets utfall

Bolaget visar vid årets slut ett resultat efter finansiellt netto på -14,1 mnkr, vilket är 14,2 mnkr lägre än budgeterat. Trafikavtalet visar efter årets slut ett resultat på 5,6 mnkr och Utförandeentreprenadavtalet -20,6 mnkr. Utifrån principen om självkostnad så har resultaten bokats upp som en skuld respektive fordran.

Trafikavtalet

Trafikavtalets utfall avviker med +5,6 mnkr (0,6 procent) mot budgeten för 2022. De större avvikelserna mot budget finns för personalkostnader med +49 mnkr mot budget samt för övriga kostnader med totalt -26 mnkr mot budget. En justeringspost enligt överenskommelse med Västtrafik på -22 mnkr finns under posten övriga kostnader, vilket förklarar avvikelsen. De främsta anledningarna till avvikelse för att personalkostnaderna visar positiv avvikelse mot budget är:

- Lägre trafikproduktion än budgeterat, vilket ger lägre bemanningsbehov
- Eftersläpning av rekrytering av vakanta tjänster.
- Färre spårvagnselever och utförda utbildningar än budgeterat.
- Hög sjukfrånvaro under kvartal 1, vilket gett positiv effekt på personalkostnaderna.

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

Utförandeentreprenadavtalet

Utförandeentreprenadavtalet redovisar ett strukturellt underskott per december motsvarande -20,6 mnkr, vilket innebär att kostnaderna är cirka 20,6 mnkr högre än intäkterna. Det kan framför allt förklaras med högre kostnader för odebiterbar tid än planerat samt inhyrd personal på grund av personalbrist. Vidare har kostnaderna för avfall, el och värme, reparation och underhåll samt övriga inköp varit högre än budget på grund av ökat behov samt det förändrade omvärldsläget med hög inflation, exempelvis dyrare priser för el och drivmedel.

Svårigheter att rekrytera ordinarie personal har varit ett bekymmer under året, vilket bidrar till högre kostnader i och med att personal behöver hyras in. Vidare har flera yrkeskategorier identifierats som inte debiteras fullt ut, vilket skapar en negativ budgetavvikelse. Intäktssidan är inom Utförandeentreprenadavtalet problematisk. Detta på grund av att beställning av projekt och arbeten för innevarande år sker löpande under året (det är inte förutbestämt). Denna systematik skapar osäkerhet i bemanning och dialog mellan parterna. I dialoger konstaterar båda parter att bättre framförhållning är en förutsättning för planering och bemanning.

Krav och styrning för hållbara inköp

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

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

Krav och kontroll

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

Utbildning hos staden

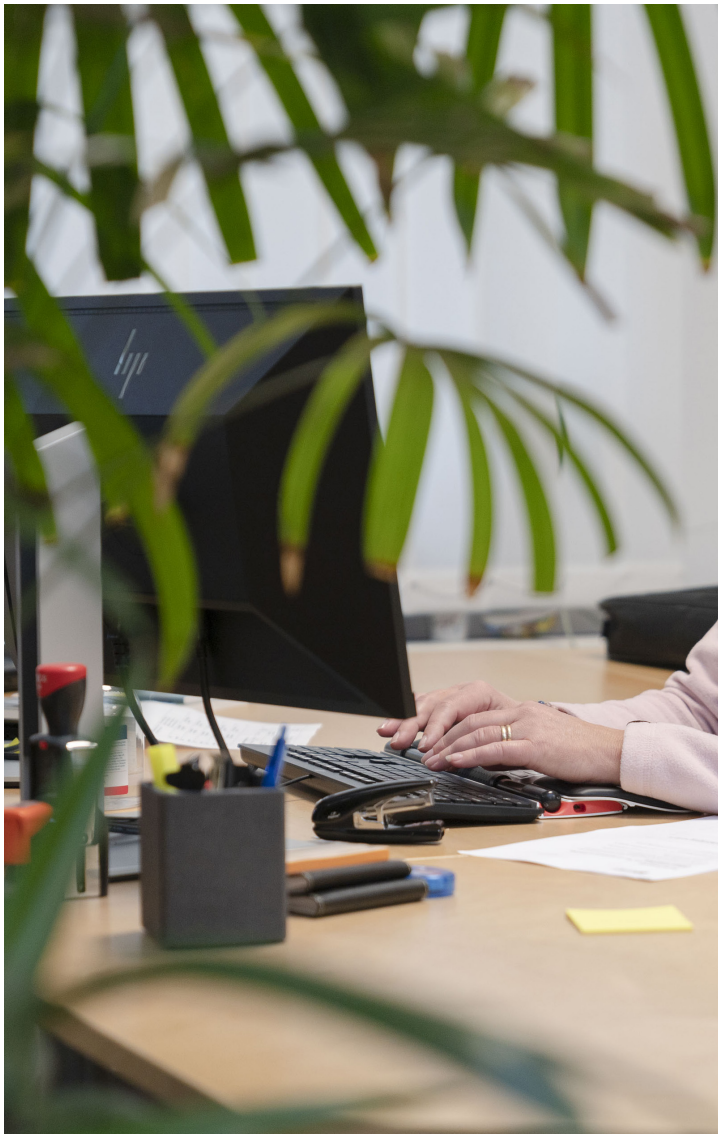
Alla medarbetare som har inköps- eller beställningsrätt ska genomgå utbildning i Göteborgs Stads inköpspolicy och Lagen om offentlig upphandling. Under 2022 har fem utbildningstillfällen genomförts.

