

”

En självklar del av staden

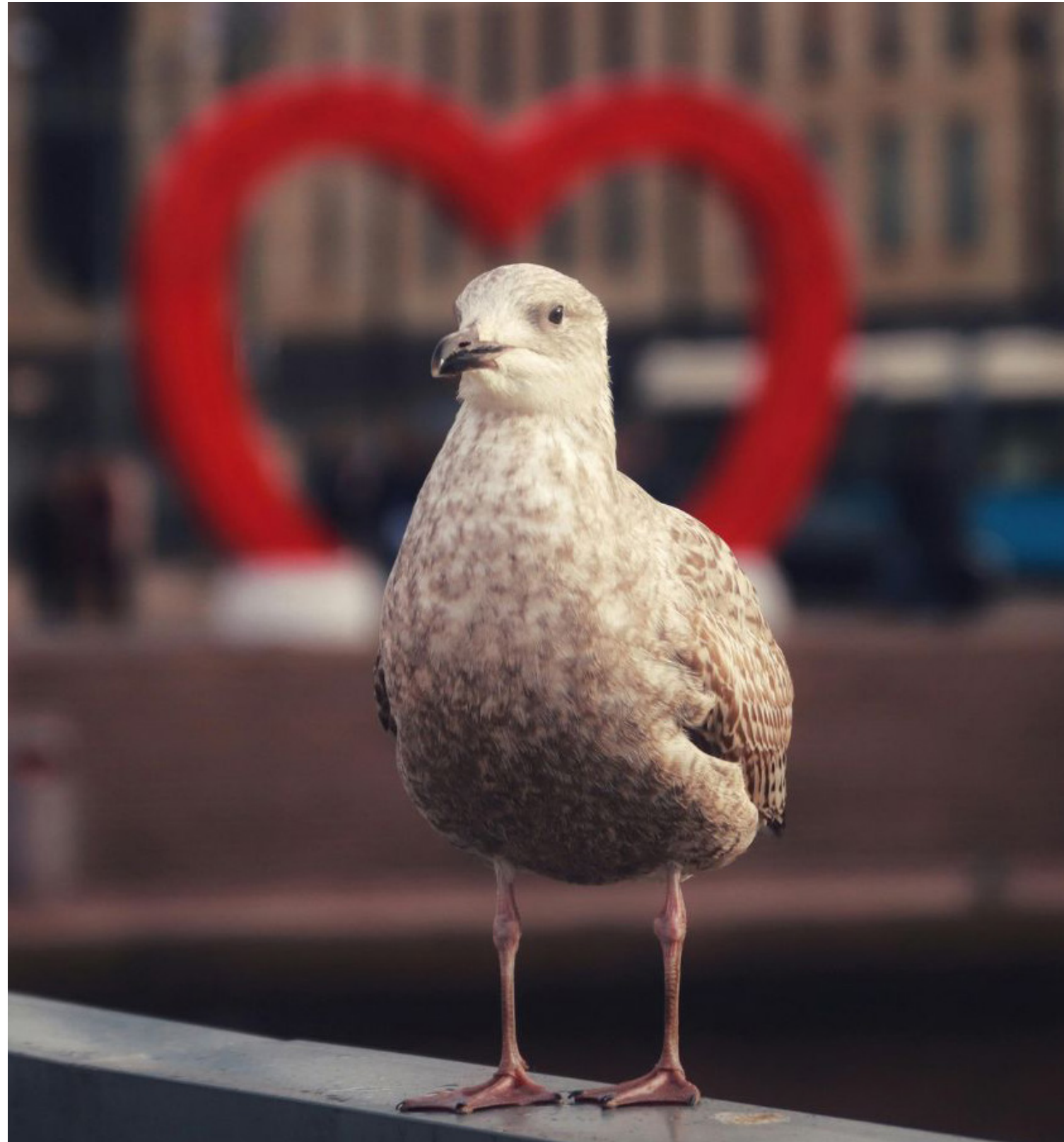
ÅRSBERÄTTELSE 2025



Göteborgs
Spårvägar

För oss är resan målet

Sedan 1879 har vi varit en självklar del av staden. Från verkliga hästkrafter i början till dagens el från förnybara källor har mycket förändrats. Men vår roll i att skapa en hållbar stad består. Varje dag, året runt, kör vi göteborgarna dit de vill och dit de behöver.



Innehåll

Om Göteborgs Spårvägar	4
Mål och leveranser	19
Trafiksäkerhetsredovisning	26
Hållbarhetsredovisning	33
Förvaltningsberättelse	53
Finansiell redovisning	58



Om Göteborgs Spårvägar

Vi är Nordens största spårvägsbolag och en av de större aktörerna i Europa. Varje år levererar vi omkring 40 procent av all kollektivtrafik i Västra Götalandsregionen och kör nästan ett varv runt jorden varje dag. Vi är en stor del av stadens varumärke och spårvagnar är något som gör Göteborg unikt.

Aktörerna som styr vår verksamhet

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

Vision

En hållbar spårvägsresa i världsklass.

Mission

Tillsammans sätter vi Göteborg i rörelse.

Affärsidé

Vi sätter Göteborgsregionen i rörelse. Vi gör det med säkerheten främst, resenärsfokus, samarbete och engagerade medarbetare.

18 mil räls

126 miljoner resor gjordes under året

1 400 medarbetare i 110 olika yrken jobbade hos oss



Vd Linda Rudenwall

Fokuserat arbete mot 2035

Vd-ord

En självklar partner 2035

Vi har genomfört ett stort antal utvecklingsarbeten under året – inom många olika områden och i samarbete med andra. Jag är stolt över allt som har uträttats och ser fram emot det fortsatta utvecklingsarbetet under kommande år. Att vara en självklar partner 2035, då Trafikavtalet löper ut, kräver nyfikenhet, engagemang och mod – något jag tydligt ser både inom bolaget och i vår samverkan med andra. Vi är på rätt väg och kommer att fortsätta vårt fokuserade arbete mot 2035.

Effektiviseringsarbetet visar effekter

För att vara en självklar partner i framtiden behöver vi ständigt förbättra oss och säkerställa att vi är ett effektivt bolag. Genom att jämföra oss med andra kan vi analysera vår verksamhet och identifiera potential för att arbeta ännu mer effektivt. Arbetet med benchmarking har påbörjats under året och jag ser fram emot resultaten i jämförelserna med andra och vad vi senare även kan göra för att bli bättre.

Vi har redan vidtagit flera åtgärder för att effektivisera vårt arbete. Bland annat har vi anpassat stödorganisationerna, tagit steg mot mer digitaliserade arbetssätt och optimerat användningen av våra resurser. Med stolthet kan jag konstatera att årets genomförda effektiviseringar ger ett positivt utfall mot budget om 39 miljoner kronor för 2025. Därutöver har vi minskat budgeten för 2026 med totalt 35 miljoner kronor. Vi ökar produktionen men inte kostnaderna. Detta är en mycket bra början på vår effektiviseringsresa.

Trygghet och säkerhet i fokus

En kollektivtrafik som fungerar som planerat och utförs på ett säkert sätt skapar trygghet. För våra resenärer, våra

medarbetare och människor i vår trafikmiljö är trygghet och säkerhet helt avgörande för tilliten till vår verksamhet. Därför har vi ett stort fokus på bland annat trafiksäkerhet.

Vi har under året tillsammans tagit fram en ny säkerhetsordning, vi har infört trafiksäkerhetsforum i bolagsledning och i våra avdelningar samt att vi har genomfört utbildningar inom trafiksäkerhet. Många medarbetare från olika delar av organisationen har varit delaktiga i detta arbete. Nu ser vi fram emot att under kommande år genomföra mycket av det proaktiva trafiksäkerhetsarbete som vi har skapat goda förutsättningar för.

Vi är stolta över vårt miljöengagemang

Vi jobbar i en miljövänlig bransch. Spårvagnar drivs med elektricitet, vilket innebär att det inte sker några utsläpp av skadliga avgaser i stadsmiljön. Spårvagnar är dessutom energieffektiva, de kräver lite utrymme i staden och transporterar ändå många passagerare. Utöver att vi bedriver en verksamhet som är miljövänlig genomför vi också ett målinriktat arbete internt för att förbättra oss inom miljöområdet. Vi har bland annat startat upp ett energibesparingsprojekt som har målet att minimera vår energiförbrukning. Bolagets energianvändning är ungefär 61 miljoner kWh varje år, varav trafiken står för 80 pro-

cent. Under året har vi genomfört aktiviteter som sparat hela 2,6 miljoner kWh/år, vilket frigjort förnybar el till andra aktörer. Det är fantastiska resultat!

Vårt arbetsgivarvarumärke

Jag vill särskilt lyfta fram vårt långsiktiga och målmedvetna arbete med att stärka vårt arbetsgivarvarumärke. Employer branding handlar om hur vi uppfattas som arbetsgivare, både internt av våra medarbetare och externt av potentiella kandidater. Målet är att attrahera, engagera och behålla kompetens. Vi har lyckats väl med att synliggöra våra medarbetare och skapa yrkesstolthet genom film, text och bild. Samtidigt har vi nått fram i det så kallade mediebruset, där många aktörer konkurrerar om uppmärksamheten i sociala medier och andra kanaler. Vi ser att fler kandidater söker sig till oss och att färre medarbetare väljer att avsluta sin anställning.

Detta beror naturligtvis på flera faktorer, men jag är övertygad om att vår kommunikation bidrar till en ökad intern stolthet över det arbete vi utför varje dag, året om. Det skapar också en nyfikenhet hos externa personer som gör att vi attraherar fler nya medarbetare till oss. Vi nådde i slutet av året 13 000 följare på Instagram – det är riktigt bra.

”

Under året har vi genomfört aktiviteter som sparat hela 2,6 miljoner kWh/år, vilket frigjort förnybar el till andra aktörer. Det är fantastiska resultat!

”

Jag vill särskilt lyfta fram vårt långsiktiga och målmedvetna arbete med att stärka vårt arbetsgivarvarumärke.

I oktober genomfördes den årliga medarbetarundersökningen, och resultaten visar på tydliga förbättringar. Bolaget som helhet ökade svarsfrekvensen och HME (hållbart medarbetarengagemang) steg från 72 till 79 under det senaste året. Även andelen som skulle rekommendera andra att söka sig till bolaget ökade.

Fordonsflotta och spårvägsanläggning i förnyelse

Ett målmedvetet och aktivt arbete har under året bedrivits både vad gäller våra fordon och spårvägsanläggning. M29:or fasas ut och M34:or fasas in samtidigt som revisioner sker av M31 och M32. M31:orna genomgår ett omfattande revisionsarbete i Tjeckien och M32:ans dörrsystemrevision har nyligen startat upp. Vår spårvagnsflotta är komplex, vi har äldre vagnar som har obsoleta komponenter och system som behöver hanteras samtidigt som vi ska hantera ny teknik och nya förutsättningar i de nya vagnarna. Året har kännetecknats av ett gediget planeringsarbete och operativt arbete för att få ihop in- och utleveranser och daglig driftsättning. Vi har lyckats mycket väl i detta arbete.

Sedan ett par år tillbaka har samarbetet mellan Göteborgs Spårvägar och stadsmiljöförvaltningen fördjupats. Vi har prioriterat våra samverkansforum i trepart, vilket är nödvändigt för att nå målsättningen om att leverera en robust spårvägsanläggning. Några aktiviteter som lyckats särskilt väl i år är att vi har effektiviserat underhåll och repara-

tioner på banan genom samlade åtgärder, där vi gör fler arbeten i samma avstängda anläggningsdel. Vi har även skapat långsiktiga produktionsplaner där besiktningar, större projekt och akuta arbeten vägs samman. Vi har lyckats mycket väl med vårt förebyggande underhåll, vilket vi ser effekter på tillgängligheten i banan. Spårvägsanläggningens status förbättras för varje år som går med färre hastighetsnedsättningar och färre akuta störningar i trafik.

Ny spårväg invigs och förlängning till Eriksberg beslutas

Ny spårväg Frihamnen – Lindholmen invigdes med pompa och ståt inför tidtabellskiftet i december. Den nya sträckan är fyra kilometer lång och trafikeras av två linjer: linje 10 och linje 12. Under hösten fattades även beslut om att bygga en förlängning mellan Lindholmen och Eriksberg, med planerad byggstart år 2030. Dessa satsningar visar tydligt att Göteborgs stad och Västra Götalandsregionen satsar på kollektivtrafik med spårväg som stomme i en växande stad.

Jag vill avslutningsvis rikta ett stort TACK till alla medarbetare på Göteborgs Spårvägar för ert engagemang och er uthållighet som gör att vi kan fortsätta att leverera hög kvalitet varje dag, året om. Ni är guld värda.



Ett olycksdrabbat år

När 2025 ska sammanfattas ur ett säkerhetsperspektiv är det ett år som präglats av flera allvarliga olyckor. Tre olyckor med dödlig utgång inträffade, liksom urspårningen på Kungsportsavenyn under midsommarhelgen, då åtta personer skadades, varav fyra allvarligt.

Wavrinskys plats – Medicinaregatan

Den 18 mars 2025 klockan 08.58, strax efter hållplatsen Wavrinskys plats, inträffar en olycka mellan en spårvagn och en fotgängare vid en gångpassage som finns anlagd över spårvagnsspåren. Fotgängaren avlider av sina skador.

Artillerigatan, Gamlestaden

Den 9 april 2025 klockan 15.11, i korsningen Artillerigatan och Ryttmästaregatan mellan hållplatserna Bellevue och SKF, inträffar en olycka mellan en fotgängare och en spårvagn när fotgängaren passerar övergångsstället på platsen. Fotgängaren avlider av sina skador.

Almedal, Krokslätt

Den 3 december 2025, ungefär klockan 20.30, i närheten av hållplatsen Almedal, inträffar en olycka mellan en spårvagn och en fotgängare. Fotgängaren avlider av sina skador. Olyckan är fortfarande under utredning.

Olyckan på Kungsportsavenyn, 20 juni

Den mest uppmärksammade olyckan under 2025 var urspårningen på Kungsportsavenyn natten mot midsommarafton den 20 juni. Vagn 379 lämnar Vasaplatsens hållplats och kör på Vasagatan i riktning mot Valand.

På grund av den höga hastigheten spårar vagnen ur där spåret svänger vänster ner mot Kungsportsavenyn. Urspårningen är så allvarlig att vagnen lämnar rälen med samtliga hjul och fortsätter in i ett gatukök beläget mellan Kungsportsavenyn och Södra Vägen. Åtta personer skadas, varav fyra allvarligt.

Utredningen visar att den direkta orsaken till olyckan är att spårvagnsföraren drabbats av akut sjukdom och att sjukdomsförloppet varit hastigt.

Övriga olyckor

Totalt har elva personer skadats allvarligt i spårvagnstrafiken under 2025 vilket är den högsta siffran sedan 2018.

Saknar samband

De analyser som genomförts av säkerhetsenheten visar inga tydliga samband eller mönster för olyckorna vare sig vad gäller plats eller olyckornas omständigheter. I de genomförda utredningarna har det konstaterats att varken tekniska fel på fordon eller bana varit direkt eller bidragande orsak till olyckorna. Förarnas bedöms inte ha kunnat förhindra olyckorna genom annat eller ett alternativt agerande.

Fortsatt trafiksäkerhetsarbete

De kollektivtrafikaktörer som verkar i Göteborg har ett stort ansvar för trafiksäkerheten. Tillsammans med Västtrafik och stadsmiljöförvaltningen kommer Göteborgs Spårvägar fortsätta trafiksäkerhetsarbetet med målsättningen att nå Nollvisionen och minska antalet olyckor i kollektivtrafiken.

Samtidigt utreds de rekommendationer som lämnats av olycksutredarna för att se om föreslagna åtgärder kan hjälpa oss till en säkrare spårvagnstrafik.



Nypremiär för depå Ringön

I juli 2024 skedde en urspärning i drifthallen på Ringön, cirka en månad innan den nya depån skulle öppna upp för full driftsättning. Utredningen visade att pelarkonstruktionen under spåren inte var tillräckligt robust för att stå emot spårutböjning orsakad av sidokrafter när vagnarna rullades in på spåren. Konsekvenserna blev att sex spår stängdes. Vi fick flytta både produktion och personal till andra depåer och tillsammans med Västtrafik planerades trafikutsättningen om.

I slutet av 2024 kom Västtrafik, Västfastigheter och Skanska överens om att förstärka konstruktionen med en ny pelarkonstruktion. Arbetet påbörjades 2025 och ett efter ett

kunde spåren byggas om, besiktigas och tas i bruk under året. Den 25 september 2025 öppnades det sista spåret efter godkänd besiktning.

Under hösten har produktionen sakta men säkert trappats upp och flyttats tillbaka från Majorna och Rantorget till Ringön. Vid tidtabellsiftet i december 2025 var det äntligen premiär för full driftsättning med 65 omlopp enligt beställd trafik. Nu ser vi fram emot att äntligen få nyttja vår nyaste depå så som det var tänkt från början.

De andra depåerna då?

Majorna

Vår äldsta depå i väst är i stort renoveringsbehov för att möta framtidens trafikproduktion. Under 2025 har det pågått ett intensivt planeringsarbete för att ta fram programhandling och systemhandling inför kommande detaljplanering och bygglovsansökan. Förhoppningen är att spaden ska sättas i marken 2028 och att en renoverad depå sätts i drift 2030.

Rantorget

1985 öppnade Rantorget och vår 40-åring står också inför en kommande ombyggnation för att öka både verkstadskapacitet och få fler uppställningsplatser. Under 2025 startades kartläggning av nuvarande lokaler och verksamhetens framtida behov. En ombyggnation behöver starta 2030, när byggdammet lagt sig på Majorna, för att kunna möta kommande leverans av M35.

Slottsskogen

Vår minsta depå har under hösten fått ett ansiktslyft både invändigt och utvändigt. Nya tegelstenar pryder den östra fasaden, nya ytskikt och möbler är på plats och gammal belysning har bytts till energismart LED både inne och ute.

Idag används depån för garanti- och projektarbeten. Västtrafik och Göteborgs Spårvägar kommer under 2026 att göra en behovsbeskrivning för Slottsskogsdepån för att möta framtida behov av denna typ av arbeten.



M31 tillbaka på stan i ny kostym

Den 4 december sattes nyrenoverade M31B i trafik. Ett hundratal spårvagnsälskare bjöds in via Instagram för att vara med på premiärturen tillsammans med projektgruppen. Intresset var så pass stort att vi fick rulla ut med två vagnar.

Tyvärr blev första veckorna i trafik inte vad vi hoppats på. Snabbt kunde systematiska problem med den mekaniska bromsen identifieras då bromsen nyper för hårt i sista inbromsningen innan stopp vilket kan resultera i att passagerare ramlar. Även problem med stängningen av dörrarna identifierades vilket orsakade många stopp i trafiken. Vid årsskiftet jobbade projektgruppen och vår fordonsavdelning intensivt med att åtgärda problemen.

Det är tjeckiska Skoda Ekova som utför Göteborgs Spårvägars och Västtrafiks största och mest omfattande revision någonsin av alla 79 M31:or. Vagnarna får både ny insida och utsida med fokus på bättre arbetsmiljö i förarhytten och höjd trafiksäkerhet. Bland annat gör nya broms- och sandsystem att vagnarna är tystare utan buller från kompressorer. M31B kommer gå i trafik till 2040-talet.

Vår långkörare M34

Den 19 januari började 45-metersvagnen, också känd som M34, trafikera linje 11. Innan jul började den också rulla på linje 5. Efter nästan ett år i passagerartrafik kan vi konstatera att M34 under november visade på en tillförlitlighet i nivå med M33.

Kort efter trafikstart, den 3 februari, tvingades vi dock ta vagnarna ur trafik. Ett mjukvarufel var boven i dramat som leverantören Kiepe Electric åtgärdade och den 26 februari kunde vagnarna återgå till Göteborgs gator.

Leveransen sker löpande och vid utgången av 2025 har vi 18 av 60 beställda vagnar på plats i Göteborg.

Vår framtida familjemedlem M35

Under 2025 har Västtrafik slutfört både en förstudie och en fördjupad förstudie för inköp av M35-spårvagnar. Västtrafik har, efter beslut i Västra Götalandsregionen, startat ett projekt där Göteborgs Spårvägar har tilldelats ett uppdragsavtal för den tekniska delen av projektet. Under året har den tekniska upphandlingsdokumentationen börjat tas fram och förväntas enligt tidsplan bli klar under 2026.



Hur rullar de andra vagnarna?

Vår pigga pensionär M29

I februari återvände den tjugonde M29:an till Göteborg efter rost-åtgärder i Västerås. Projektet påbörjades 2022 för att 20 M29:or skulle kunna fortsätta rulla säkert i trafik. Under 2025 togs beslut att de 20 renoverade vagnarna ska fortsätta i trafik till december 2027 för att vi inte ska drabbas av vagnsbrist under åren som M34 levereras. De vagnar som inte rostsanerats kommer att utangeras i juni 2026.



Vår stabila arbetshäst M31

M31 är stommen i dagens trafikutsättning och kännetecknas av god tillgänglighet och tillförlitlighet. Den stora revisionen gör att dessa 80-talister får bättre förutsättningar att rulla 15 år till med en underhållsplan värdig en modern spårvagn.

Vår kämpande M32

De första M32:orna börjar uppnå sin tekniska livslängd. Under året tog Västtrafik beslut om att tekniska åtgärder ska göras för att driftsäkra 55 av 62 vagnar till 2035 för att möta framtida leverans av M35. Dörrsystem och tillgänglighetsramper började åtgärdas hösten 2025. Under 2026 fortsätter man med värmesystemet och luftkonditionering för förarplatsen följt av att byta sandsystem, styrsystem och finelektronik.

Vår nygamla M33 har gjort sig hemmastadd

Den kortare föregångaren till M34:an på "bara" 33 meter. Under året har de sista M33:orna blivit klara med retrofit som gjorts i Motala. På hemmaplan har vagnarna fått mjukvaruuppdateringar samtidigt som flottan har fortsatt att leverera stabila och säkra resor till göteborgarna.



Efterlängtnad utbyggnad av spårnätet - nu kör vi till Lindholmen

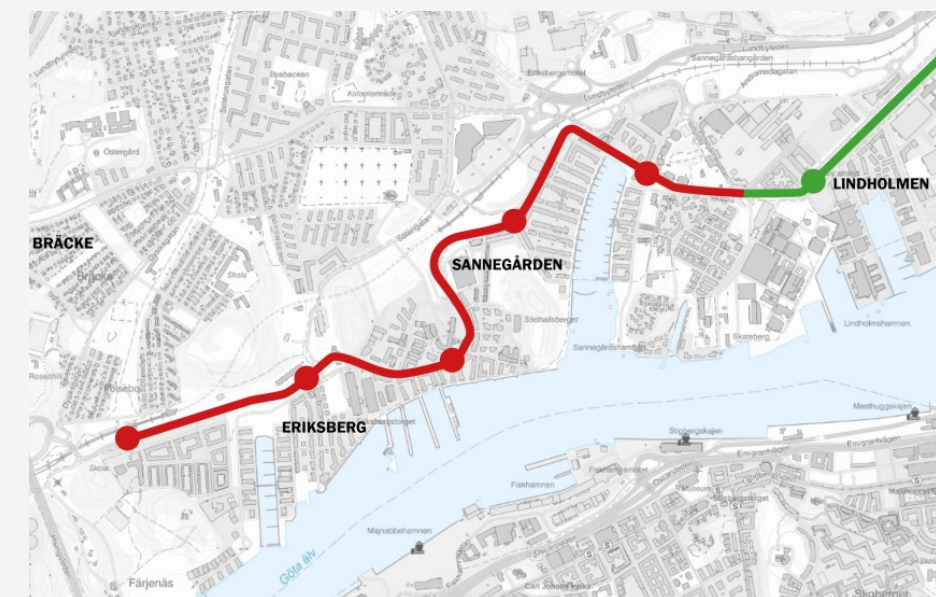
Under hösten 2023 påbörjades arbetet med att bygga ny spårväg mellan Frihamnen och Lindholmen. Spårvägssträckan till Lindholmen är en efterlängtnad satsning på spårvägsnätet, speciellt då det inte byggts ut på cirka tio år.

Då, 2015, tillkom spåren förbi Stenpiren och innan dess var det bland annat sträckan mellan Ullevi till Korsvägen 2003 och dessförinnan Chalmerstunneln 2002 som öppnades tillsammans med Annedalslänken.

Den nya spårvägssträckan är också den första etappen i arbetet för att bättre knyta ihop Hisingen med fastlandet. Som resultat av nybyggnationerna avlastas de centrala delarna av Göteborg. Vår växande stad knyts ihop bättre över Göta älv och det hållbara resandet främjas.

Den 12 december invigdes spåret. Vagn 607 av modell M34 gled under invigningen in på hållplatsen och hundratals glada resenärer klev ombord för att få uppleva den nya sträckan tillsammans för första gången.

Blickar vi framåt så ser vi en planerad trafikstart år 2029 för nya spårvägssträckan mellan Brunnsbo och Hjalmar Brantingsplatsen. En förlängning av Lindholmsallén till Eriksberg som beräknas stå klar 2033 och ytterligare 10 år framåt, 2039, planeras sträckan mellan Lindholmen till Linnéplatsen vara klar för trafik.



Och klart för spårväg till Eriksberg

I november blev det klart att spårvägen kommer att förlängas från Lindholmen till Eriksberg. Byggstart är planerad till 2030 och den nya sträckningen beräknas stå klar 2033. Det innebär att linje 10 och 12 kan förlängas hela vägen till Eriksberg.

Samtidigt förbättras framkomligheten i centrum genom att antalet fordonsrörelser minskar, eftersom spårvagnen – med sin höga kapacitet – kan transportera fler resenärer per fordon än buss. Den förbättrade framkomligheten är fördelaktig både för resenärerna och för våra förare.

Från akutläge till bättre kontroll på spårvägsanläggningen

På bara några år har situationen kring hastighetsbegränsningar på spårvägsanläggningen i Göteborg förbättrats tydligt. Från ett ansträngt läge med många akuta begränsningar har vi gått till en mer kontrollerad och långsiktigt planerad hantering. Det ger bättre framkomlighet idag och en mer robust anläggning på sikt.

Våren 2023 rapporterades ett rekordhøgt antal hastighetsbegränsningar – cirka 30 platser där spårvagnarna tvingades köra mycket långsamt. Bakgrunden var en åldrande och hårt belastad anläggning, flera år av uppdämt underhåll samt stora projekt som konkurrerade om resurser och spårutrymme.

Så vände utvecklingen

För att ta kontroll över situationen skapades en arbetsgrupp för hastighetsbegränsningar med kompetens från besiktning, produktion, förarkåren, trafiksäkerhet och trafikutveckling. Samtidigt etablerades en ny samverkansmodell mellan Göteborgs Spårvägar, stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik, med fokus på långsiktig planering och bättre framkomlighet.

Arbetet har sedan dess haft ett tydligt fokus på att förstå orsaker, prioritera rätt åtgärder och använda resurser effektivt.

Säkerhet, styrning och samverkan

Efter två år med skärpta besiktningar, förbättrade arbetssätt och tätare samverkan fortsatte den positiva trenden under 2025. Tillsammans med anläggningsägaren Göteborgs stad skapas förutsättningar för en mer trafiksäker och hållbar spårvägsanläggning över tid.

Att nya hastighetsbegränsningar ibland införs är inte ett misslyckande, utan ett tecken på att systemet fungerar. Besiktningar genomförs enligt plan, brister identifieras och när säkerheten kräver det införs begränsningar direkt – hellre en tillfällig åtgärd än en olycka eller urspårning.

Vad betyder det för resenärer och förare?

- Bättre framkomlighet – färre oväntade begränsningar och mer förutsägbara restider.
- Tryggare körmiljö – jämnare hastigheter och färre tvära kast.
- Robustare anläggning – åtgärder som stärker spårvägen både på kort och lång sikt.





Resenären

För oss är resenären alltid i centrum. Genom att lyssna på dem som åker med oss kan vi utveckla och förbättra spårvagnstrafiken på bästa sätt.

Varje månad får vi in runt 1000 kundsynpunkter – beröm, klagomål och önskemål men cirka 80 procent handlar om förseningar i tidtabellen. Alla synpunkter tas om hand av rätt avdelning och vi försöker genomföra förbättringar så snabbt vi kan. Det kan till exempel handla om förbättring av tidtabeller, körtider, spårvägsanläggning, spårvagnsfordon och förarservice. Vi har stort fokus på hur framtida resandemönster ser ut, hur nya resenärer ska attraheras samt hur vi kan skapa en snabbare och punktligare spårvagnstrafik.

Vi samarbetar med Västtrafik och har tillgång till den undersökning som Västtrafik genomför om resvanor och attityder hos invånarna i Västra Götaland.

Under 2025 körde vi cirka 40 procent av all kollektivtrafik i regionen. Det gör oss till en viktig del av resandet i regionen – och därför är det extra viktigt för oss att ta till oss resenärernas synpunkter och vara med och forma framtidens kollektivtrafik.

Du kan läsa mer om Västtrafiks kundnöjdhetsundersökning i nästa kapitel "Mål och leveranser".

Fyra fokusområden för framtiden

Under 2025 har vi arbetat vidare med fyra områden som är avgörande för en trygg och pålitlig kollektivtrafik: medarbetare, fordon, spårvägsanläggning och depå.

Medarbetare

Efter en tid med brist på förare har vi nått balans i förarkåren. Det är ett resultat av träffsäker rekrytering, grundutbildning med högre godkännandegrad och att personalomsättningen har sjunkit.

Behovet av kompetens är fortsatt stort inom verkstad, depå och infrastruktur. För att möta detta har vi arbetat aktivt med att knyta kontakter med praktiska gymnasieutbildningar, erbjuda praktikplatser inom bristområden och stärka vårt arbete med employer branding. Målet är att skapa en tydligare väg in i verksamheten och säkra framtida kompetens.

Vi har också tagit viktiga steg för att förbättra arbetsmiljön. Arbetet följer ett årshjul och under året har vi särskilt fokuserat på att stärka chefers förutsättningar. En handlingsplan lanseras 2026 och ska underlätta chefernas vardag och bidra till en mer hållbar organisation.

För att förstå vår kultur bättre genomfördes en kulturmätning 2025. Resultaten blir en viktig grund i det kulturarbete som startar 2026 – med målet att skapa en arbetsplats där människor vill stanna och utvecklas.

Fordon

Vagnsflottan står inför stora förändringar. Det sker också en övergripande och långtgående förändring av förvaltningsstrategin inom Västtrafik. Ambitionen är att gå från att planera in nya anskaffningar när behovet

uppstår till att förutspå och planera anskaffningar på lång sikt. Fordonens kvalitet är avgörande både för arbetsmiljön och för att vi ska kunna behålla och rekrytera kompetens. Därför behöver investeringsbeslut tas i rätt takt.

Ett viktigt steg är att börja använda fordonsdata på ett mer systematiskt sätt. Vagnsmodellerna M33 och M34 kan exportera detaljerad information om komponenter och status. Under 2025 startade därför ett projekt som ska göra det möjligt att samla in, analysera och använda denna data. Det ger oss bättre beslutsunderlag och möjlighet att jobba mer förebyggande med drift och underhåll.

Parallellt har flera initiativ startats för att effektivisera underhåll och förvaltning. En viktig milstolpe är den förstudie som genomförts kring komponentverkstadens framtid, med fokus på hur vi bäst utvecklar och utökar den befintliga hjulverkstaden.

Dessutom har Västra Götalandsregionen beslutat att inleda upphandling av nästa spårvagnsmodell, M35. Göteborgs Spårvägar ansvarar för den tekniska projektledningen. Projektet startade hösten 2025.

Spårvägsanläggning

För att säkerställa att spårvägsanläggningen är trygg och fungerar som den ska krävs ett nära samarbete mellan flera parter. Tillsammans med stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik har vi under året fortsatt utveckla

strukturen för vår trepartssamverkan. Under 2025 startade vi ett större gemensamt underhållsprojekt och parterna har även gemensamt tagit fram ett nytt samverkansbaserat avtal som gäller fram till och med 2034. Avtalet tydliggör roller och ansvar och skapar bättre förutsättningar för långsiktig planering.

Underhållsplanen som togs fram för depåers spårvägsanläggningar 2024 har fortsatt vara vägledande. Syftet med planen är att utgöra ett planerings- och beslutsunderlag för depåforumets årliga beställningar av underhållsåtgärder. Åtgärder har genomförts vid depå Rantorget och nästa större insats planeras i depå Majorna kommande år. Arbetet genomförs i nära samverkan med Västfastigheter, med målet att säkerställa en funktionell och säker spårvägsanläggning.

Depå

Den förändrade fordonsflottan innebär att även depåerna behöver utvecklas. Vi måste förvalta nya vagnsmodeller samtidigt som vi avvecklar depåfunktioner för de äldre modellerna.

Stora delar av våra fastigheter är åldrade och har behov av reinvestering. Under 2025 togs beslut om att bygga om depå Majorna. Parallellt har åtgärder genomförts för att hantera tidigare utmaningar vid depå Ringön, och målsättningen är att vi under 2026 ska ha full depåkapacitet där, vilket skapar bättre möjligheter för drift och underhåll av fordonen.



Yttre faktorer som påverkar oss

Trafikmiljön

Våra spårvagnar trafikerade under 2025 elva linjer och 336 hållplatslägen fördelade på 133 hållplatser. Under årets två sista veckor tillkom dessutom linje 12, med tre hållplatser längs Lindholmsallén, som öppnade den 14 december.

Med 186 växlar och 24 kilometer enkelspår på depåområdena samt 264 växlar och 18 mil enkelspår ute i stadsnätet är vi i dag Nordens största spårvägssystem. Under en vardag i vintertabell kör våra vagnar ett varv runt jorden och gör cirka 410 000 resor.