Kategorier ger bättre samordning

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

Felaktiga inköp granskas

För att identifiera inkorrekta upphandlingar och vidta åtgärder, genomfördes i maj 2022 en uppföljning av 147 leverantörer. Där framkom att 76 procent av den granskade inköpsvolymen omfattas av upphandlade kontrakt eller ramavtal. De avvikelser som identifierades har lagts in i vår upphandlingsplan för uppföljning.



Visselblåsningar

2022 kom det in sju visselblåsningsärenden till den externa mottagningsfunktionen som Göteborgs Spårvägar avkrävdes svar på. Samtliga, utom ett som är omfattande och därmed fortsatt under utredning, avslutades efter att Göteborgs Spårvägar levererat utredning och svar till Göteborgs Stads visselblåsarfunktion.

Det minskade antalet visselblåsningsärenden kan tyda på att bolagets ansträngningar att öka tryggheten för våra interna processer har gett visst resultat. Göteborgs Spårvägar har dock utifrån interna mätningar dragit slutsatsen att bolaget har en bit kvar att gå för att nå vårt mål för en transparent och öppen verksamhet fri från tystnad, trakasserier, diskriminering och kränkande särbehandling.

Visselblåsningar som är medarbetarrelaterade utreds av avdelningschef för HR och kultur och Göteborgs Spårvägars säkerhetschef utreder ärenden som är säkerhetsrelaterade. Vd redovisar samtliga visselblåsningar för både Göteborgs Spårvägars presidie och styrelse.

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.

Allmänna handlingar

Under 2022 lämnades det ut 146 stycken begäran om allmänna handlingar. Av dessa lämnades 138 stycken ut inom tre dagar, vilket motsvarar 95 procent.

Göteborgs Spårvägars hållbarhetsredovisning

Det här är Göteborgs Spårvägars sjätte 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 2022.

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 2022
För räkenskapsåret 2022 har Göteborgs Spårvägar valt att upprätta en årsberättelse som utgörs av hållbarhetsredovisning, trafiksäkerhetsredovisning och årsredovisning. Det samlade dokumentet publiceras på vår webbplats: goteborgssparvagar.se. Kontakt för årsberättelsen och dess innehåll är e-post: kommunikation@sparvagen.goteborg.se.

GRI-index

Upplysning		Sida	Kommentar och avsteg
102-1	Organisationens namn	-	Göteborgs Spårvägar AB
102-2	Aktiviteter, varumärken, produkter och tjänster	3	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	5	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	3,4,5	Göteborgs Spårvägar bedriver verksamhet i kommunerna Göteborg och Mölndal.
102-7	Organisationens storlek	9	Vid 2022-12-31 var det 1 319 anställda, inkluderat tillsvidare-, tim- och visstidsanställda
102-8	Information om anställda	47, 48	Data hämtas från löneadministrationssystemet Personec. Det finns ingen signifikant variation om antal anställda under året. Se komplett tabell på
102-9	Leverantörskedja		
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.
		-	Inga initiativ under 2022
102-12	Externa hållbarhetsinitiativ	-	Inga medlemskap 2022
102-13	Medlemskap i organisationer	12	
102-14	Uttalande från vd	12	
102-16	Värderingar, principer, standarder och uppförandekod	8	Bolaget följer Göteborgs Stads riktlinjer.
102-18	Styrningsstruktur	9	
102-40	Lista över intressenter	5	
102-41	Kollektivavtal	-	100 procent av GS medarbetare omfattas av kollektivavtal.
102-42	Identifiering och urval av intressenter	5, 12	
102-43	Metod för intressentdialog	4	
102-44	Viktiga frågor som har lyfts av intressenterna	62	
102-45	Enheter inkluderade i årsredovisningen	69	Årsredovisning med förvaltningsberättelse och finansiell redovisning finns från sidan 72.
102-46	Fastställande av rapportinnehåll och avgränsning av frågor	57	
102-48	Ändrad information i tidigare redovisning	37, 40	I tabeller för klimatavtryck gjordes felberäkningar i 2021 års redovisning. De är justerade i 2022 års redovisning.
102-49	Väsentliga förändringar som gjorts sedan föregående redovisningsperiod kring avgränsning och omfattning.	57	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 2022
102-51	Datum för senaste utgivna redovisning	-	9 februari 2021
102-52	Redovisningscykel	-	Kalenderår
102-53	Kontaktperson	57	Kommunikatör Åsa Wall, kommunikation@sparvagen.goteborg.se
102-54	Angiven redovisningsnivå enligt GRI-standarden	57	GRI standard Core option
102-55	GRI-index	58-61	
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	35	
103-2	Ledning, styrning och vägledande dokument för hållbarhetsfrågor	35	Bolagets styrelse har haft åtta ordinarie möten under 2022 och väsentliga frågor som behandlats är affärsplan, budget, verksamhetsplaner, ar-betsmiljö, säkerhet, intern kontrollplan samt bokslut och uppföljningsrap-porter till Göteborgs Stadshus AB och stadsledningskontoret i Göteborgs Stad.
103-3	Utvärdering av styrningen	35	