Dagens linjestruktur infördes 2003 i samband med en större förändring av Göteborgs spårnät, vanligen kallad Kringen. Kringen (etapp 1) bestod av nya spår i Skånegatan mellan Ullevi och Korsvägen, Chalmerstunneln mellan Korsvägen och Chalmers tekniska högskola samt en bro över Dag Hammarskjöldsleden som förbinder Sahlgrenska med Linnéplatsen.

Linjenätet utformades utifrån principen att alla linjer, med några få undantag, ska ha samma turtäthet. Det innebär att antalet linjer på en sträcka anpassas efter kapacitetsbehovet.

Resandet har sedan den senaste stora linjestrukturförändringen 2003 ökat med drygt 80 procent fram till 2019. I dag är vissa linjer obalanserade mellan ändpunkterna. Ett tydligt

exempel är linje 11, som har högt kapacitetsbehov mellan Bergsjön och Majorna, men relativt få resenärer mellan Majorna och Saltholmen – förutom under sommaren då många reser till havet.

Ett av Kringen färdigställdes 2015 och gav, med nya spår från Järntorget över Skeppsbron till Lilla torget, en smidigare förbindelse mellan Järntorget och Brunnsparken. Den hade dock ingen större påverkan på linjestrukturen.

Brunnsparken är i dag den enda stora kopplingen mellan väst och öst i centrala Göteborg, vilket begränsar framkomligheten. Det är en svag länk ur robusthetssynpunkt, eftersom tio av elva spårvägslinjer och sju busslinjer trafikerar platsen. Denna och flera andra faktorer påverkar punktlighet, fasning, framkomlighet och kapacitet, vilket gör resorna mindre tillförlitliga och kapaciteten ojämn.

I takt med att Göteborg och Mölndal växer – och resandet med spårvagn likaså – behöver vi fortsätta arbeta med flera områden för att förbättra framkomligheten. Det gäller bland annat signalsystem, hållplatser och prioritering mellan trafikslag. Stora infrastrukturobjekt som Allélänken, Stadsbanekrysset vid Åkareplatsen, Bangårdsförbindelsen och Lindholmsförbindelsen är kritiska och kommer att förbättra framkomligheten i centrum. Även utbyggnaderna i Lindholmsallén, Eriksberg, Backa och längs Dag Hammarskjöldsleden innebär betydande förbättringar – eftersom spårvagnen kan transportera fler resenärer per fordon än buss. Det är avgörande för att minska fordonsrörelser i centrum, öka kapaciteten i markplanet och skapa utrymme för fler kollektivtrafikresenärer.



Medarbetaren

Vi som jobbar här

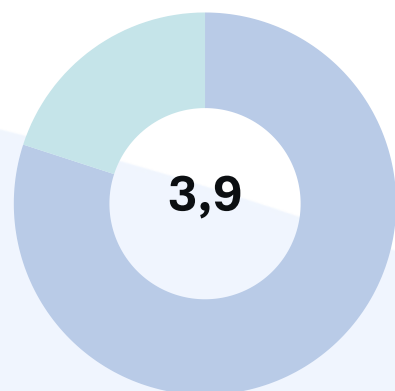
Göteborgs Spårvägar har 1 400 medarbetare. Flest är våra förare, de är cirka 700 personer. Vi har även till exempel olika tekniker och mekaniker, instruktörer, svetsare och samordnare, gruppchefer, trafikledare och en vd. 400 arbetar i våra verkstäder, depåer och med spåranläggningen och 50 med trafikledning. Fördelade på sju avdelningar och 110 yrkestitlar ser vi till att spårvägstrafiken är säker, tillgänglig och tillförlitlig årets alla dagar.

Våra medarbetare representerar Göteborgs invånare och vi ser mångfald som en viktig aspekt i verksamheten. Vi vill att alla ska känna sig inkluderade hos oss oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet,

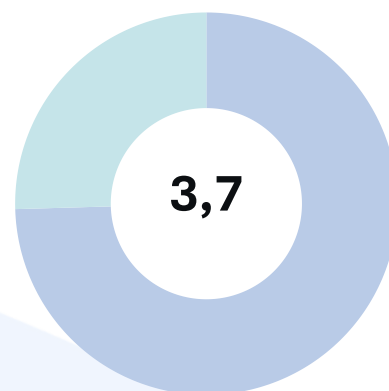
religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder.

Verksamheten bemannas i första hand med heltidsanställda, men vid behov av spetskompetens eller vid tillfälliga arbetstoppar anlitas timanställda, konsulter eller underentreprenörer.

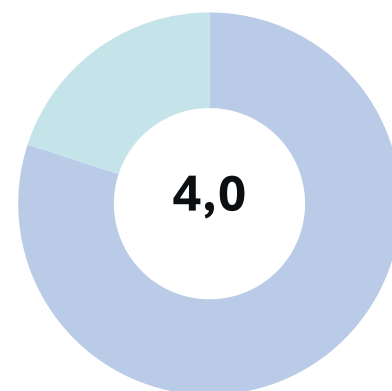
Våra medarbetare är mycket stolta över att jobba på Göteborgs Spårvägar och vi trivs på vår arbetsplats. Det är något som märks bland annat i engagemanget bland våra medarbetare.



Jag är stolt över att jobba på ett bolag inom Göteborgs stad.

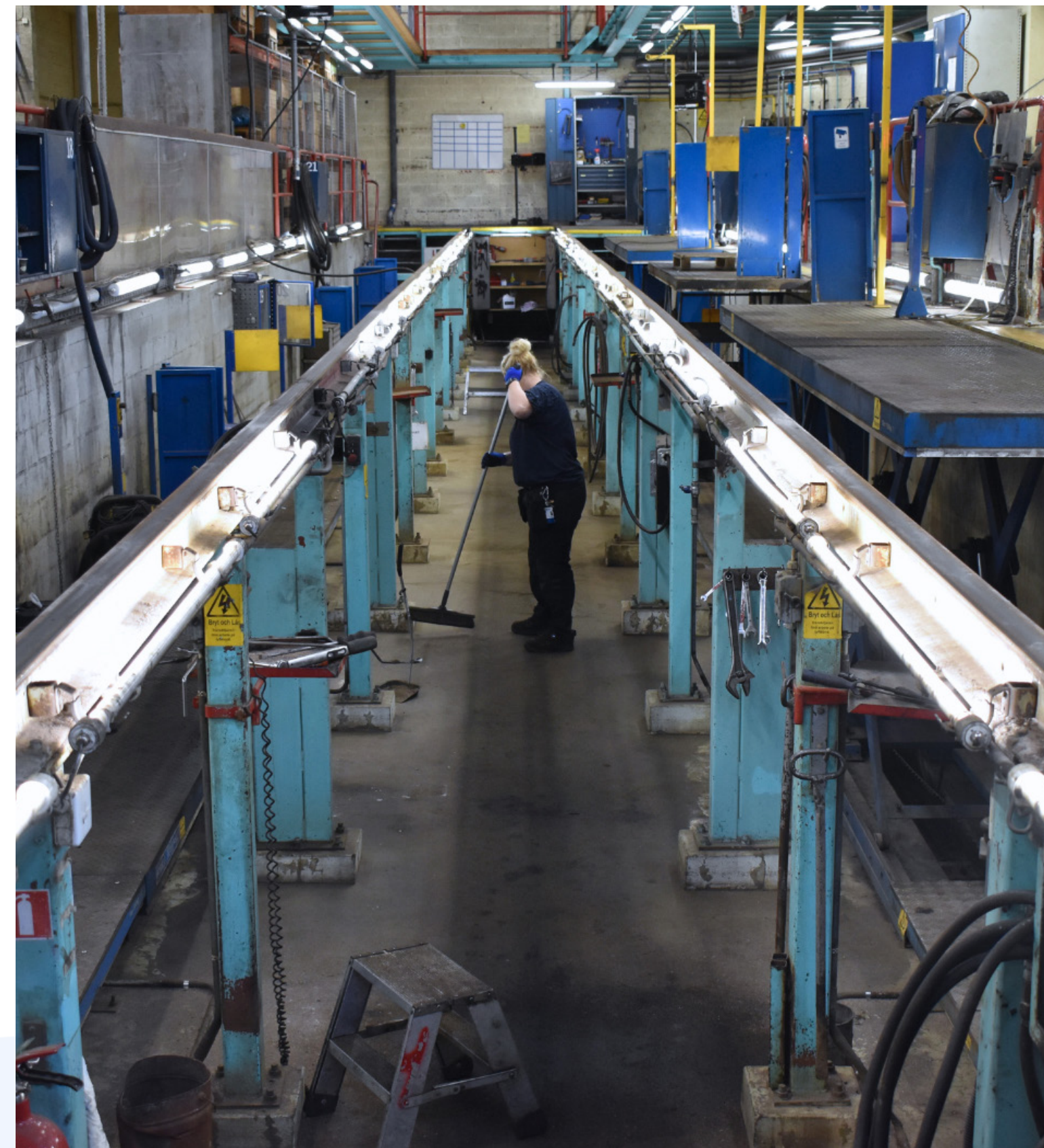


Jag rekommenderar gärna Göteborgs Spårvägar som arbetsplats.



Jag är generellt nöjd med Göteborgs Spårvägar som arbetsgivare.

Ur medarbetarenkäten 2025. Maxtal 5.



Johanna Hector Lund

Ordförandeord

Ännu ett händelserikt och spännande år har passerat för Göteborgs Spårvägar. När jag skriver detta råder snökaos i Göteborg vilket är ett tydligt exempel på de utmaningar verksamheten möter i sin vardag.

Trots utmaningar med snöröjning och kärvande växlar fortsätter spårvagnarna att rulla, tack vare medarbetarnas imponerande engagemang och starka servicevilja. Det är ett ständigt pågående lagarbete, både ute i trafiken och bakom kulisserna på depåerna och i den övriga organisationen.

Under 2025 har vi dessvärre sett en fortsatt negativ utveckling av antalet olyckor, trots vår nollvision och vårt aktiva säkerhetsarbete. Göteborgs trafikmiljö är komplex och många faktorer ligger utanför vår direkta kontroll. Våra förare vittnar om en tuff arbetsmiljö, och det är tydligt att en hållbar förbättring kräver samverkan mellan flera aktörer i staden, regionen och på nationell nivå. Styrelsen följer därför olycksstatistik, säkerhetsarbete och arbetsmiljöfrågor mycket noggrant och med stort engagemang.

Samtidigt ser vi positiva trender. Resultatet från årets medarbetarundersökning visar både ökad svarsfrekvens och ett betydande lyft i medarbetarindex – ett

kvitto på att vårt arbete för en bättre arbetsmiljö ger resultat. Utmaningarna kring kompetensförsörjning har också minskat. Inför 2026 har vi nu balans mellan antalet förare och behovet, vilket innebär att vi inte längre behöver dra in trafik på grund av personalbrist. Detta är resultatet av bland annat en högre genomströmning i förarutbildningen och att fler förare väljer att stanna kvar hos oss.

Trepartssamverkan mellan Göteborgs Spårvägar, stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik har fortsatt att utvecklas, och arbetssätten enligt det nya avtalet för drift och underhåll av spårvägsbanan har implementerats och trimmats in. Det framgångsrika samverkansarbetet har börjat märkas på flera sätt, till exempel genom effektivisering av underhålls- och reparationsarbetet i banan. Detta har lett till färre hastighetsnedsättningar och färre akuta störningar i trafiken på grund av fel i anläggningen, mycket glädjande.

En viktig organisatorisk förändring under 2025 är att Göteborgs Spårvägar AB från och med halvårsskiftet i juli 2025 nu ligger direkt under Stadshus AB, efter att avvecklingen av kollektivtrafikklustret och det tidigare moderbolaget Göteborgs kollektivtrafik AB har genomförts.

Styrelsen har årligen två tillfällen tillsammans med bolagsledningen då vi lyfter blicken och fokuserar helt på strategi, innovation och framtid. Under 2025 har ett av våra viktigaste fokusområden varit att driva



ständig förbättring och effektivisering av verksamheten genom att utveckla mer effektiva arbetssätt och säkerställa ett optimalt resursutnyttjande. Vår ambition är att kunna leverera en ännu bättre spårvagnstrafik till en lägre kostnad. Här ser vi potential, bland annat genom ökad tillgänglighet i fordonsflottan, kostnadseffektiv drift och ett smartare nyttjande av våra personella resurser genom optimerad schemaläggning.

Detta arbete har gett värdefulla insikter som legat till grund för uppdateringen av affärsplanen och våra bolagsmål. Det är glädjande att vi redan vid årets slut ser resultat av effektiviserings-

arbetet. År 2025 avslutas med ett positivt ekonomiskt resultat, och vi går in i 2026 med en budget där kostnaderna är lägre än tidigare år, trots en planerad ökning av spårvagnstrafiken i form av fler totalt körda kilometer.

Jag summerar året med stolthet över allt vi har åstadkommit tillsammans. Ett varmt tack till alla medarbetare och samarbetspartners! Ert engagemang är avgörande för att vi ska kunna erbjuda en säker, hållbar och välfungerande spårvagnstrafik för våra resenärer.

Mentorsprogrammet är ett sätt för nya förare att få en trygg kollega att vända sig till när man är ny på stan.

ÅRSBERÄTTELSE 2025

Mål och leveranser



Mål och leveranser

Styrning och utveckling

Våra bolagsmål

Göteborgs Spårvägar kraftsamlar verksamheten gentemot fem bolagsmål. Bolagsmålen är tätt sammankopplade och påverkar i hög grad varandra. Tillsammans utgör de en helhet för vad som anses vara kritiska framgångsfaktorer för oss. För att kunna mäta hur väl vi når upp till bolagsmålen har en eller flera huvudindikatorer kopplats till respektive mål. Flera faktorer är avgörande för hur väl vi når upp till målen. Huvudindikatorerna hjälper oss att styra i en positiv riktning.

1. Ökat resande
2. Säker och hållbar resa
3. Säkrad kompetensförsörjning
4. Nöjda kunder
5. Ständigt förbättrad effektivitet

Ökat resande

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

Ständig resandeutveckling

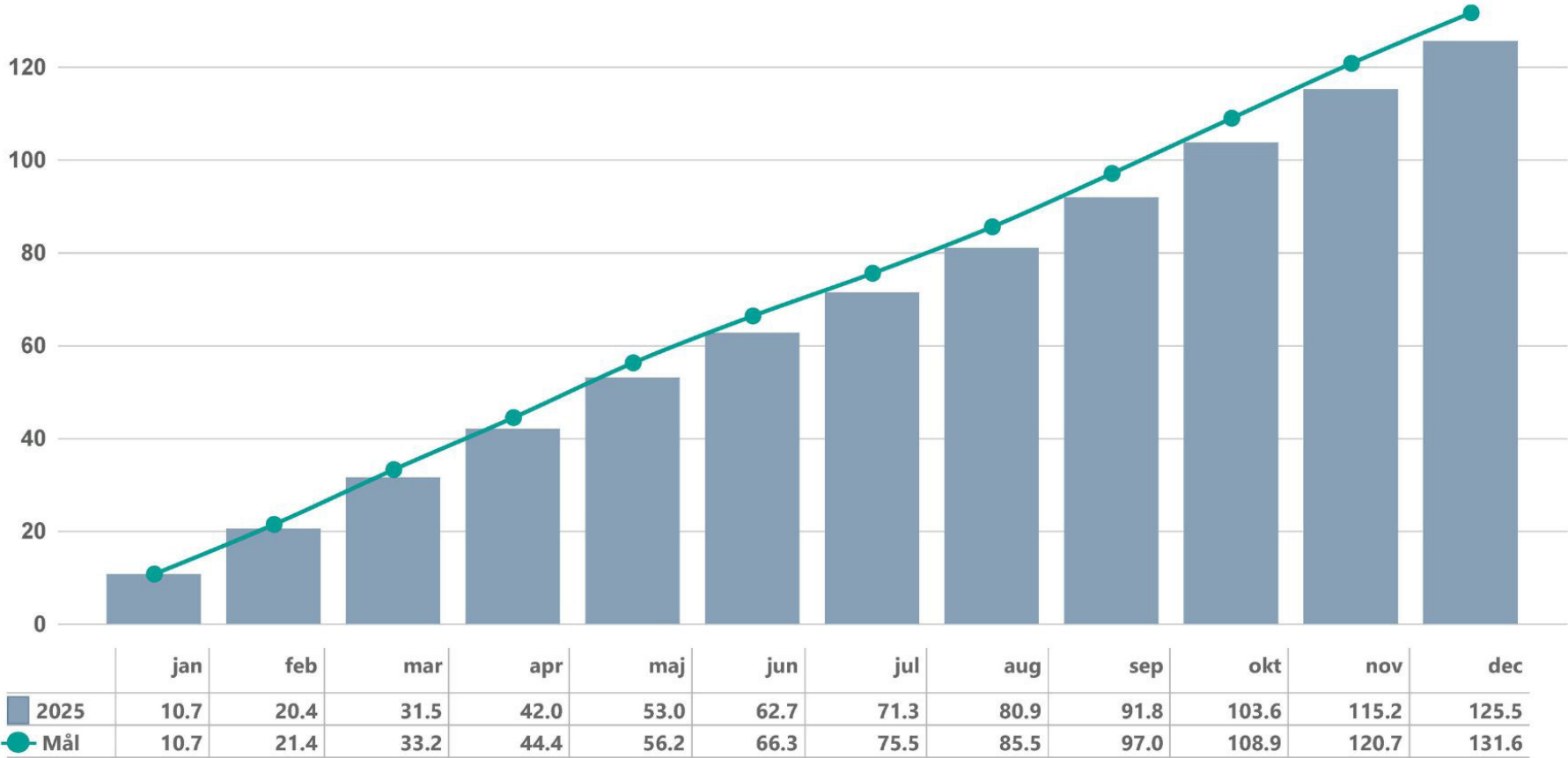
Det ackumulerade resandet för 2025 blev 125,5 miljoner, en liten ökning mot föregående år.

Samtliga spårarbeten och evenemang 2025 innebar en total produktionsminskning motsvarande 0,8 procent gentemot budgetproduktion vilket till största del kan härledas till det stora spårarbetet på Hisingsbenet i februari månad samt sommarens stora spårarbeten. Trots denna produktionsminskning 2025 så överträffade resandet fjolårets resultat.

För att säkerställa ett ökat resande enligt uppsatta mål behöver bland annat framkomlighet, fordonsfel, spårvägsanläggning och fordonsbrist åtgärdas. Detta sker med hjälp av olika handlingsplaner och strategier. Att göra spårvagnsresan mer pålitlig och minska restiderna kommer med största sannolikhet att generera fler resenärer. Underhåll av spårvägsanläggningen måste utföras för att eliminera hastighetsnedsättningar och driftstörningar samt säkerställa en hållbar kvalitet i produkten.

Den nyöppnade spårvägen i Lindholmsallén, som började trafikeras i december 2025, förväntas öka spårvagnsresandet signifikant. Den löpande driftsättningen av fler M34-vagnar i trafik förväntas ytterligare öka resandet, då komforten ökar signifikant under trafiktopparna samtidigt som trängseln minskar.

Resandeutveckling
(ack. antal miljoner resor) 2025



Säker och hållbar resa

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

Totalt antal olyckor

	2021	2022	2023	2024	2025
Total	531	477	468	449	476

Totalt antal körda tågkilometer innan olycka

	2021	2022	2023	2024	2025
Total	27 384	29 559	30 156	31 466	29 858

Totalt antal tillbud

	2021	2022	2023	2024	2025
Total	2 611	2 374	2 387	1 394	1 863

Totalt antal körda tågkilometer innan tillbud

	2021	2022	2023	2024	2025
Total	5 569	5 939	5 912	10 135	7 629

Olyckor i trafik

Totala antalet olyckor ökade med sex procent under 2025, vilket är långt under målet att minska antalet olyckor med tio procent.

En samlad genomgång av samtliga händelsekategorier och trafiksäkerhetsmål visar både positiva och negativa förändringar jämfört med 2024. Vissa områden uppvisar minskningar med förbättrade resultat, medan andra har haft en negativ utveckling. Särskilt allvarligt är att antalet allvarligt skadade och omkomna under 2025 var de högsta på flera år.

Här redovisas en sammanställning för den senaste femårsperioden, baserad på samtliga olyckor och tillbud. Statistiken jämför antalet olyckor och tillbud i relation till antalet körda tågkilometer, det vill säga hur långt verksamheten kör innan en olycka eller ett tillbud inträffar. Här kan en positiv trend noteras under 2025 jämfört med både 2023 och 2024.

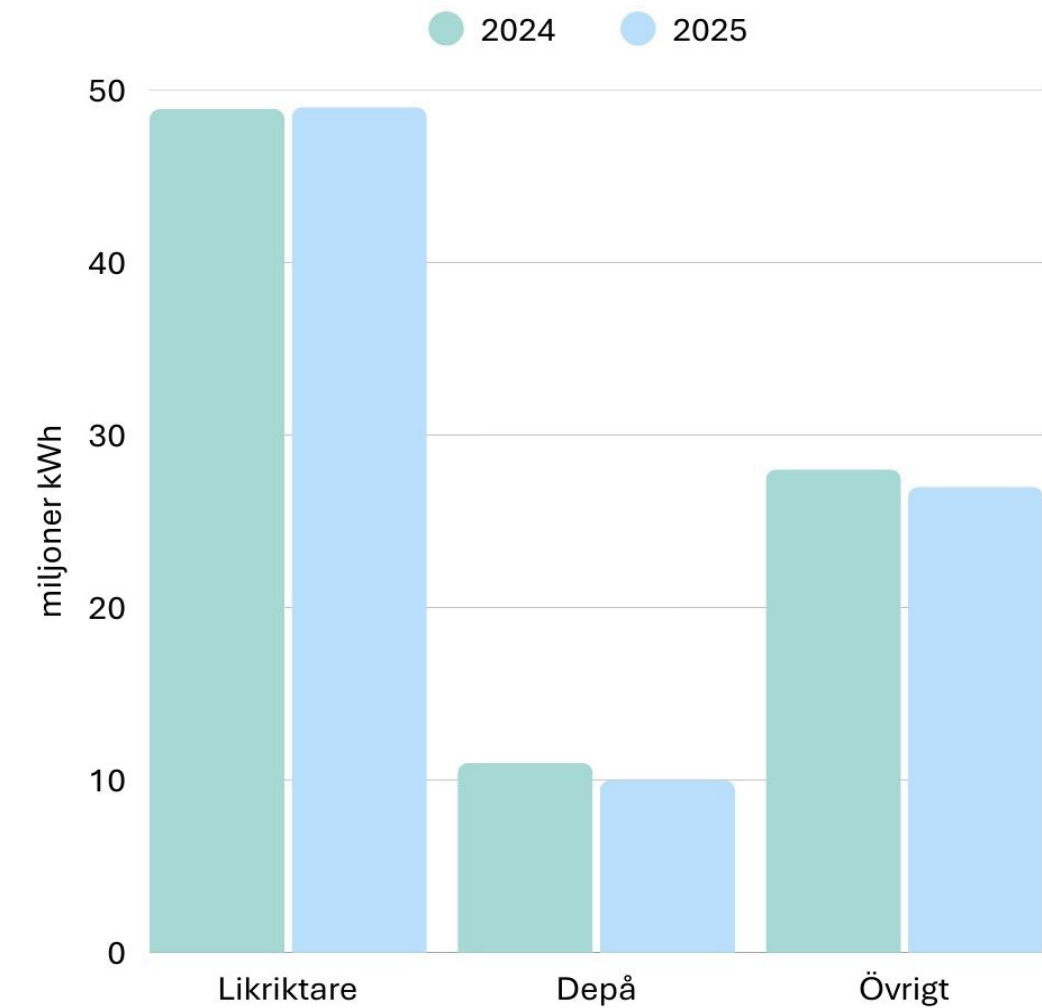
Antalet vägtrafikolyckor ökade marginellt under 2025 jämfört med 2024, trots det fastställda målet om en minskning med tio procent jämfört med föregående år. Utfallet bör dock ses i ljuset av de omfattande vägarbeten som pågått under året på flera sträckor. Dessa arbeten har inneburit tillfälliga trafiklösningar, såsom mobila trafiksignaler och trafikomläggningar, vilket på vissa platser har lett till köbildning och försämrad framkomlighet. Sammantaget kan detta ha bidragit till en förhöjd risk för denna typ av olyckor.

Under andra halvåret 2024 noterades en ökning av antalet fallolyckor i vagn, en utveckling som tyvärr har fortsatt under 2025. Trots detta kan en nedåtgående trend över tid fortfarande konstateras för denna olyckstyp. En fullständig trafiksäkerhetsredovisning finns i nästa kapitel.

Energiförbrukning

Elanvändningen fördelar sig enligt följande: Likriktare står för cirka 80 procent av den totala elanvändningen och låg i princip på samma nivå som föregående år. Depåer, som står för cirka 16 procent, minskade sin elanvändning med 8 procent jämfört med 2024. Övrig verksamhet minskade sin elanvändning med 5 procent.

De största relativa besparingarna har uppnåtts inom depåverksamheten, vilket är i linje med införandet av nya rutiner för att minska tomgång och onödig energianvändning.



Säkrad kompetensförsörjning

Ett positivt arbetsgivarvarumärke och ett attraktivt arbetsgivarerbjudande är avgörande för att kunna attrahera, rekrytera, utveckla och behålla nuvarande och framtida medarbetare, vilka utgör grunden för vår verksamhet.

Medarbetarenkät

Under hösten 2025 genomfördes en medarbetarundersökning. Resultatet visar den högsta HME-nivån hittills, 79, jämfört med 73 år 2024. Utfallet ligger nära bolagets mål och något under stadens genomsnitt. Bedömningen av närmaste chef är genomgående god. Samtidigt uppger 18 procent av medarbetarna att de har utsatts för trakasserier eller mobbning under det senaste året. Detta är ett prioriterat förbättringsområde inför 2026. Svarsfrekvensen var hög då 87 procent av medarbetarna deltog.

För att följa upp resultaten genomför bolaget sedan flera år tillbaka en pulsmätning. Pulsmätningen har fokuserat på frågor om kränkande särbehandling och tystnadskultur. Utifrån resultaten har åtgärder vidtagits. HR har tagit fram APT-material om kränkande särbehandling som används i hela bolaget. Arbetet syftar till att stärka arbetskulturen, motverka tystnadskultur och öka den psykologiska tryggheten.

Nöjda medarbetare

Vi arbetar långsiktigt för att skapa en trygg, hälsosam och inkluderande arbetsmiljö. Under året har flera insatser genomförts för att stärka medarbetarnas välmående, minska sjukfrånvaron och följa upp arbetsklimat och ledarskap.

Vi erbjuder ett brett stöd för att främja god hälsa, bland annat genom hälsoundersökningar, friskvårdsbidrag, träningsgrupper, Vikt-väktargrupper och tillgång till medarbetarstöd.

Sjukfrånvaron under 2025 låg kvar på den lägre nivå som uppnåddes 2024. Den ackumulerade sjukfrånvaron uppgick vid årets slut till 5,5 procent, jämfört med 5,6 procent år 2024 och 6,3 procent år 2023. Avdelningen Trafikpersonal och service har dock en högre sjukfrånvaro än övriga delar av bolaget.

Hot och våld i kollektivtrafiken är ett ökande problem och påverkar arbetsmiljön för många medarbetare. För att minska risken för att medarbetare utsätts erbjuder bolaget utbildning i konflikthantering samt tekniska lösningar som gör det möjligt att snabbt tillkalla hjälp vid behov.

Kompetensförsörjning

Göteborgs Spårvägar har en kompetensförsörjningsstrategi med tillhörande handlingsplan. Bristyrken inom bolaget har varit främst förare och tekniker. Den handlingsplan som kopplats till förarförsörjning har gett goda resultat i form av minskad personalomsättning och högre HME. Satsningar på bland annat lön och marknadsföring har också gett effekter på inflödet av personal där bolaget tillsatt utbildningsplatser i betydligt högre grad än tidigare och där examinationsgraden också ökat. Fokus nu blir att fortsätta arbetet med att behålla våra förare samt att fortsätta arbetet med att öka attraktiviteten för yrket.

Bolaget har tagit fram en process och etablerat arbetssätt för att följa upp förarförsörjningsprocessen och dess ingående steg. Dess åtgärder har lett till att vi nu är i balans när det gäller förare på bolaget. Vi har fortsatt en utmaning när det gäller tekniker inom infrastrukturuområdet och vi fortsätter det systematiska arbetet för att komma ikapp där.

Vårt arbetsgivarvarumärke

Vi har under de senaste åren satsat på att arbeta mer med vårt varumärke, både internt och externt.

Intern kommunikation är avgörande för att informera, engagera och motivera medarbetare, vilket leder till ökad produktivitet, starkare företagskultur, bättre samarbete och minskad personalomsättning genom att skapa en känsla av delaktighet, syfte och tillhörighet.

Målet är att medarbetaren lätt ska ha åtkomst till den information hen behöver för att utföra sitt arbete, veta vad som pågår inom bolaget och då och då få kuriosa nyheter och inslag som skapar stolthet och glädje. Vi har exempelvis under 2025 fokuserat på att stärka den organisatoriska tilltron genom stärkt kommunikation från bolagsledningen.

Göteborgs Spårvägar har de senaste två åren syns mer i sociala medier och speciellt på Instagram där vårt följarantal nu har passerat 13 000. Vår närvaro i sociala medier är en viktig del i arbetet med att stärka yrkesstoltheten och bygga ett trovärdigt varumärke och främja tilliten till vår verksamhet. Genom att lyfta fram medarbetarnas kompetens, vardag och engagemang skapar vi stolthet internt samtidigt som omvärlden får en bättre förståelse för bredden av vår verksamhet. Exponeringen ger oss framför allt också möjligheten att nå ut med våra egna ord och budskap.

Nöjda kunder

Våra resenärer, Västtrafik och stadsmiljöförvaltningen ställer höga krav på oss som kollektivtrafikbolag. En aktiv och god dialog med våra kunder är en förutsättning för att vi ska kunna utvecklas som bolag. Dialogen tillsammans med en förutsägbar leverans av god kvalitet ger oss förtroende och handlingsutrymme.

Kundernas behov, krav och önskemål är viktiga för oss och vi strävar alltid efter att uppfylla kundernas förväntningar. Genom att mäta kundernas synpunkter och upplevelse, analysera utfall och förbättra oss får vi nöjdare kunder.

Nöjdhetsindex

Mätningen Kundnöjdhet ombord (KNO), som Västtrafik genomför ombord på spårvagnarna, är en enkät med frågor som resenärerna får fylla i via surfplattor eller mobil. Tabellen anger medelbetyg mellan 1 och 5 per kvartal samt ackumulerat för 2025 jämfört med 2024. Målen för 2025 varierar beroende på kategori, mellan 3,6 och 4,3.

Vi har en relativt god måluppfyllnad där flera kategorier når målet. "Störningsinformation" är den största utmaningen med lägst värde.

Frågeförkortning	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	Genomsnitt 2024	Genomsnitt 2025	Mål 2025
Senaste resan	4.1	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
Helt, rent och städat	3.8	3.6	3.8	3.7	3.7	3.7	3.8
Behagligt klimat	4.1	3.7	3.5	4.0	3.8	3.8	3.9
Trevligt bemötande	4.3	4.0	4.0	4.1	4.0	4.1	4.1
Personalen uppmärksam	4.1	3.9	4.0	4.0	4.0	4.0	4.1
Körstil	4.2	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.2
Hållplatsinformation	4.2	4.2	4.2	4.3	4.2	4.2	4.3
Plats ombord	3.7	3.6	3.7	3.6	3.5	3.6	3.6
Litar på tidhållning	4.0	3.6	3.7	3.7	3.5	3.8	3.6
Störningsinformation	3.8	3.5	3.6	3.6	3.5	3.6	3.6
Trygg ombord	4.2	4.0	4.1	4.1	4.0	4.1	4.1
Nöjd med Västtrafik	3.6	3.6	3.6	3.6	3.5	3.6	3.6

4 Nöjda kunder

Trafikservicegrad

Trafikservicegrad visar andel störningsfri trafik och anger hur väl vi levererat spårvagnstrafik enligt avtal. Diagrammet anger medelvärde per månad totalt för alla linjer.

Trafikservicegraden har förbättrats under 2025 jämfört med 2024. Under 2024 bedömdes målet om en trafikservicegrad på 96 procent vara utmanande då externa parametrar hindrar trafiken. Men under 2025 nådde vi en trafikservicegrad på 95,2 procent (jämfört 93,5 2024).

För att stärka trafikservicegraden har följande prioriterats under 2025:

- 1. Stabil bemanning genom rekrytering och planering samt analys av felkörningar.
- 2. Samverkan med externa aktörer för att minska påverkan från evenemang och demonstrationer.
- 3. Uppföljning av återkommande vagnsfel per vagnsindivid.