Miljö, klimat och energi			
301-1	Materialanvändning	42, 43	
302-1a	Energianvändning	40	Avser förbrukning av el, värme och kyla i våra fastigheter.
302-1b	Energianvändning	40	Avser förbrukning av el för spårvagnstrafiken
303-3	Vattenanvändning och hantering	42	Avser vattenanvändning för tvätt av spårvagnar
305-1	Utsläpp av direkta växthusgaser	37	Enligt GHG-protokollet Scope 1
305-2	Utsläpp av indirekta växthusgaser	37	Enligt GHG-protokollet Scope 2
305-3	Utsläpp av andra växthusgaser	37	Enligt GHG-protokollet Scope 3
305-5	Minskning av växthusgasutsläpp	38	
305-7	Utsläpp av växthusgaser	38, 39	
306-2	Avfallsmängder och hantering	42, 43	

GRI-index

Socialt, arbetsmiljö och hälsa			
403-1	Ledningssystem för arbetsmiljö	48-51	
403-2	Riskidentifiering, riskbedömning och utredningar av olyckor	48	Riskanalyser och arbetsmiljöronder genomförs av chefer, berörd personal och skyddsombud. Sjukfrånvaro 2022 7,5 %
403-3	Tjänster för arbetsmiljön	44, 46-49	Skyddsombud finns på arbetsplatsen.
403-5	Utbildning för medarbetarna i arbetsmiljö och hälsa	48	
403-6	Främjande av medarbetarnas hälsa	46, 48	Medarbetare erbjuds friskvårdsbidrag, hälsofrämjande aktiviteter samt besök hos företagshälsovård.
403-9	Arbetsrelaterade tillbud och olyckor	48	
404-2	Program för utbildning och kompetens	48	Medarbetare genomgår både årlig lagstadgad utbildning och övrig kompetensutveckling
405-1	Information om könsfördelning och ålder	47	
413-1	Sociala samhällsengagemang	52	

Ekonomi			
201-1	Direkt ekonomiskt värde	53	
205-1	Risker för korruption	56	Hela verksamheten analyseras ur ett korruptionsperspektiv
205-2	Utbildning inom antikorruption	56	
205-3	Fall av korruption och vidtagna åtgärder	56	

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.

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Göteborgs Spårvägar AB avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 2022-01-01 – 2022-12-31.

Verksamhetens art och inriktning

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

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 2022 genomfördes cirka 119 miljoner kundresor (2021, 93 miljoner).

Göteborgs Spårvägar har också ett utförandeentreprenadavtal med Göteborgs Stads Trafikkontor för drift och underhåll av spårvägsansläggningen inom Göteborgs och Mölndals kommun. Även detta avtal löper till utgången av 2034. Göteborgs Spårvägar har dessutom flera mindre avtal med till exempel Stadsmiljöförvaltningen, 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 procent av Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB, org.nr 559161–0190 med säte i Göteborgs kommun, som i sin tur ägs till 100 procent av Göteborgs Stadshus AB, org. nr. 556537–0888 med säte i Göteborgs kommun. Resterande 15 procent av aktierna ägs av Västtrafik AB, org.nr 556558–5873.

Väsentliga händelser under räkenskapsåret

Resan mot utmärkelsen Svensk Kvalitet SIQ
Göteborgs Spårvägar har under 2022 bedrivit ett projekt vars syfte har varit att säkerställa införande av SIQ Managementmodell och att ansöka om Utmärkelsen Svensk Kvalitet (USK). SIQ Managementmodell är en kvalitetsmodell som ska stötta bolaget i arbetet mot förbättrade resultat och en ständigt pågående hållbarhetsinriktad och kunddriven verksamhet. USK är Sveriges mest prestigefulla utmärkelse för framgångsrika organisationer.

Vi har under året ansökt om utmärkelsen, levererat en utförlig beskrivning av vår verksamhet, blivit utvärderade av SIQ:s examinationsteam och fått en återföringsrapport. Det som lyfts fram i återföringsrapporten som signifikanta styrkor är bland annat vårt arbetssätt rörande ledning, introduktion av nyanställda, vår förmåga att involvera medarbetare i utvecklingen av verksamheten samt vårt tydliga fokus på säkerhet. Återföringsrapporten kommer under 2023 att analyseras och brytas ned i olika arbetspaket som vi kommer att fortsätta arbeta med.

Visselblåsningar
2022 kom det in sju visselblåsningsärenden till den externa mottagningsfunktionen som Göteborgs Spårvägar avkrävdes svar på. Samtliga, utom ett som är omfattande och därmed fortsatt under utredning, avslutades efter det att Göteborgs Spårvägar levererat utredning och svar till Göteborgs Stads visselblåsarfunktion.

Höjd beredskap
Med anledning av Rysslands anfall mot Ukraina har Göteborgs Spårvägars enhet för trygghet och säkerhet haft extra fokus på planering för höjd beredskap. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har klassat kollektivtrafik som samhällsviktig verksamhet. Göteborgs Spårvägar är därmed enligt myndigheten en samhällsviktig aktör och en del av Sveriges civila försvar. Göteborgs Spårvägar ska kunna bedriva verksamhet, så länge och i så stor omfattning som det absolut är möjligt, även under stora samhällsstörningar, men även om Sveriges regering fattar beslut om höjd beredskap.

Flerårsöversikt: Utveckling av verksamhet, ställning och resultat

(TKR)	2022	2021	2020	2019	2018
Nettoomsättning	1 207 954	1 187 697	1 133 985	1 100 931	1 123 296
Rörelseresultat	21	17	-91	8 555	22 492
Resultat efter finansiella poster	866	347	395	8 651	22 445
Balansomslutning	471 191	489 347	490 650	452 367	818 366
Soliditet[1]	52, 1 %	50, 2 %	50,1 %	54,2 %	28,9 %
Avkastning på eget kapital[2]	2,3 %	2,4 %	2,9 %	6,9 %	-2,6 %
Avkastning på totalt kapital[3]	0,1 %	0,1 %	0,0 %	1,4 %	2,7 %
Medelantal anställda	1 229	1 222	1 198	1 165	1 161

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

Väsentliga händelser inom våra avtal

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

Covid-19-pandemin avtog under början av året och vi har efter två år av minskat resande börjat återhämta oss när det gäller antalet resenärer.