Punktlighet

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

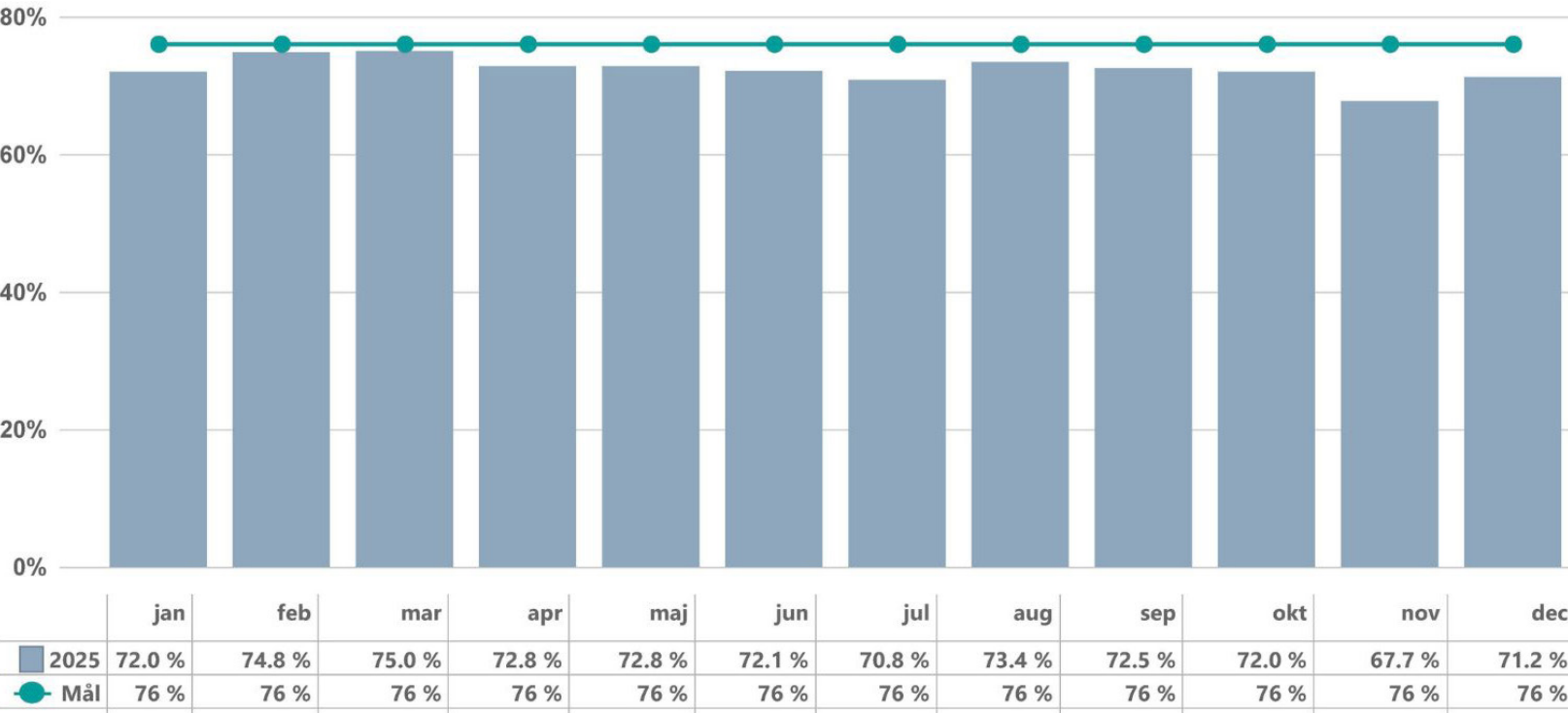
Punktligheten varierar under året. I november var den som lägst med 67,7 procent och i mars var den som högst med 75,0 procent. Målet för 2025 på 76 procent har därmed inte uppnåtts. Genomsnitt för hela året ligger på 72,3 procent vilket är en förbättring mot 2024 då genomsnittet var 71,3.

På samma sätt som trafikservicegraden påverkas negativt av trafiksituationen i staden så påverkas även punktligheten och reshastigheten av detta. Arbeten i infrastrukturen tvingar både kollektivtrafik och övrig trafik att samsas om en mindre yta. Detta skapar köer, förseningar och framkomlighetsproblem i trafiken. Under hösten påverkar lövhalka punktligheten negativt.

Trafikservicegrad per månad 2025



Punktlighet 2025



Ständigt förbättrad effektivitet

Genom effektiva arbetssätt och rätt nyttjande av resurser uppnås förbättrad effektivitet. Förbättrad effektivitet innebär att vi "får mer för pengarna". För att förbättra våra arbetssätt och därmed skapa förutsättningar för förbättrad effektivitet behöver vi arbeta processorienterat och med ständiga förbättringar. Detta görs genom god förmåga att mäta utfall, analysera och vidta åtgärder.

5.1 En effektiv organisation

Stöd- och gemensamma kostnaderna ska takta med verksamhetskostnaderna. Detta mäts genom att sätta dessa kostnader i förhållande till de totala verksamhetskostnaderna. Utfallet för 2025 blev 11,5 procent, vilket är 0,2 procentenheter bättre än målet för 2025 som var satt till 11,7 procent. Den positiva avvikelsen förklaras främst av omorganisationer inom stödverksamheten vilket har lett till lägre personalkostnader samt att vakanta tjänster inte tillsatts. Även de totala verksamhetskostnaderna är lägre än budget, vilket också påverkar utfallet.

5.2 En effektiv anskaffningsprocess

Anskaffning ska ske från avtalade leverantörer. Detta mäts genom att värdet av anskaffningar från icke avtalade leverantörer ska minska. Utfallet för 2025 blev -14 procent, vilket är 4 procentenheter sämre än målet för 2025 som var satt till -10 procent. Avvikelsen beror främst på den avtalslöshet som rådde under en period inom spårtjänstsavtalen och som har en stor påverkan på bolagets totala spendering.

5.3 En effektiv och tillgänglig fordonsflotta

Antal vagnar som står still med anledning av kilometerbaserat underhåll, konditionsbaserat underhåll, akut underhåll, händelser samt projekt ska minska. Detta mäts genom hur stor andel av våra vagnar som stått still i mer än sju dagar. Utfallet för 2025 blev 47 stillastående vagnar, något målvärde var inte satt då indikatorn beslutades efter det att affärsplanen för 2025 fastställdes. Målet är att under 2026 landa på 45 stillastående vagnar, vilket är en minskning på fem procent.

5.4 GS ska ha en kostnads-effektiv drift

Kostnader för akut underhåll ska minska jämfört med föregående år. Detta mäts genom att värdet för ärenden med prioriteringsgrad 1 enligt Säkerhetsordningen under året ska minska.

Inför 2025 justerades indikatorns målvärde från att avse antal ärenden till att i stället avse det ekonomiska värdet av ärendena. Förändringen genomfördes efter att affärsplanen fastställdes, i syfte att bättre spegla kostnadseffektiviteten i underhållsarbetet. Utfallet för 2025 uppgick till 8 749 000 kronor inklusive åtgärder vid Wieselgrensplatsen. Exklusive Wieselgrensplatsen uppgick utfallet till 5 016 608 kronor, vilket är väsentligt lägre än budgeten för 2025 som var 7 875 000 kronor.

5.5 Effektivt nyttjande av periodtid

Periodundertiden i schema ska minska vilket mäts genom att titta på hur stor andel av den faktiska arbetstiden i respektive schemaperiod som förhåller sig till schemats planerade arbetstidsmått. Utfallet för 2025 blev en minskning av periodundertiden med 22%, vilket är 7 procent bättre än målet för 2025 som var att nå en minskning med 15%. Avvikelser i periodtid beror bland annat på att scheman inte fullt ut matchat produktion samt att vi haft avvikelser i scheman kopplade till störningar i trafik såsom arbeten i bana.

Trafiksäkerhetsrapport

Framtid möter dåtid när splitternya M34 och trotjänaren M29 rullar genom staden.

Trafiksäkerhet i fokus varje dag

Säkerhet är vårt viktigaste kärnvärde och en självklar del av vår verksamhet.

I den här trafiksäkerhetsrapporten sammanfattar vi vårt trafiksäkerhetsarbete för verksamhetsåret 2025. Syftet är att kommunicera de åtgärder bolaget vidtagit under året för att kontinuerligt stärka säkerheten.

Systematiskt trafiksäkerhetsarbete

Nollvisionen är en självklar utgångspunkt i vårt säkerhetsarbete och präglar hur vi arbetar för en trygg spårvägstrafik. Genom ett aktivt och förebyggande trafiksäkerhetsarbete försöker vi identifiera risker i ett tidigt skede så att vi kan vidta åtgärder för att minska risken för olyckor. Verksamhetens övergripande mål är att upprätthålla en hög säkerhetsnivå så att medarbetare, resenärer samt alla som arbetar i eller vistas i nära anslutning till spårvägsanläggningen kan känna sig trygga. Säkerheten är därmed en prioriterad och styrande princip i verksamheten.

Utredning av tillbud och olyckor

Utredningar av olyckor och tillbud är en viktig del i stadens och bolagets strävan mot att nå nollvisionen. Utredningar ingår i stadens och bolagets internrevisionsprogram som ska säkerställa att fel, risker eller brister identifieras, analyseras och utreds.

Syftet är att förstå vad som har hänt, varför det har hänt och vad vi kan göra för att en liknande händelse inte händer igen. Trafiksäkerhetsarbetet är därmed både ett proaktivt och reaktivt verktyg för att stärka säkerheten både på kort och lång sikt.

Säkerhet som laginsats

Säkerhet är inget vi kan kompromissa med – det är ett ansvar som är tydligt reglerat i lag och det ansvaret tar vi tillsammans med stadens och regionens kollektivtrafikaktörer. Genom samverkan och ett gemensamt säkerhetsfokus arbetar vi för en tryggare trafikmiljö för alla.

Trafiksäkerhetsmål och utfall

Göteborgs Spårvägar har tillsammans med stadsmiljöförvaltningen fastställt gemensamma trafiksäkerhetsmål för spårvagnstrafiken. Målen skapar riktning, fokus och mening för det gemensamma trafiksäkerhetsarbetet och klargör vad som ska uppnås och underlättar prioriteringar.

Under pandemin minskade antalet olyckor då vi hade reducerad trafik. År 2023 började vi återgå till en mer normal trafikmängd, vilket medfört en viss

ökning i olycksfrekvensen. Under 2024 såg vi en blandad utveckling. Antalet vägtrafikolyckor har ökat marginellt under 2025 jämfört med 2024, trots det fastställda målet att minska antalet olyckor med tio procent jämfört med föregående år. Utfallet bör dock bedömas mot bakgrund av de omfattande vägarbeten som pågått under året på flera sträckor. Dessa arbeten har krävt tillfälliga trafiklösningar, såsom mobila trafiksignaler och trafikomläggningar, vilket på vissa platser har orsakat köbildning och försämrad framkomlighet. Detta kan i sin tur innebära en förhöjd risk för denna typ av olyckor.

Under andra halvåret 2024 noterades en ökning av antalet fallolyckor i vagn. Denna ökning har tyvärr fortsatt under 2025. Trots detta kan en nedåtgående trend över tid konstateras för denna olyckstyp.

Vid en samlad genomgång av samtliga kategorier och trafiksäkerhetsmål kan både minskningar med positiva resultat och öknningar med sämre utfall konstateras jämfört med 2024. Det bör särskilt noteras att antalet allvarligt skadade och omkomna under 2025 tyvärr var de högsta på flera år.

Trafiksäkerhetsforum

Eftersom säkerhetsarbete är ett arbete som måste bedrivas tillsammans behöver vi skapa fler ytor och forum för information, frågor, dialog och återkoppling och där den strategiska nivån kan möta och nå ut till de som utför det praktiska säkerhetsarbetet i vardagen.

Under 2025 har vi tagit fram en struktur och agenda och startat upp nya trafiksäkerhetsforum. Trafiksäkerhetsforumen ska finnas på samtliga nivåer i bolaget och syftet är att skapa förutsättningar för delaktighet och öka förutsättningarna för att de som är närmast sin verksamhet och därför kan den bäst, kan stötta bolaget i sitt arbete med att identifiera och hantera avvikelser, tillbud och riskobservationer.

Dessutom ska de av verksamheten uppskattade och värdefulla trafiksäkerhetsveckorna återuppträffa i ny kostym och nytt format under 2026.

Säkerhetsstyrning och bolagets nya säkerhetsordning (SÄO)

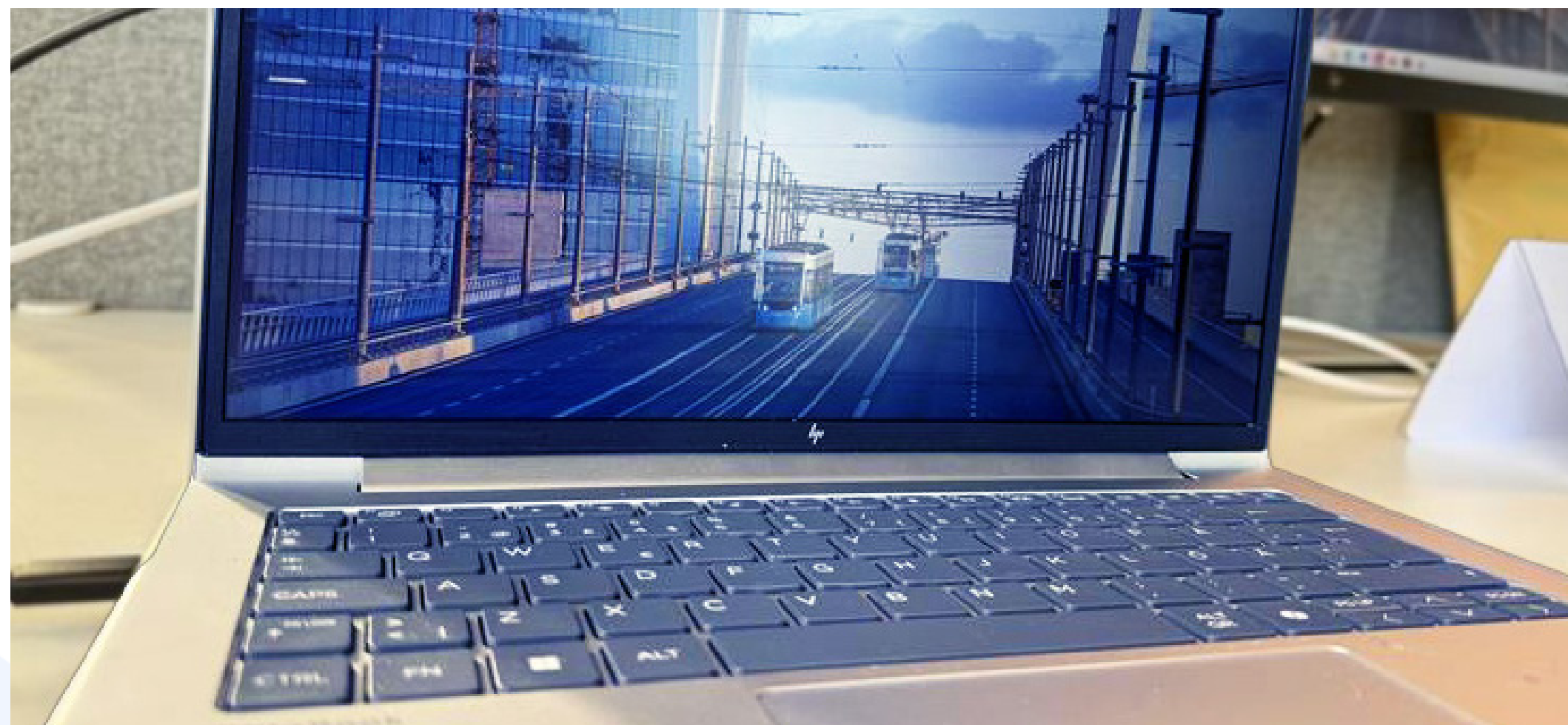
För att få bedriva spårvägstrafik krävs tillstånd från Transportstyrelsen. Göteborgs Spårvägar har tillstånd för trafikutövning och för spårinnehav i våra depåer, samt ansvar för särskild trafikledning genom ett överlåtelseavtal med stadsmiljöförvaltningen i Göteborgs stad. Göteborgs stad äger spårinfrastrukturen och innehar tillstånd för spårinnehav i stadens spårnät.

Den som bedriver tillståndspliktig spårvägsverksamhet ska upprätta en säkerhetsordning. Säkerhetsordningen behövs för att bolagets ledning ska kunna ta sitt ansvar och leda säkerhetsarbetet. Alltså utöva lagstadgad säkerhetsstyrning.

Säkerhetsordningen ska innehålla en förteckning över de säkerhetsbestämmelser som styr verksamheten samt omfatta de krav som ställs på verksamheten

Under året har regelverket genomgått omfattande revidering med syfte att förtydliga ansvar, roller och mandat och för ett mer riktat strategiskt fokus. Som en del i implementering och för att öka kunskapen om regelverket och hur säkerhetsarbetet ska bedrivas har bolaget under hösten genomfört obligatoriska utbildningar för alla chefer.

Regelverket ska vara lätt att hitta, såväl för interna som externa aktörer och lätt att ta till sig. Om det som skrivs är tydligt och lätt att förstå förbättras förutsättningarna för att det som skrivs också är så som arbetet utförs.



Informationssäkerhet

Under året har Göteborgs Spårvägar tagit tydliga steg för att stärka skyddet av information, system och människor. Genom målmedvetet arbete inom dataskydd, IT-säkerhet och krisberedskap har vi lagt en stabil grund för ökad trygghet, regel efterlevnad och långsiktig motståndskraft.

Vi har antagit nya styrdokument inom dataskydd vilket skapar en tydlig grund för ett mer enhetligt arbetssätt. Konsekvensbedömningen för kamerabevakning på depåer har färdigställts och slutliga rekommendationer har mottagits från dataskyddsombudet. Grunderna för kamerabevakningen har även dokumenterats enligt Integritetsskyddsmyndighetens nya mall för intresseavvägning. Under hösten rekryterades en ny dataskyddssamordnare som tillträder 2026.

IT-säkerhet har varit ett prioriterat område under året och har stärkts genom utveckling av säkerhetsprodukter, att säkerhetsenheten har medverkat i upphandlingar och ett ökat samarbete mellan IT-säkerhet och IT-avdelningen. I

arbetet har även äldre system avvecklats för att minska sårbarheter, samtidigt som styrande dokument har uppdaterats för att säkerställa tydliga riktlinjer och enhetliga processer.

Säkerhetsenheten har samtidigt förstärkts inom informationssäkerhet, vilket har bidragit till ökad synlighet och medvetenhet i organisationen. Medarbetarna har deltagit i phishingövningar och verksamheten har fått stöd i riskbedömningar genom strukturerad vägledning i att identifiera risker, bedöma konsekvenser och ta fram åtgärder. Bolagsledningen har informerats om kommande lagstiftning och genomgått utbildningar inom krishantering och uppdraget tjänsteman i beredskap. Under 2025 har även styrelsen deltagit i utbildning med övningsinslag.

Sammantaget har Göteborgs Spårvägar under året arbetat målmedvetet med att utveckla sin krisorganisation, som nu är uppdaterad i linje med Natos strukturer och ger en stabil grund för ett samordnat krisarbete.



Och säkerhetskultur, säkerhetskultur,
säkerhetskultur!

Ny trafiksäkerhetspolicy

Säkerhetskulturen ska genomsyra allt vi gör och handlar om de gemensamma värderingar, attityder, normer och beteenden som råder inom bolaget. Dessa gäller för alla och innebär att alla medarbetare i bolaget alltid sätter säkerheten främst, löpande undersöker sin verksamhet och utvärderar sina arbetssätt så att vi arbetar riskbaserat.

Under 2025 har vi lagt grunden för att på ett mer aktivt och strategiskt sätt arbeta med bolagets säkerhetskultur. Detta har vi gjort genom att förtydliga vad vi menar med säkerhetskultur i en ny trafiksäkerhetspolicy.

Vi arbetar systematiskt, planerat och riskbaserat med säkerhetsfrågor:

- Vi planerar, utvärderar och följer upp vårt arbete för att säkerställa att vi gör kontinuerliga framsteg och arbetar mot måluppfyllelse.
- Vi analyserar och utreder olyckor, tillbud och avvikelser och vidtar åtgärder för att lära och förebygga framtida händelser.
- Vi säkerställer att alla medarbetare har rätt kunskap, kompetens, förutsättningar och resurser för att kunna prioritera säkerheten i sitt arbete.
- Vi investerar kontinuerligt i utbildning och kompetensutveckling för medarbetare så att alla har den kunskap som krävs för att arbeta säkert.

Vi har en kultur...

Som är rapporterande och lärande

Medarbetare förstår att misstag och avvikelser är en naturlig del i komplexa system, att avvikelse- och tillbudsrapportering är en väsentlig del av riskhanteringen och att syftet med rapportering är lärande och förbättring och rapporterar därför tillbud, avvikelser och riskobservationer och detta uppmuntras.

Där alla i verksamheten har och visar på ett säkerhetsengagemang

Ledningen visar förståelse och engagemang och uppmuntrar arbetssätt där säkerhetsaspekter alltid väger tungt i beslut om hur man ska agera i olika situationer och belönar önskade beteenden såsom att medarbetare följer säkerhetsrutiner eller rapporterar om brister och avvikelser.

Där medarbetare har tillgång den information som dom behöver för att utföra sina arbetsuppgifter

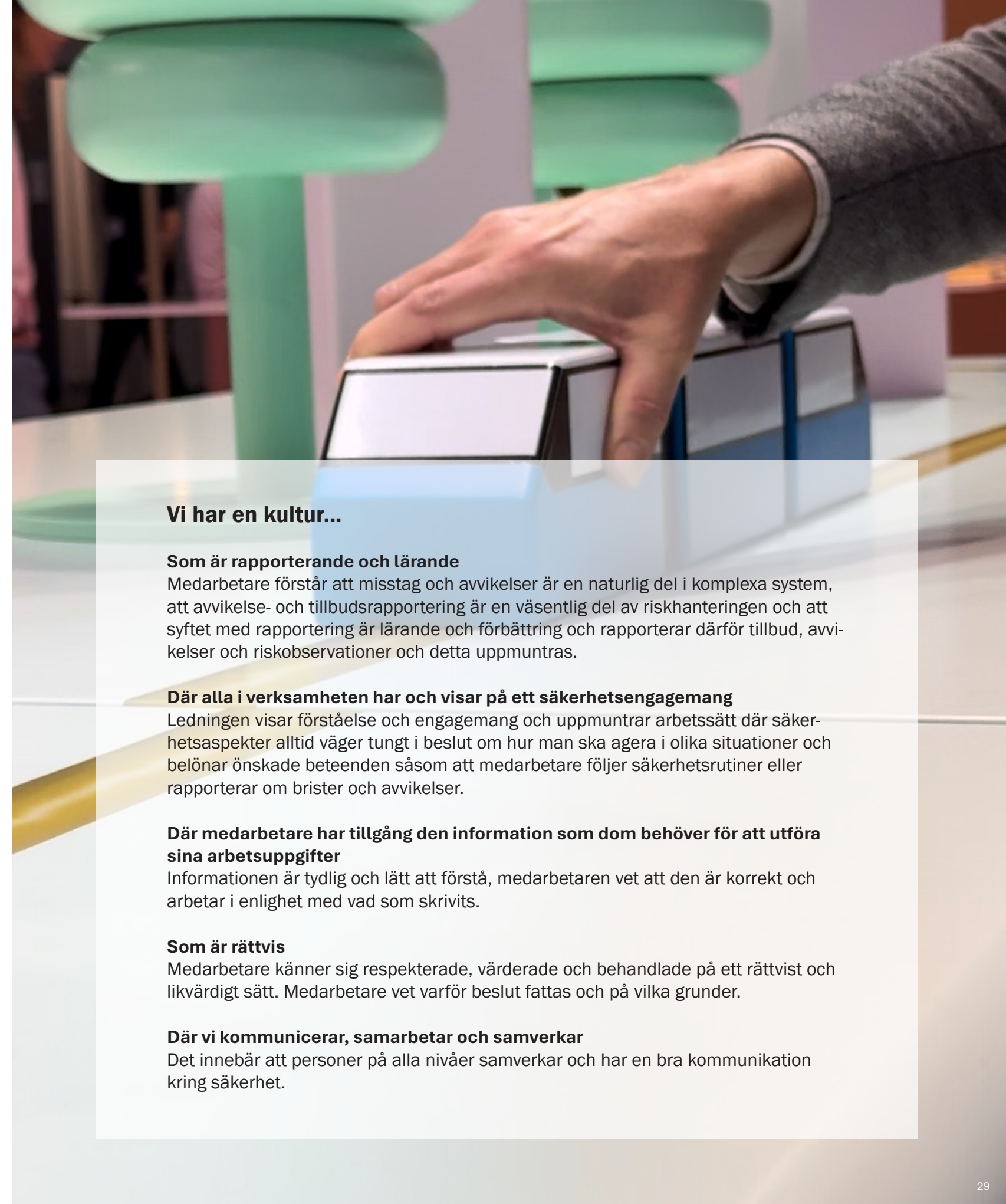
Informationen är tydlig och lätt att förstå, medarbetaren vet att den är korrekt och arbetar i enlighet med vad som skrivits.

Som är rättvis

Medarbetare känner sig respekterade, värderade och behandlade på ett rättvist och likvärdigt sätt. Medarbetare vet varför beslut fattas och på vilka grunder.

Där vi kommunicerar, samarbetar och samverkar

Det innebär att personer på alla nivåer samverkar och har en bra kommunikation kring säkerhet.



Händelsestatistik

Under 2025 har trafiksäkerhetsenheten och trafikledning-
en fortsatt att utveckla samarbetet och stärka samförstå-
elsen för respektive uppdrag. En korrekt gradering och
kategorisering av händelser är avgörande för att ge en
rättvisande bild av verksamheten samt för att säkerställa
att resurser prioriteras där behovet är som störst. Detta
skapar förutsättningar för ett mer effektivt och proaktivt
trafiksäkerhetsarbete. Samtidigt är det av stor vikt att
rapporteringen av händelser som kan innebära en risk för
olyckor fortsatt uppmuntras, för att möjliggöra vidtagande
av förebyggande åtgärder.

Sammanställning av händelsekategorier

Här redovisas en sammanställning för den senaste
femårsperioden baserad på alla olyckor och tillbud.
Statistiken visar en jämförelse mellan antal olyckor
och tillbud i relation till antalet körda tågkilometer,
det vill säga hur långt vi kör innan en olycka eller
tillbud inträffar. Här syns en positiv trend under 2025
jämfört med både 2023 och 2024.

Totalt antal olyckor

	2021	2022	2023	2024	2025
Total	531	477	468	449	476

Totalt antal körda tågkilometer innan olycka

	2021	2022	2023	2024	2025
Total	27 384	29 559	30 156	31 466	29 858

Totalt antal tillbud

	2021	2022	2023	2024	2025
Total	2 611	2 374	2 387	1 394	1 863

Totalt antal körda tågkilometer innan tillbud

	2021	2022	2023	2024	2025
Total	5 569	5 939	5 912	10 135	7 629

Skadade och omkomna

Trots vårt mål om en nollvision har tre dödsolyckor
inträffat under 2025 som varit direkt kopplade till
vår verksamhet. Olyckorna skedde den 18 mars
vid en gångpassage mellan hållplatserna Wavrin-
skys plats och Medicinaregatan, den 9 april vid
ett signalreglerat övergångsställe mellan hållplat-
serna SKF och Bellevue samt den 3 december
2025, cirka kl. 20.30, i närheten av hållplatsen
Almedal, där en spårvagn kolliderade med en fot-
gängare. Den sistnämnda olyckan är fortfarande
under utredning. Samtliga händelser rubricerades
som fotgängarolyckor. Trafiksäkerhetsgruppen har
tillsammans med stadsmiljöförvaltningen genom-
fört grundliga utredningar av de två förstnämnda
olyckorna, och arbetet fortsätter med att minska
riskerna för allvarliga skador och omkomna inom
vår verksamhet. Antalet allvarligt skadade har
ökat jämfört med tidigare år, ett resultat som
visar att våra förebyggande insatser måste för-
stärkas ännu mer.

Under året inträffade även en allvarlig urspårning
i hög hastighet vid hållplatsen Valand natten till
den 20:e juni. Spårvagnen spårade ur och körde
in i en restaurang vid Valand i centrala Göteborg.
Åtta personer fördes till sjukhus, varav fyra be-
dömdes vara allvarligt skadade. Urspårningen re-
sulterade i omfattande skador på både spårvagn
och byggnad. Skadorna på byggnaden bedömdes
vara av sådan omfattning att byggnaden fick rivas.

Nedan presenteras statistik över skadade och om-
komna. Begreppet ”lindrigt skadade” inkluderar
både personskador med inskrivning på vårdinrätt-
ning kortare än 24 timmar samt skador som inte
krävt inskrivning på vårdinrättning.

Lindrigt skadade/allvarligt skadade och omkom-
na räknas alla olyckor ur händelsekategorierna
fotgängarolyckor, vägtrafikolyckor, fall i fordon,
kollision och urspårning.

Antal allvarligt skadade

	2021	2022	2023	2024	2025
Total	3	7	4	3	11

Antal lindrigt skadade

	2021	2022	2023	2024	2025
Total	95	156	86	132	104

Antal omkomna

	2021	2022	2023	2024	2025
Total	1	0	1	1	3

Fotgångarolyckor

Fotgängare i trafiken är alltmer distraherade, ofta med mobiltelefoner eller hörlurar, vilket minskar deras uppmärksamhet på trafikmiljön. Användningen av reflexer är också låg, vilket ökar risken för olyckor, särskilt i dåliga ljusförhållanden.

Här bör även noteras att händelsegraderna i HOA ändrades vid årsskiftet inför 2025. Ändringen innebär att samtliga fotgångarolyckor under 2025 numera inkluderas i den framtagna statistiken, även händelser utan personskador eller med mycket lindriga skador. Tidigare år registrerades dessa som allvarliga tillbud i stället för olyckor, vilket kan innebära att utfallet för 2025 framstår som högre jämfört med tidigare år, beroende på hur händelserna tidigare räknades in vid sammanställningarna.

Antal fotgångarolyckor

	2021	2022	2023	2024	2025
Total	9	16	17	16	20

Fall vid av- och påstigning

Under 2024 lyckades vi minska antalet fall vid av- och påstigning, vilket var en mycket positiv utveckling. Under 2025 har antalet dessvärre ökat jämfört med föregående år. Samtidigt kan vi se en nedåtgående trend över tid när det gäller denna typ av olyckor.

Antal fall vid av- och påstigning

	2021	2022	2023	2024	2025
Total	12	22	14	6	19

Fall i vagn

Under verksamhetsåret 2022 syntes en betydande ökning av antalet fall i vagn. Djupare analys visade att spårvagn M33 var kraftigt överrepresenterad. Med ökad medvetenhet och förståelse för handling och påverkan, har vi sedan

dess lyckats att fortsätta hålla nere antalet fall i vagn. Trots detta ser vi en ökning jämfört med föregående år, om än från relativt låga nivåer.

Antal fall i vagn

	2021	2022	2023	2024	2025
Total	38	81	24	27	54

Urspårningar

Det totala antalet urspårningar ökade kraftigt under 2024. Analyser visade tydligt att den största ökningen skedde inom depåområden, i låga hastigheter och i komplexa miljöer. Incidenterna orsakades av en rad olika faktorer. Under 2025 har vårt förebyggande arbete haft ett särskilt fokus på depåområden, vilket har gett ett gott utfall. Vi kommer även fortsättningsvis att prioritera dessa områden.

Antal urspårningar

	2021	2022	2023	2024	2025
Trafikspår	10	5	6	5	7
Depåspår	7	13	6	19	11
Total	17	18	12	24	18

Vägtrafikolyckor

Vägtrafikolyckor utgör nära hälften av samtliga olyckor inom verksamheten och omfattar incidenter med olika typer av fordon, såsom personbilar, bussar, cyklar och elsparkcyklar. Majoriteten av dessa olyckor resulterar enbart i materiella skador, men i vissa fall förekommer även personskador.

Vägtrafikolyckor kan vara svåra att helt förebygga, eftersom spårtrafiken bedrivs i en komplex trafikmiljö där flera trafikslag samverkar och där trafiksäkerheten är beroende av samspelet mellan samtliga trafikanter. Parallellt bedrivs

dock kontinuerliga analyser av var och hur dessa olyckor inträffar. I samverkan med stadsmiljöförvaltningen identifieras riskområden och säkerhetshöjande åtgärder införs på särskilt utsatta platser.

Antal vägtrafikolycka

	2021	2022	2023	2024	2025
Total	264	182	238	213	223

Påkörning

Påkörningsolyckor omfattar incidenter där spårvagnar kolliderar med objekt som inte utgörs av vägfordon, gångtrafikanter eller andra spårfordon. Antalet påkörningar har minskat över tid, men uppvisade en tillfällig ökning under 2024. Under 2025 minskade antalet återigen marginellt jämfört med 2024.

Denna typ av olyckor kan medföra skador på fordon och anläggning samt orsaka trafikstörningar. Påkörningar inträffar ofta i samband med bygg- och anläggningsprojekt i stadsmiljö eller inom depåområden. Vanligt förekommande händelser är att spårvagnar skadar exempelvis backspeglar eller annan kringutrustning

Antal påkörning

	2021	2022	2023	2024	2025
Totalt	80	62	48	79	77

Kollisioner

Antalet kollisioner mellan spårfordon har ökat under 2025 och uppgår till den högsta nivån under en femårsperiod. Ökningen har skett främst inom trafikspår, medan en minskning kan konstateras inom depåområden. Majoriteten av kollisionerna i trafik inträffade under första kvartalet

samt inledningen av andra kvartalet, varefter utvecklingen planade ut.

Samtidigt noterades en markant ökning av kollisioner vid hållplats, där spårfordon kolliderade med stillastående spårvagnar. Vi ser mycket allvarligt på kollisioner mellan spårfordon och vårt mål är en nollvision. Under 2026 kommer fokus i hög grad att ligga på anpassad körning efter rådande förhållanden samt körning på sikt, eftersom det vanligtvis är inom dessa områden som brister leder till kollisioner.

Antal kollision

	2021	2022	2023	2024	2025
Trafikspår	5	2	7	4	10
Depåspår	7	9	8	9	7
Total	12	11	15	13	17

Brand i fordon

Under 2025 har antalet bränder och rökutvecklingar fortsatt minska. Tidigare år har rökutveckling från bromsar på äldre spårvagnar bidragit till statistiken, men detta har minskat i takt med att äldre vagnar fasats ut och ersatts med modernare fordonstyper.