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

Utförandeentreprenadavtalet
Ett avtal har tecknats mellan Göteborgs Spårvägar och Stadsmiljöförvaltningen i Göteborgs Stad angående drift och underhåll av spårvägsanläggningen inom Göteborgs och Mölndals kommun. Avtalet startade 1 januari 2020 och sträcker sig till 2034.
Under 2022 har mätningar, besiktningar och reparationer utförts på spårvägsanläggningen. Bland annat:

- Cirka 170 000 meter spår och kontaktledning har besiktats.
- Samtliga signal- och växelanläggningar har besiktats.
- Cirka 2300 meter spår har justerats.
- Cirka 4000 meter har spårriktats.
- 29 393 meter spår har slipats.
- Åtta tunganordningsbyten har genomförts.
- Nio sektionsisolatorer och fyra matarpunkter har bytts.
- Signalsäkerhetsanläggningarna Frölunda, Hjällbo och Kortedala har byggts om och moderniserats.
- Punktsignalsanläggningen Slottsskogsvallen har ersatts av två växelstyrningar.
- Ett antal växelstyrningar och växelomläggningsaggregat har renoverats eller bytts ut.
- Spårvägsanläggningarnas 461 växlar har spolats och kontrollerats 71040 gånger.
- Våra fordon som skenrensar har rullat 2764 timmar.
- Cirka 4 000 meter kontaktledningstråd har monterats eller bytts ut.
- Sju växlar har bytts ut i spårvagnsdepåerna.

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

- Spårriktning Angeredsbanan och Bergsjön.
- Spår och växelbyten Alströmergatan.
- Ombyggnad av signalsäkerhetsanläggningar Kortedala.
- Räffelslipning Göteborg och Mölndal.

Övriga avtal
Vi har under året haft flera stora bockningsuppdrag och vi har slutfört bockning till Ringödepån och Redbergsvägen. Vi har utfört bockningsprojekt för Stadsmiljöförvaltningen, bland annat Redbergsvägen, Drottningtorget, Stampgatan och Per Dubbsbron. Totalt har vi bockat cirka 5 600 meter räl.

Under 2023 har vi projekt med Stadsmiljöförvaltningen, bland annat Mariaplan - Karl Johansgatan - Chapmans Torg. Vi kommer att fortsätta att bocka räl till Norrköping, som kommer med en förfrågan under våren 2023. Även under 2024 har vi projekt med Stadsmiljöförvaltningen, bland annat Lindholmsallén.

Förväntad framtida utveckling

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

Säkerhet
Göteborgs Spårvägar behöver fortsätta sitt ständiga förbättringsarbete på säkerhets- och trygghetsområdet. Resurser behöver läggas på det tekniska och fysiska skyddet av våra depåer med målet att öka säkerheten och tryggheten för våra medarbetare.

Utbildningsinsatser behöver genomföras för att öka säkerhetskulturen och kunskapen kring vilka risker som finns inom Göteborgs Spårvägar verksamhet och hur vi ska hantera dem.

Spårvagnsverksamheten
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 100 spårvagnar av den längre modellen M34 vars leverans är planerad mellan 2024 och 2027.

En förutsättning för fler vagnar och utökad trafik samt eventuellt nya bansträckor är att den planerade depån på Ringön kommer på plats. Depån krävs för att kunna ta emot, parkera och underhålla spårvagnsflottan, och då specifikt de längre modellerna M33 och M34. Anläggningen beräknas bli klar under kvartal 1 2024. För att kunna underhålla hela vagnsflottan är det även av största vikt att en 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 2023 implementeras nya IT-stöd för både planering och uppföljning. Med nyare och effektivare arbetssätt och IT-stöd kan vi bättre planera, genomföra och följa upp arbetet.

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

Personal, Sammansättning och rörlighet
Det totala antalet anställda i GS uppgår vid årsskiftet till 1 319 (föregående år 1 295) varav 1 154 är tillsvidareanställda i tjänst och 122 är timanställda. Av det totala antalet anställda är andelen kvinnor 24 procent (föregående år 25 procent). Knappt 40 procent av det totala antalet anställda är över 50 år. Den interna rörligheten är relativt hög och förargruppen utgör till stor del rekryteringsbas för tjänster som trafikledare och instruktörer. Ett långsiktigt arbete med kompetensförsörjning och förbättrat medarbetarerbjudande är fortsatt av vikt.

Hälsa och arbetsmiljö
Under året har satsningar gjorts på förebyggande utbildning kring hot och våld till samtliga förare. Särskilt fokus har också funnits på komfort i förarhytt. I begreppet komfort ryms både värme, kyla,
vibrationer, stötar, körställning, med mera.

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

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

Väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer

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

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

Operativa och affärsmässiga risker
Sedan en tid tillbaka har Göteborgs Spårvägar utmaningar när det gäller att rekrytera medarbetare inom framförallt operativa yrkeskategorier, så som mekaniker och elektriker. Göteborgs Spårvägar har även problem med att rekrytera spårvagnsförare. Trots att vi satsat på fler utbildningsplatser under 2022 för nya förare så ser vi fortsatt stora utmaningar kopplat till bemanning av spårvagnsförare. 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 har påverkat 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.