Antal brand

	2021	2022	2023	2024	2025
Totalt	14	18	6	3	2

Terminologi trafiksäkerhet

Här hittar du förklaringar för ord och begrepp som används inom trafiksäkerhet och vår rapportering.

Olycka
Oönskad händelse i spårtrafiken som medför skada på människa, material eller miljö.

Tillbud till olycka
Händelse i spårtrafiken som under andra betingelser kunde ha lett till skada.

- Personskador uppdelas i:**
- Lindrig personskada; Ingen inskrivning på vårdinrättning.
 - Personskada; Inskriven på vårdinrättning i mindre än 24 timmar.
 - Allvarlig personskada; Inskriven på vårdinrättning i 24 timmar eller mer.
 - Död; Avliden inom 30 dagar.

Olyckstyper/trafikantgrupp	
Kollision	Olycka som utgörs av sammanstötning mellan spårfordon.
Påkörning	Olycka som utgörs av sammanstötning mellan spårfordon och annat föremål men som inte är en plankorsningsolycka eller vägtrafikolycka.
Vägtrafikolycka Personbil/Lastbil/Buss Cykel/moped/MC	Sammanstötning vid spårvägstrafik i gatumiljö mellan spårfordon och vägfordon.
Plankorsningsolycka Personbil/Lastbil/Buss Cykel/moped/MC	Olycka som utgörs av sammanstötning mellan spårfordon och vägfordon eller annan vägtrafikant på en anordnad plankorsning.
Urspårning	Olycka som utgörs av att minst ett hjul på ett spårfordon lämnar rälen.
Personolycka Fall i vagn Fall vid på- avstigning Självmod/självmodsförsök Arbetsolycka	Olycka där en person avlider (inklusive självmord) eller skadas men som inte utgörs av brand, kollision, plankorsningsolycka, påkörning, urspårning eller vägtrafikolycka.
Brand	Olycka som utgörs av brand eller rökutveckling i spårfordon, spåranläggning eller annan egendom till följd av spårtrafik.
Övrigt	Händelser som ej omfattas av övriga punkter men inträffat vid spårvagnsdrift

Händelsegrad	Beskrivning
HG 0	Händelse utan säkerhetsmässig anknytning
HG 1 Avvikelse	Avsteg från avsedd funktion eller tillämpning.
HG 2 Tillbud	Händelse där det finns risk för mindre olycka/olycka (4 alt 5), om situationen inte hade undvikits.
HG3 Tillbud	Händelse med hög risk för allvarlig olycka/omfattande olycka (6 alt 7), om situationen inte hade undvikits.
HG 4 Mindre olycka	Materiella skador på högst 150 000 euro och/eller lindriga personskador som inte medfört sjukhusvistelse.
HG 5 Olycka	Materiella skador på högst 150 000 euro och/eller personskador som medfört sjukhusvistelse mindre än 24 timmar.
HG 6 Allvarlig olycka	Materiella skador på över 150 000 euro och/eller allvarliga personskador som medfört sjukhusvistelse mer än 24 timmar eller en omkommen.
HG 7 Omfattande olycka	Materiella skador på över 2 miljoner euro och/eller flera omkomna.

Hållbarhetsrapport

Vi deltar i West Pride och visar tydligt att alla ska känna sig inkluderade hos oss.

En del av den hållbara lösningen

Hållbar utveckling handlar om att möta dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att möta sina.

För oss på Göteborgs Spårvägar betyder det att vi erbjuder klimatsmart kollektivtrafik – på ett ansvarsfullt och hållbart sätt ur tre perspektiv: ekologiskt, socialt och ekonomiskt.

Under året har Göteborgs Spårvägar antagit en hållbarhetspolicy som sätter ramen och anger riktning för bolagets hållbarhetsarbete. Policyn är ett övergripande styrdokument som kompletteras med instruktioner, strategier och andra styrande dokument. Policyn omfattar samtliga delar av verksamheten och inkluderar därmed alla medarbetare inklusive styrelse, konsulter, leverantörer och partners.

Vårt bidrag till hållbar framtid

Som offentligt bolag har vi ett ansvar att vara ett föredöme inom hållbarhet. Göteborgs Spårvägar arbetar aktivt för att uppfylla Göteborgs stads miljö- och klimatprogram, Västtrafiks plan för en jämlik kollektivtrafik samt Agenda 2030 och FN:s globala mål för hållbar utveckling.

Vi bidrar också till klimatomställningen i linje med Parisavtalet – för en renare, grönare och mer hållbar framtid.

Inkludering på och utanför spårvagnen

Vi vill skapa trygga, säkra och inkluderande resor för alla. Genom ett öppet bemötande och tillgänglig kollektivtrafik bidrar vi till ett sammanlänkat Göteborg som främjar social inkludering och gör det möjligt för invånare att ta sig till skola, arbete och fritidsaktiviteter.

Dubbel väsentlighetsanalys

Med en dubbel väsentlighetsanalys har vi under 2025 hittat de hållbarhetsfrågor som är viktigast för både oss och omvärlden.

I en dubbel väsentlighetsanalys ser vi vad i vår verksamhet som har störst påverkan på miljö, människor och ekonomi. Dessutom ser vi vad som kan påverka vår verksamhet och långsiktiga värde utifrån. En dubbel väsentlighetsanalys är omfattande, men när processen väl är på plats kan den ge insikter som utvecklar och effektiviserar strategier kopplade till såväl hållbarhet som affärsmodell och finansiella resultat.

Arbetet stärker vårt långsiktiga arbete med att minska klimatpåverkan, främja social hållbarhet och säkerställa god styrning – så att kollektivtrafiken i Göteborg fortsätter att bidra till en hållbar och inkluderande stad. Det ger ett viktigt underlag för vårt fortsatta hållbarhetsarbete och bidrar till ökad transparens.

Enligt EU:s nya krav

Dubbel väsentlighetsanalys ingår i EU:s nya hållbarhetsdirektiv CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive).

Under våren rapporterade vi vår påverkan, risker och möjligheter inom områden som energieffektivisering, kemikaliehantering, biologisk mångfald, arbetsmiljö och social inkludering. Bland annat lyftes fossilfri eldrift, arbetet med att minska avfall och energikonsumtionen, samt förebyggande insatser för en trygg och jämställd kollektivtrafik som positiva exempel. Samtidigt identifieras utvecklingsområden, som att stärka leverantörsuppföljningen och minska klimatpåverkan från inköp.



De globala målen

Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling är centrala för vårt hållbarhetsarbete och hjälper oss att förstå verksamheten ur ett bredare perspektiv.

Vi har ansvar och möjlighet att bidra inom flera målområden och flera globala delmål finns omhändertagna i vår hållbarhetspolicy, handlingsplan för hållbarhet samt styrning av hållbarhetsfrågor och konkreta insatser.

Vårt viktigaste bidrag kopplar till mål 11 om hållbara städer och samhällen genom att utveckla en klimatsmart och tillgänglig kollektivtrafik.

Tydligare hållbarhetsarbete

Göteborgs Spårvägar har under 2025 tagit fram en handlingsplan för hållbarhetsarbetet under perioden 2025–2030. Planen syftar till att omsätta bolagets hållbarhetspolicy i konkreta mål, delmål och aktiviteter, med tydlig ansvarsfördelning och struktur för uppföljning. Handlingsplanen omfattar hela bolaget – samtliga avdelningar, funktioner och medarbetare och bygger på att alla har ett ansvar att bidra till hållbarhetsarbetet.

Planen utgår från internationella, nationella och lokala styrande dokument, bland annat Agenda 2030, Parisavtalet, Sveriges miljömål, miljöbalken och arbetsmiljölagen. Lokalt är handlingsplanen förankrad i Göteborgs stads miljö- och klimatprogram, stadens budget och program för en jämlik stad samt Västtrafiks strategiska plan för kollektivtrafik på jämlika villkor. Internt knyter den an till Göteborgs Spårvägars affärsplan och hållbarhetspolicy.

Under våren 2025 genomfördes en intressent- och väsentlighetsanalys som grund för handlingsplanen. Planen har därefter utarbetats av Göteborgs Spårvägars interna hållbarhetsgrupp tillsammans med representanter från flera avdelningar. Genom dialoger, analyser och workshops har vi identifierat de mest betydande hållbarhetsfrågorna inom de ekologiska, sociala och ekonomiska dimensionerna. Utifrån dessa har tolv fokusområden och långsiktiga mål formulerats samt konkretiserats i aktiviteter för perioden 2025–2030.

Handlingsplanen beskriver de aktiviteter och processer som behöver utvecklas, stärkas eller tas fram under perioden 2025–2030. Den fokuserar på de delar av verksamheten där ytterligare struktur, uppföljning eller utveckling krävs, snarare än på rutiner som redan fungerar väl. I planen integreras de betydande miljöaspekterna i styrning och verksamhetsplanering, och den knyter samman relevanta styrande dokument från Göteborgs stad, Västtrafik och Göteborgs Spårvägar för att säkerställa en enhetlig inriktning i hållbarhetsarbetet. Handlingsplanen utgår också från avvikelser och förbättringsförslag som framkommit vid revisioner från miljöförvaltningen och Västtrafik, och dessa används som grund för att stärka kvaliteten i vårt systematiska miljöarbete.

Genom att tydliggöra mål, ansvar och uppföljningsrutiner skapar planen en gemensam struktur för hur bolaget ska utveckla sitt hållbarhetsarbete inom ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Under perioden 2025–2030 fokuserar handlingsplanen på ett antal centrala utvecklingsområden som är avgörande för att stärka Göteborgs Spårvägars hållbarhetsarbete.

- Ett prioriterat område är det systematiska miljöarbetet, där målet är att minska antalet avvikelser i de revisioner som genomförs av Västtrafik och Göteborgs stad. Genom tydligare rutiner, uppföljning och förbättrade arbetssätt ska regelefterlevnaden stärkas och miljörisker minska.
- Ett annat betydande initiativ är miljöspendanalysen, som syftar till att identifiera utsläppsdrivande inköp och möjliggöra en mer hållbar styrning av bolagets inköpsvolym. Målet är att minska klimatpåverkan från inköp med 25 procent till 2030.
- Handlingsplanen omfattar även satsningen Energispåret 2030, som ska minska energianvändningen i både fastigheter och fordon. Genom effektivare drift och riktade energiprojekt skapas långsiktiga finansiella besparingar som samtidigt frigör resurser för innovation och utveckling.

Tillsammans utgör dessa aktiviteter en viktig del av bolagets riktade insatser för att nå hållbarhetsmålen och stärka verksamhetens långsiktiga hållbarhet.

Handlingsplanen gäller 2025–2030 med 2024 som basår för mätbara mål. Varje målområde har kopplade aktiviteter och indikatorer med målvärden för 2030. Uppföljning sker årligen och resultaten används som underlag för eventuella justeringar av aktiviteter och prioriteringar. Vi uppdaterar våra processer i linje med stadens miljöledningssystem och integrerar detta som en röd tråd i hela hållbarhetsarbetet.

Handlingsplanen är därmed det centrala styrdokumentet för vårt hållbarhetsarbete och utgör länken mellan bolagets styrande dokument, stadens mål och den operativa verksamheten.

Målbild: Säker och hållbar resa

EKOLOGISKA MÅL

- Låg klimatpåverkan
- Hög resurseffektivitet och cirkularitet
- Minskade avfallsmängder och ökad återvinning
- Säker kemikaliehantering
- Levande ekosystem och biologisk mångfald

SOCIALA MÅL

- Trygga och säkra resor
- Inkluderande och jämlika resor
- Hållbar och inkluderande arbetsmiljö
- Trygg och säker arbetsplats

EKONOMISKA MÅL

- Hög transparens och integritet
- Effektiv förvaltning av tillgångar
- Hållbara inköp och avtal

Integrerat systematiskt miljöarbete PLANERA - GENOMFÖRA - FÖLJA UPP - FÖRBÄTTRA

”

Målet är att använda resurser så effektivt som möjligt och att ta steg mot ett cirkulärt arbetssätt – där vi återanvänder, reparerar och återvinner i stället för att slänga.

Ekologisk hållbarhet

Vårt största bidrag till en hållbar utveckling är att så många människor, så ofta som möjligt, väljer spårvagn före bilen. Det gör vi bäst genom att erbjuda en hållbar, tillgänglig, pålitlig och trafiksäker resa och därmed också en positiv reseupplevelse.

Men vårt ansvar stannar inte där. Vi arbetar också för att minska vår egen påverkan på miljön. Målet är att använda resurser så effektivt som möjligt och att ta steg mot ett cirkulärt arbetssätt – där vi återanvänder, reparerar och återvinner i stället för att slänga.

Till att börja med tittar vi på hur vi kan skapa mer cirkulära flöden för exempelvis arbetskläder och kontorsutrustning.

När vi köper in varor och tjänster ställer vi också krav på våra leverantörer. På så sätt kan vi tillsammans driva utvecklingen mot ett mer hållbart samhälle.



Klimatredovisning

Nytt verktyg för klimatredovisning

Under 2025 har Göteborgs Spårvägar utvecklat ett nytt klimatredovisningsverktyg som är anpassat till verksamhetens behov. Verktøget ger en mer detaljerad och heltäckande redovisning av klimatpåverkan enligt GHG-protokollets standard och omfattar utsläpp inom scope 1, 2 och 3.

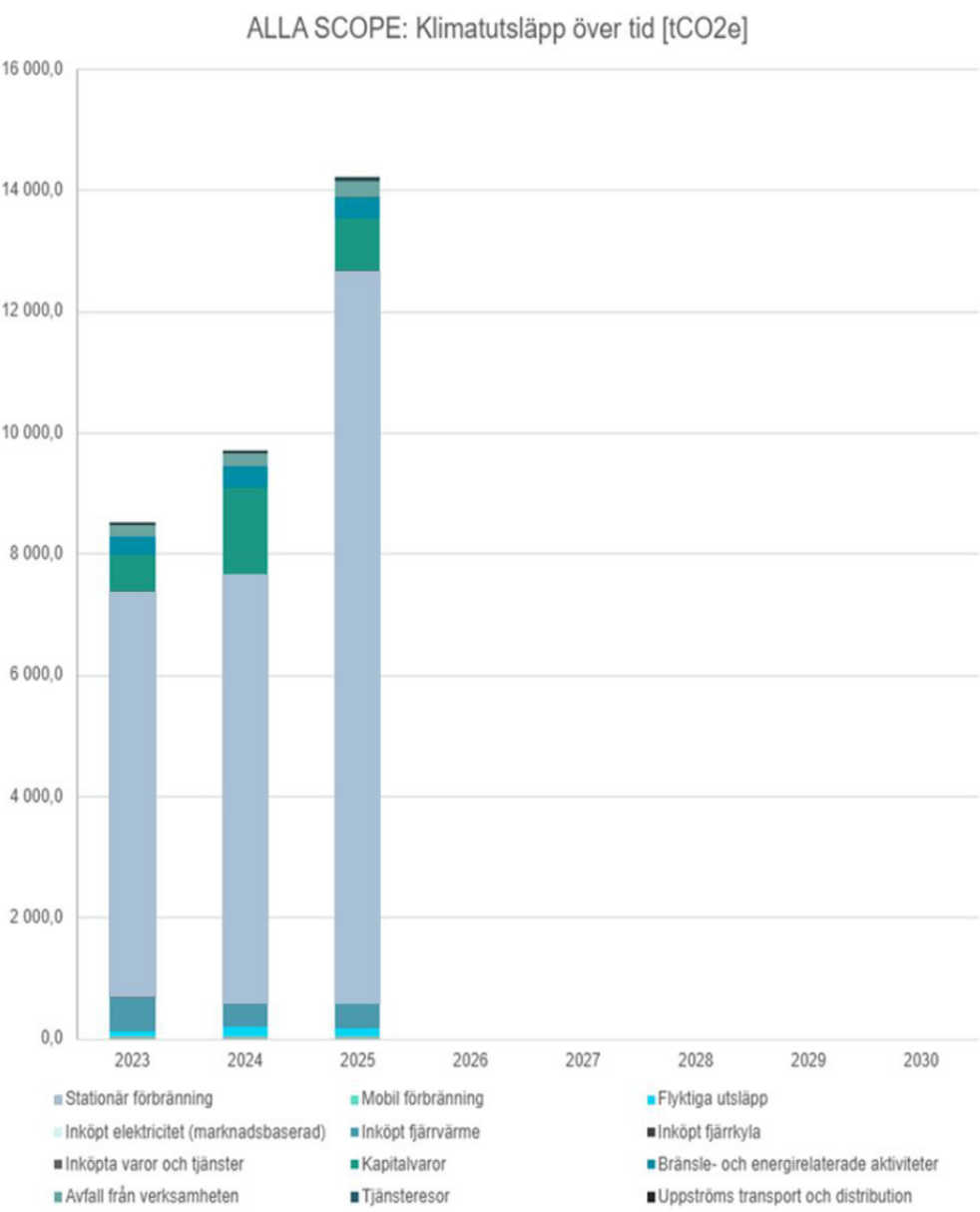
Arbetet bygger på historiska data från 2023 och framåt, vilket möjliggör trendanalyser och uppföljning av effekter av genomförda åtgärder. Samtliga utsläppskategorier kommer att uppdateras årligen och utvecklas vidare för att säkerställa datakvalitet, spårbarhet och metodutveckling över tid.