Miljö

Vår verksamhet
Göteborgs Spårvägar arbetar systematiskt med miljöarbetet med fokus på ständiga förbättringar. Vi håller oss uppdaterade inom stadens styrande dokument och arbetar för att nå upp till de interna men även staden gemensamma målen. Verksamheten är anmälningspliktig C-verksamhet enligt miljöbalken, huvudsakligen på grund av att vi tvättar spårvagnar, för att det förekommer maskinell metallbearbetning samt att vi förbrukar organiska lösningsmedel. Verksamheten följs årligen upp genom tillsynsbesök från miljöförvaltningen, egenkontroller och ronder men även genom intern- och externrevisioner.

Miljöutbildning 2022
Under 2022 har en intern miljöutbildning släppts för att ge våra nyanställda en bra inblick i vårt miljöarbete. Syftet med utbildningen är att alla ska få en grundläggande förståelse i vilka utmaningar som finns med klimatomställningen och hur vi tillsammans kan nå våra interna, lokala och globala miljömål.

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 100 procent 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
För att nå till vårt interna miljömål samt staden gemensamma mål om att ha en fossilfrifordonsflotta till 2023 har vi arbetat effektivt med att se över vår fordonsflotta och byta ut fordon till elektrifierade varianter samt ställt om till biobränslen. Under 2022 gick vi från en fossilfri fordonsflotta på 79 procent till 90 procent. (I 2021 års rapport smög det sig in ett fel då även spårvagnsflottan togs med i beräkningen. 79 procent återger en korrekt bild av andelen fossilfria fordon inom Göteborgs Spårvägar.)

Kemikalier
För att minska vår miljöpåverkan från kemiska produkter har vi under året fortsatt att se till att minimera antalet kemiska produkter i verksamheten samt säkerställa att inga produkter med utfasningsämnen eller hormonstörande ämnen på SIN-listan köps in.

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

Utförandeentreprenadavtalet
Avdelningen Infrastruktur och driftsäkring genomför drift, underhåll och byggnation av spår-, kontaktledning- 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.

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

Balanserat resultat	45 789 345
Årets resultat	5 646 204
	51 435 549

Styrelsen föreslår att

I ny räkning balanseras	51 435 549
	51 435 549

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.

Hållbarhetsrapport
I enlighet med 6 kap 11§ ÅRL har Göteborgs Spårvägar AB valt att upprätta den lagstadgade hållbarhetsredovisningen som en del av årsberättelsen 2022. Hållbarhetsredovisningen har överlämnats till revisorer samtidigt som årsredovisningen. Tillsammans utgör hållbarhetsredovisning, trafiksäkerhetsredovisning och årsredovisning delarna i Göteborgs Spårvägars årsberättelse 2022 som finns tillgänglig i sin helhet på www.goteborgssparvagar.se.

Finansiell redovisning

Resultaträkning

(TKR)	NOT	2022	2021
Rörelsens intäkter			
Nettoomsättning	4	1 207 954	1 187 697
Aktiverat arbete för egen räkning		269	790
Övriga rörelseintäkter	5	12 824	13 900
		1 221 047	**1 202 387**
Rörelsens kostnader			
Råvaror och förnödenheter		–282 031	–311 667
Övriga externa kostnader	6,7	–188 986	–165 331
Personalkostnader	8	–731 777	–705 760
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	11-15	–18 232	–19 612
Rörelseresultat		**21**	**17**
Resultat från finansiella investeringar			
Övriga ränteintäkter och liknande intäkter		919	389
Räntekostnader och liknande kostnader		–74	–59
Resultat efter finansiella poster		**866**	**347**
Bokslutsdispositioner	**9**		
Förändring av periodiseringsfond		–2 900	–2 700
Förändring överavskrivningar		9 500	9 600
Resultat före skatt		**7 466**	**7 247**
Skatt på årets resultat	10	–1 820	–1 370
ÅRETS RESULTAT		**5 646**	**5 877**

Balansräkning

(TKR)	NOT	2022	2021
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar			
Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	11	52 800	11 645
		52 800	**11 645**
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	12	1 191	1 373
Nedlagda utgifter på annans fastighet	13	12 092	13 431
Transportmedel	14	4 760	12 804
Inventarier, verktyg och installationer	15	51 074	54 713
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	16	18 220	5 027
		87 337	**87 348**
Finansiella anläggningstillgångar			
Uppskjuten skattefordran	10	0	362
		0	**362**
Summa anläggningstillgångar		**140 137**	**99 355**
Omsättningstillgångar			
Varulager m m			
Råvaror och förnödenheter		119 980	91 808
		119 980	**91 808**
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		134 064	123 587
Fordringar hos koncernföretag		750	540
Aktuella skattefordringar		9 442	12 968
Övriga fordringar		3 328	45 802
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	17	63 490	115 287
		211 074	**298 184**
Summa omsättningstillgångar		**331 054**	**389 992**
SUMMA TILLGÅNGAR		**471 191**	**489 347**

(TKR)	NOT	2022	2021
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		45 089	39 912
Årets resultat		5 646	5 877
		50 735	**45 789**
Summa eget kapital		**206 345**	**201 399**
Obeskattade reserver	18	**49 282**	**55 882**
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	19	32 261	34 613
Övriga avsättningar	20	14 366	18 269
		46 627	**52 882**
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		28 660	60 266
Skulder till koncernföretag		2 743	2 503
Skuld Göteborgs Stad		6 110	
Övriga kortfristiga skulder		25 095	22 873
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	21	106 329	93 542
		168 937	**179 184**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**471 191**	**489 347**

Rapport över förändring i eget kapital

	BUNDET EGET KAPITAL		FRITT EGET KAPITAL		
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserad vinst	Årets resultat	Summa eget kapital
Ingående balans per 1 januari 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.

	BUNDET EGET KAPITAL		FRITT EGET KAPITAL		
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserad vinst	Årets resultat	Summa eget kapital
Ingående balans per 1 januari 2022	**150 000**	**5 610**	39 912	5 877	**195 522**
Disposition av föregående års resultat			5 877	-5 877	0
Årets resultat				5 646	5 646
Omföring obeskattade reserver					
Utgående balans per 31 december 2022	**150 000**	**5 610**	45 089	5 646	206 345

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

Kassaflödesanalys

(TKR)	NOT	2022	2021
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		21	17
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet:	24	13 000	27 670
Erhållen ränta		919	389
Erlagd ränta		–74	–59
Betald inkomstskatt		–1 706	–9 602
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		**15 572**	**18 415**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Minskning(+)/ökning(-) av varulager		–28 172	–12 713
Minskning(+)/ökning(-) av kundfordringar		–10 477	–11 475
Minskning(+)/ökning(-) av övriga kortfristiga fordringar		51 356	36 625
Minskning(-)/ökning(+) leverantörsskulder		31 606	5 003
Minskning(-)/ökning(+) av övriga kortfristiga skulder		15 249	–13 164
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**11 922**	**22 691**
Investeringsverksamheten			
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		–42 979	–11 517
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		–18 902	–11 586
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		781	291
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		362	0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–60 738**	**–22 812**

Fortsättning >>

Fortsättning >>

Finansieringsverksamheten		
Utnyttjad checkkredit	6 110	0
Erhållet aktieägartillskott	0	0
Lämnat koncernbidrag	0	0
Amortering av lån	0	0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	**6 110**	
Årets kassaflöde	**–42 706**	**–121**
Likvida medel vid årets början	**42 706**	**42 827**
Likvida medel vid årets slut	**0**	**42 706**
Ingår i balansposten övriga fordringar	**0**	**-42 706**
Likvida medel vid årets slut	**0**	**0**

Noter

Not 1 Allmän information
Göteborgs Spårvägar AB med organisationsnummer 556353-3412 är ett aktiebolag registrerat i Sverige med säte i Göteborg. Adressen till huvudkontoret är Rantorget 4, 401 26 Göteborg. Företagets bedriver spårvagnstrafik och anläggningsverksamhet inom Göteborgs och Mölndals kommuner. Moderföretaget i den största koncernen som företaget är dotterföretag till är Göteborgs Stadshus AB, org.nr 556537-0888 som i sin tur ägs till 100 procent 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 trafikoperatör, till Västtrafik AB samt Göteborgs Stads Stadsmiljöförvaltning, 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 pensionsåtagandet och i den utsträckning som fonderade medel inte täcker pensionsåtagandet erhåller moderföretaget en årlig pensionspremie från KPA. Eftersom företaget innehar en överskottsfond av betydande värde hos KPA, avräknas för närvarande de årliga pensionspremierna mot denna fond.

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

Koncernbidrag
Erhållna och lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdisposition i resultaträkningen.

Inkomstskatter
Skattekostnaden utgörs av summan av aktuell skatt.

Aktuell skatt
Aktuell skatt beräknas på det skattepliktiga resultatet för perioden. Skattepliktigt resultat skiljer sig från det redovisade resultatet i resultaträkningen då det har justerats för ej skattepliktiga intäkter och ej avdrags-

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

Återvinningsvärdet är det högsta av verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader och nyttjandevärdet. Verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader är det pris som bolaget 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 kostnadsförts 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
Bolagets 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
Bolagets banktillgodohavande är anslutit till Göteborgs Stads koncernkonto hos Swedbank och ingår i kortfristiga skulder med 6 110 tkr.

Avsättningar
Avsättningar redovisas när bolaget 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 bolaget reglerar förpliktelsen och beloppet kan beräknas tillförlitligt.

Omstruktureringsreserv
En avsättning för omstrukturering av verksamhet redovisas då bolaget måste fullfölja omstrukturering-en 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 bolagets förändringar av likvida medel under räkenskapsåret. Kassaflödesanalysen har upprättats 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 bolagsledningen har gjort vid tillämpningen av bolagets redovisningsprinciper och som har den mest betydande effekten på de redovisade beloppen i de finansiella rapporterna.

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

	2022	2021
Inköp Göteborgs Stadshus AB koncernen	7,4 %	7,5 %
Försäljning Göteborgs Stadshus AB koncernen	0,0 %	1,2 %
Inköp Göteborgs Stad	4,5 %	4,6 %
Försäljning Göteborgs Stad	18,1 %	17,9 %

Not 5 Övriga rörelseintäkter

Övriga rörelseintäkter om 12 824 tkr (13 900 tkr) utgörs främst av coronarelaterade sjuklönersättningar (5 971 tkr) samt skadeersättningar för kollisioner och stillestånd, ersättning för viten, utlägg mm (6 853 tkr).

Not 6 Upplysning om ersättning till revisorn

	2022	2021
Ernst & Young AB, revisionsuppdrag	386	400
Lekmannarevisorer, revisionsuppdrag	174	206
Summa	**560**	**606**

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 67 243 tkr (61 832). Framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara operationella leasingavtal förfaller enligt följande:

Förfallotidpunkt:	**2022**	**2021**
Inom ett år	64 363	62 538
Senare än ett år men inom fem år	271 105	292 142
Senare än fem år	320 124	370 753
Summa	**655 592**	**725 433**

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

Medeltalet anställda	2022 Antal anställda	2022 Varav antal män	2021 Antal anställda	2021 Varav antal män
	1 229	949	1 222	924
Totalt	**1 229**	**949**	**1 222**	**924**

Fördelning ledande befattningshavare per balansdagen	2022	2021
Kvinnor:		
styrelseledamöter	2	2
andra personer i företagets ledning inkl VD	5	5
Män:		
styrelseledamöter	7	7
andra personer i företagets ledning inkl VD	5	5

Löner, andra ersättningar m m	2022 Löner och andra ersättningar	2022 Soc kostn (varav pensions-kostnader)	2021 Löner och andra ersättningar	2021 Soc kostn (varav pensions-kostnader)
	513 167	200 533	502 758	186 289
		(41 438)		(31 549)

Pensioner

Bolagets kostnad för avgiftsbestämda pensionsplaner uppgår till 41 438 tkr (31 549). Ersättning till styrelse och vd uppgår till 1 840 tkr (1 809). Av bolagets pensionskostnader avser 450 tkr (440) gruppen styrelse och vd. Vid ofrivillig uppsägning erhåller vd 1,5 årslöner. Bolagsledningen har uppsägningsvillkor enligt kollektivavtal.

Not 9 Bokslutsdispositioner

	2022	2021
Förändring av periodiseringsfond	–2 900	–2 700
Förändring överavskrivningar	9 500	9 600
Summa	**6 600**	**6 900**

Not 10 Skatt på årets resultat

	2022	2021
Aktuell skatt	–1 820	–1 732
Uppskjuten skatt	0	362
Skatt på årets resultat	**–1 820**	**–1 370**

Avstämning årets skattekostnad

	2022	2021
Redovisat resultat före skatt	7 466	7 247
Skatt beräknad med skattesats 20,6 %	–1 538	–1 493
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader	–283	–239
Skatteeffekt av ej skattepliktiga intäkter	1	0
Årets redovisade skattekostnad	**–1 820**	**–1 732**

Not 11 Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten

	2022	2021
Ingående anskaffningsvärden	24 323	12 807
Inköp	42 979	11 516
Avyttringar/utrangeringar	–281	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**67 021**	**24 323**
Ingående avskrivningar	–12 678	–12 250
Avyttringar/utrangeringar	281	0
Årets avskrivningar enligt plan	–1 824	–428
Utgående ackumulerade avskrivningar	**–14 221**	**–12 678**
Utgående planenligt restvärde	**52 800**	**11 645**

Not 12 Byggnader och mark

	2022	2021
Ingående anskaffningsvärden	4 727	4 727
Omklassificering anskaffningsvärde	1	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**4 728**	**4 727**
Ingående avskrivningar	–3 354	–3 171
Årets avskrivningar enligt plan	–183	–183
Utgående ackumulerade avskrivningar	**–3 537**	**–3 354**
Utgående planenligt restvärde	**1 191**	**1 373**

Not 13 Nedlagda utgifter på annans fastighet

	2022	2021
Ingående anskaffningsvärden	24 215	24 215
Omklassificering anskaffningsvärde	-224	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**23 991**	**24 215**
Ingående avskrivningar enligt plan	–10 785	–9 437
Omklassificering avskrivningar	224	0
Årets avskrivningar enligt plan	–1 338	–1 348
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	**–11 899**	**–10 785**
Utgående planenligt restvärde	**12 092**	**13 430**

Omklassificeringar avser tidigare års justeringar.

Not 14 Transportmedel

	2022	2021
Ingående anskaffningsvärden	112 680	119 970
Försäljningar/utrangeringar	–6 677	–7 290
Omklassificering anskaffningsvärde	-9 546	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**96 457**	**112 680**
Ingående avskrivningar enligt plan	–94 537	–92 023
Försäljningar/utrangeringar	5 415	6 895
Årets avskrivningar enligt plan	–7 014	–9 409
Omklassificering avskrivningar	9 362	0
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	**–86 774**	**–94 537**
Ingående nedskrivningar	–5 339	–5 377
Försäljningar/utrangeringar	416	38
Utgående ackumulerade nedskrivningar	**–4 923**	**–5 339**
Utgående planenligt restvärde	**4 760**	**12 804**

Omklassificeringar avser tidigare års justeringar.

Not 15 Inventarier, verktyg och installationer

	2022	2021
Ingående anskaffningsvärde	131 245	122 374
Inköp	5 708	9 286
Försäljningar/utrangeringar	–995	–415
Omklassificeringar anskaffningsvärde	6 477	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**142 435**	**131 245**
Ingående avskrivningar enligt plan	–76 532	–68 592
Försäljningar/utrangeringar	869	342
Årets avskrivningar enligt plan	–8 289	–8 282
Omklassificering avskrivningar	–7 409	0
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	**–91 361**	**–76 532**
Utgående planenligt restvärde	**51 074**	**54 713**

Omklassificeringar avser tidigare års justeringar.

Not 16 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar

	2022	2021
Ingående redovisat värde	5 027	2 726
Nyanskaffning	13 193	2 301
Utgående redovisat värde	**18 220**	**5 027**

Not 17 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2022	2021
Förutbetalda hyror	15 013	13 224
Upplupna intäkter	38 779	87 147
Övriga poster	9 698	14 916
Summa	**63 490**	**115 287**

Not 18 Obeskattade reserver

	2022	2021
Periodiseringsfond tax 23	2 900	0
Periodiseringsfond tax 22	2 700	2 700
Periodiseringsfond tax 21	2 982	2 982
Ackumulerade överavskrivningar	40 700	50 200
Summa	**49 282**	**55 882**

Not 19 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

Bolagets pensionsskuld per 2022-12-31 är beräknad enligt Finansinspektionens alternativregel och avser de tidigare pensionsavtalen PFA/PA-KL/PA-KommF. Pensionsskulden är beräknad av KPA Pension och uppgår till 32 261 tkr (34 613 tkr). Bolagets pensionsskuld är tryggad genom kommunal borgen från Göteborgs Stad. Värdet i bolagets överskottsfond hos pensionsförvaltaren uppgår per 2022-12-31 till 32 647 tkr (57 682 tkr). Överskottet härrör från tidigare pensionsskulder som har lösts in hos KPA Pension. Värdet i överskottsfonden beräknas som skillnaden mellan å ena sidan försäkringarnas pensionskapital och å andra sidan kapitalvärdet av garanterade åtaganden, gjorda indexeringar och det solvenskapital som KPA Pension behöver. Mot bakgrund av den höga inflationstakten har solvenskapitalet hos KPA

Fortsättning not 19 >>

Pension urholkats. För att värdesäkra solvenskapitalet har en s k indexeringspremie om 22 819 tkr uttagits från bolagets överskottsfond, vilket i huvudsak förklarar årets kraftiga minskning av överskottsfonden. En överskottsberäkning sker varje år per den 31 december. De insatta medlen på överskottsfonden kan användas till att betala löpande premier hos KPA Pension.

Not 20 Övriga avsättningar

2022-12-31	Avsättningar saneringsarbete M28	Avgångsvderlag/ övriga avsättningar	Summa
Vid årets början	12 579	5 690	18 269
Tillkommande avsättningar	7 995	354	8 349
Belopp som tagits i anspråk	–6 562	–5 690	–12 525
Vid årets slut	**14 012**	**354**	**14 366**

2021-12-31	Avsättningar saneringsarbete M28 och avgångsvederlag	Avgångsvderlag/ övriga avsättningar	Summa
Vid årets början		4 625	4 625
Tillkommande avsättningar	12 579	5 362	17 941
Belopp som tagits i anspråk		-4 297	-4 297
Vid årets slut	**12 579**	**5 690**	**18 269**

Not 21 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2022	2021
Upplupna löner	5 634	4 478
Upplupna semesterlöner	28 610	30 024
Upplupna sociala avgifter	10 890	10 972
Upplupen löneskatt	13 268	16 352
Upplupna pensionskostnader	4 781	4 064
Förutbetalda intäkter	15 000	0
Övriga upplupna kostnader	28 146	27 652
Vid årets slut	**106 329**	**93 542**

Not 22 Upplysningar om närstående

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

Not 23 Händelser efter balansdagen

Inga händelser som kan anses väsentliga har inträffat under perioden 1 januari till den 8 februari 2023.

Not 24 Poster som inte ingår i kassaflödet

	2022	2021
Avskrivningar	18 648	19 650
Återföring av nedskrivningar	–416	–38
Realisationsförlust	1 061	431
Realisationsvinst	–38	–254
Förändringar av avsättningar	6 255	7 881
Summa	**13 000**	**27 670**

Årsredovisningens undertecknande

Stefan Olinder
Styrelsens ordförande

Johanna Hector Lund

Ulf Sjöberg

Soili Brunberg
Första vice styrelseordförande

Mats Jakobsson

Carsten Jensen

Hans Nilsson
Verkställande direktör

Peter Hermansson
Andra vice styrelseordförande

Patrik Johansson

Oskar Karlsson

Vår revisionsberättelse har lämnats
Ernst & Young AB

Anders Linusson
Auktoriserad revisor

Vår granskningsrapport har avgivits

Torbjörn Rigemar
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 2022. Bolagets årsredovisning ingår på sidorna 60-84 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 2022 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 1-59. 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 2022 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 22/2 2023

Ernst & Young AB

Anders Linusson
Auktoriserad revisor

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten
Till bolagsstämman i Göteborgs Spårvägar Aktiebolag, org.nr 556353-3412

Uppdrag och ansvarsfördelning

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2022 på sidorna 35-59 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Granskningens inriktning och omfattning

Vår granskning har skett enligt FAR:s rekommendation RevR 12 *Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten*. Detta innebär att vår granskning av hållbarhetsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande.

Uttalande

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Göteborg den 22/2 2023

Ernst & Young AB

Anders Linusson
Auktoriserad revisor

Göteborgs Spårvägar

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

Tryck: Åtta45 Tryckeri AB
Fotografer: Jonas Jacobsson, Robert Lindberg, Julia Forsberg, Åsa Wall, Ulrika Anvebratt, Emil Levnell, Eddie Löthman, Frida Winter, Gonz DDL, Jenny Ingemarsson, Michelangelo Miskulin, mrjn Photography, Anjeli Lundblad, Louise Krause, Joacim Thörn, Hans Ott
Illustrationer: Åsa Wall