Under året har vi också tagit fram ett första utkast till ett stödmateriel för strategi och förbättringsarbete inom scope 3 – inköpta varor och tjänster. Materialet innehåller en struktur för analys, prioritering och dokumentation av förbättringsåtgärder som ska leda till mer träffsäkra utsläppsberäkningar och bättre uppföljning av klimatpåverkan från inköp. Detta stöd utgör en grundplatta för vårt fortsatta arbete med att minska klimatavtrycket i leverantörskedjan och förbättra precisionen i vår klimatrapportering.

Utveckling 2023–2025

Klimatpåverkan styrs av inköp och investeringar snarare än egen drift

Göteborgs Spårvägars totala klimatavtryck uppgick till 8 522 ton CO2e år 2023, ökade till 9 706 ton CO2e år 2024 och steg kraftigt till 14 211 ton CO2e år 2025. De totala utsläppen ökade med 46 procent under 2025. Den tydliga ökningen mellan 2024 och 2025 förklaras nästan uteslutande av förändringar i scope 3, särskilt inom inköpta varor och tjänster.



Kategorinr.	Kategorinamn	2023	2024	2025
1.1	Stationär förbränning	0,3%	0,2%	0,2%
1.2	Mobil förbränning	0,2%	0,2%	0,1%
1.3	Flyktiga utsläpp	0,8%	1,5%	1,0%
2.1	Inköpt elektricitet (marknadsbaserad)	0,0%	0,0%	0,0%
2.2	Inköpt fjärrvärme	6,5%	3,9%	2,9%
2.3	Inköpt fjärrkyla	0,0%	0,0%	0,0%
2.4	Inköpt ånga	0,0%	0,0%	0,0%
3.1	Inköpta varor och tjänster	78,8%	72,7%	85,0%
3.2	Kapitalvaror	7,1%	15,0%	6,0%
3.3	Bränsle- och energirelaterade aktiviteter	3,6%	3,7%	2,6%
3.4	Uppströms transport och distribution	0,3%	0,3%	0,1%
3.5	Avfall från verksamheten	2,1%	2,1%	1,9%
3.6	Tjänsteresor	0,4%	0,3%	0,2%
3.7	Anställdas arbetspendling	0,0%	0,0%	0,0%
3.8	Uppströms hyrda tillgångar	0,0%	0,0%	0,0%
3.9	Nedströms transport och distribution	0,0%	0,0%	0,0%
3.10	Bearbetning av sålda produkter	0,0%	0,0%	0,0%
3.11	Användning av sålda produkter	0,0%	0,0%	0,0%
3.12	Slutbehandling av sålda produkter	0,0%	0,0%	0,0%
3.13	Nedströms uthyrda tillgångar	0,0%	0,0%	0,0%
3.14	Franchiseverksamheter	0,0%	0,0%	0,0%
3.15	Investeringar	0,0%	0,0%	0,0%
	SUMMA (kontroll)	100,0%	100,0%	100,0%
	SCOPE 1	1,3%	2,0%	1,3%
	SCOPE 2 (MARKNADSBASERAD)	6,5%	3,9%	2,9%
	SCOPE 3	92,2%	94,1%	95,8%
	SUMMA (kontroll)	100,0%	100,0%	100,0%

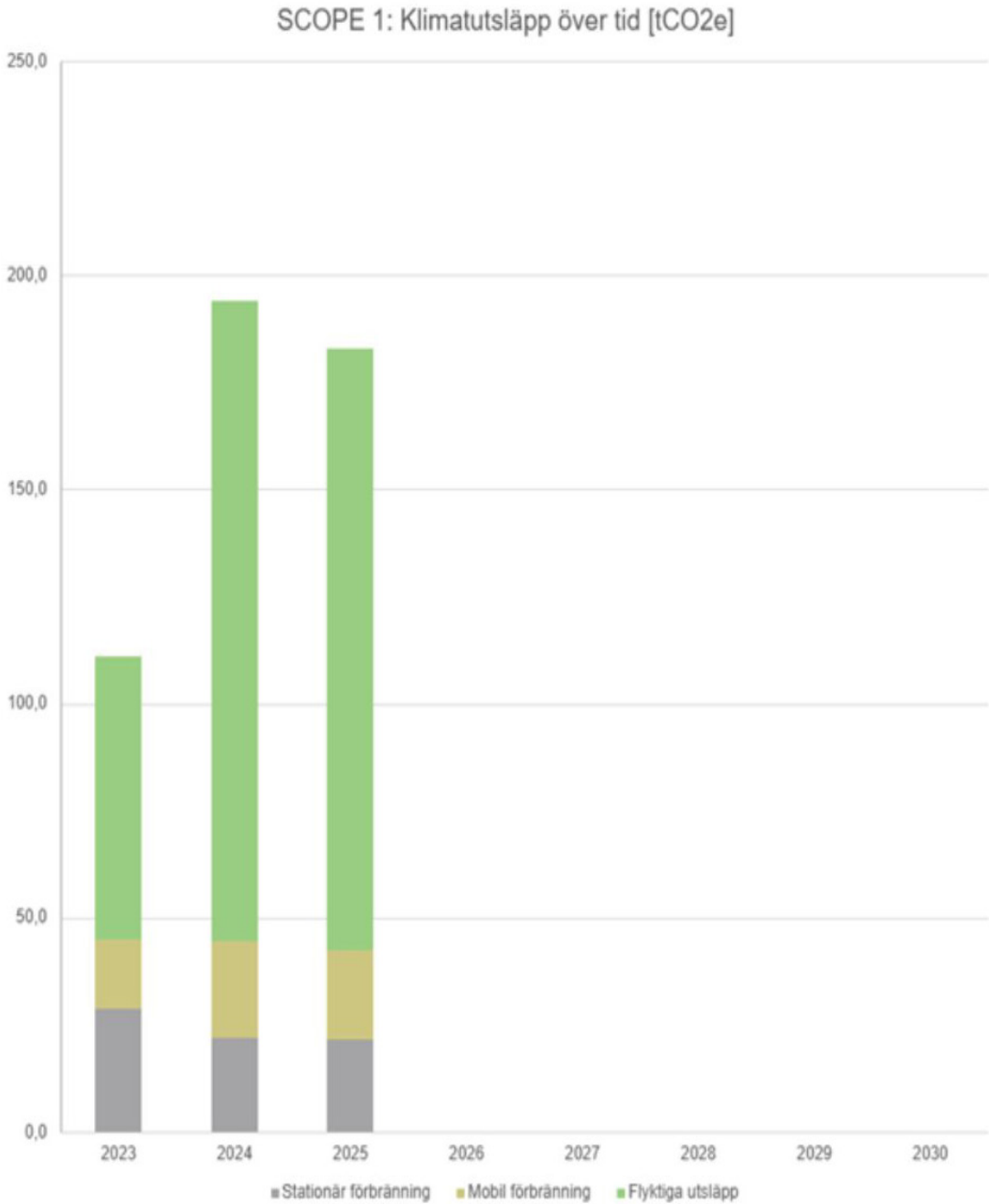
Scope 1

Scope 1 (direkta utsläpp) utgjorde en liten andel av det totala klimatavtrycket under hela perioden (1,30 procent). Utsläppen ökade från 111 ton CO2e år 2023 till 194 ton CO2e år 2024, för att därefter minska något till 183 ton CO2e år 2025. Förändringarna drivs främst av variationer i flyktiga utsläpp samt mobil förbränning.

Mängden fossila drivmedel har minskat med cirka sju procent jämfört med föregående år. Samtidigt har andelen förnybara drivmedel ökat och uppgår nu till cirka 95 procent av den totala drivmedelsanvändningen, jämfört med cirka 93 procent året innan.

Köldmedialäckaget har också minskat jämfört med föregående år, från 115 kg till 108 kg, vilket motsvarar en minskning på cirka sex procent. Läckage förekommer främst i spårvagnar av typen M32. De åtgärder som har genomförts, i form av utbyte av komponenter, har haft effekt och de utbytta delarna har inte lett till nya läckage men systemen är komplexa och läckage har uppkommit på flera olika ställen. Minskade läckage av köldmedia kommer att vara ett fortsatt fokusområde under 2026, eftersom dessa har ett mycket högt klimatpåverkansvärde.

Kategorinr	SCOPE 1 - DIREKTA UTSLÄPP	2023	2024	2025	2024 vs 2025
1.1	Stationär förbränning	28,7	21,9	21,7	-1%
1.2	Mobil förbränning	16,1	22,6	20,8	-8%
1.3	Flyktiga utsläpp	66,3	149,5	140,4	-6%
	Summa	111,1	197	182,9	-6%



”
Man använder scope i klimatredovisning för att tydligt avgränsa och strukturera utsläpp efter var i värdekedjan de uppstår, vilket gör klimatpåverkan jämförbar, mer transparent och lättare att styra och minska.

SCOPE 2 - INDIREKT INKÖPT ENERGI (MARKNADSBASERAD)		2023	2024	2025	2024 vs 2025
2.1	Inköpt elektricitet (marknadsbaserad)	0	0	0	0
2.2	Inköpt fjärrvärme	552,4	383,1	408,2	7%
2.3	Inköpt fjärrkyla	0	0	0	0
2.4	Inköpt ånga	0	0	0	0
Summa		552,4	383,1	408,2	7%

SCOPE 2 - INDIREKT INKÖPT ENERGI (PLATSBASERAD)		2023	2024	2025	2024 vs 2025
2.1	Inköpt elektricitet (platsbaserad)	531,5	511,9	541,5	6%
2.2	Inköpt fjärrvärme	552,4	383,1	408,2	7%
2.3	Inköpt fjärrkyla	0	0	0	0
2.4	Inköpt ånga	0	0	0	0
Summa		1053,4	861,8	923,4	7%

Scope 2

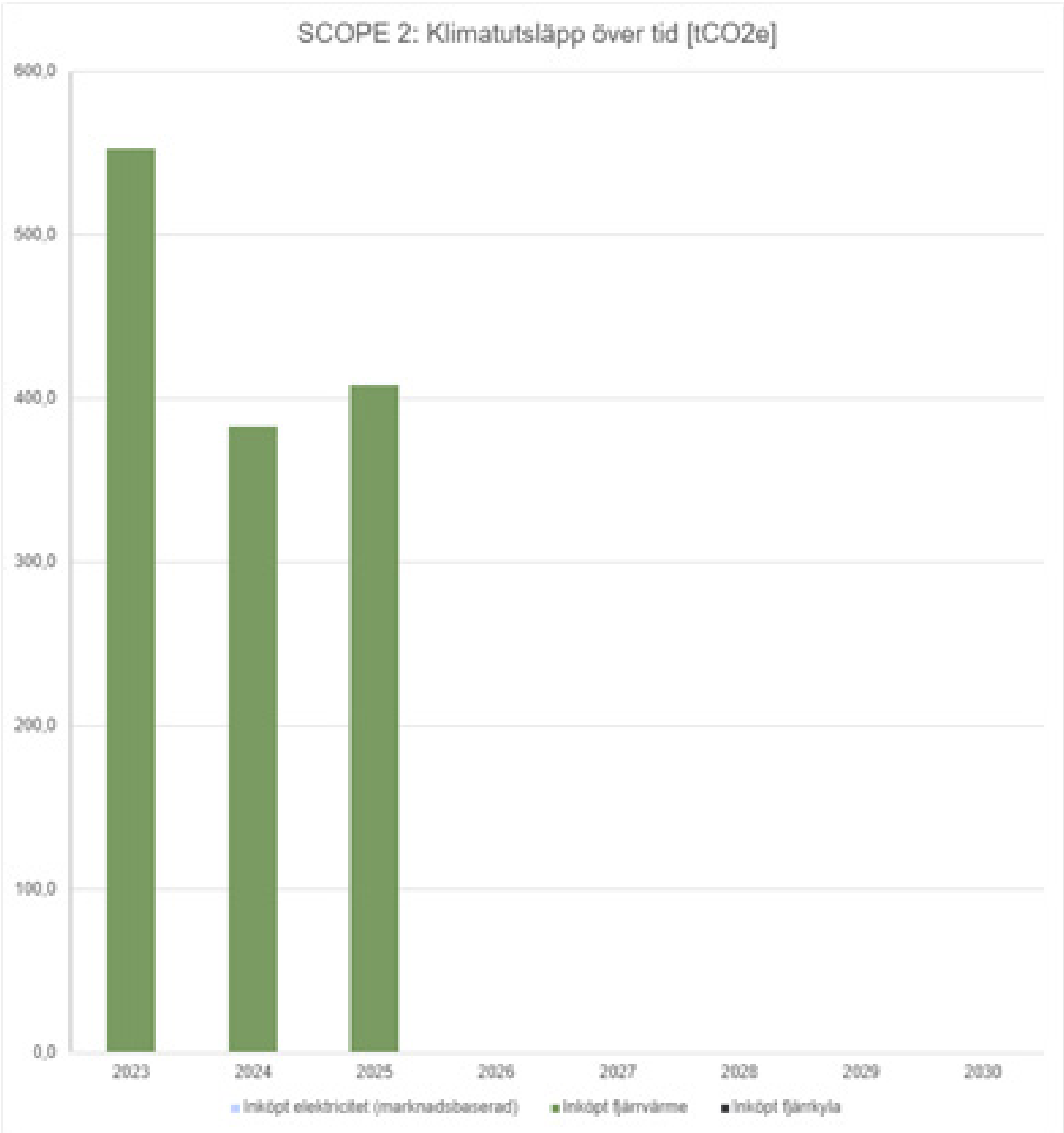
Scope 2 (marknadsbaserad) minskade från 552 ton CO2e år 2023 till 383 ton CO2e år 2024, men ökade åter till 408 ton CO2e år 2025. Scope 2 består uteslutande av inköpt fjärrvärme, medan inköpt elektricitet redovisas som nollutsläpp enligt marknadsbaserad metod, eftersom all inköpt el utgörs av förnybar energi med ursprungsgarantier.

Vad innebär marknadsbaserad och platsbaserad rapportering? Enligt GHG-protokollet ska utsläpp från inköpt energi beräknas enligt två metoder som belyser olika perspektiv:

Marknadsbaserad metod utgår från det elavtal och de energiprodukter som företaget faktiskt köper. Den speglar organisationens egna val och visar effekten av strategiska inköpsbeslut, såsom övergången till fossilfri el.

Platsbaserad metod beräknar utsläppen utifrån den genomsnittliga energimixen i det svenska elnätet. Eftersom elmixen inte är helt utsläppsfri blir de platsbaserade utsläppen högre. Denna metod används ofta för jämförbarhet mellan organisationer och för att spegla den faktiska klimatpåverkan av energianvändningen i ett geografiskt område. På grund av osäkerhet kring hur siffrorna för 2024 har tagits fram avses dessa att ses över och vid behov uppdateras under kommande år, i syfte att säkerställa en korrekt och jämförbar redovisning mellan åren.

För Göteborgs Spårvägar är denna distinktion central eftersom energi är en betydande del av verksamhetens klimatavtryck. Genom att redovisa båda perspektiven får bolaget en mer heltäckande bild av nuläge och utveckling, vilket är viktigt för uppföljningen av energistrategin och satsningen Energispåret.



Scope 3

Scope 3: Precis som i många andra transport- och tjänsteproducerande verksamheter domineras klimatpåverkan av indirekta utsläpp i leverantörskedjan. Scope 3 stod för 92 procent av de totala utsläppen år 2023, ökade till 94 procent år 2024 och uppgick till nästan 96 procent år 2025.

Den enskilt största posten är inköpta varor och tjänster, som ökade från 6 729 ton CO2e år 2023 till 7 069 ton CO2e år 2024 och vidare till 12 078 ton CO2e år 2025, motsvarande 85 procent av det totala klimatavtrycket år 2025. Den största ökningen drivs främst av ökade inköp av asfalt, som mer än fördubblades mellan 2024 och 2025. Även inköp av IT-utrustning, såsom datorer och skärmar, bidrog till ökningen, till följd av ett byte av leverantörer inom organisationen. Asfalt och IT-utrustning står tillsammans för mer än hälften av scope 3-utsläppen 2025.

Under 2025 har en större mängd arbeten genomförts, särskilt kopplat till asfaltarbeten, vilket har påverkat utfallet i klimatre-dovisningen. Vid framtagandet av siffrorna för 2024 saknades tillgång till fullständigt underlag för asfaltinköp, medan underlaget för 2025 har tagits fram av en koordinator med tillgång till mer komplett information. Detta kan ha påverkat jämförbarheten mellan åren. Mot bakgrund av detta kommer möjligheten att uppdatera siffrorna för 2023 och 2024 att undersökas. Alternativt kan 2025 komma att användas som nytt basår för kommande uppföljning, på grund av ofullständiga data för 2023 och 2024.

Inköp till förråd minskade under året, då det fanns befintliga lager av reservdelar. Med införandet av nya spårvagnar kan dock en ökning av utsläppen förväntas kommande år, till följd av högre kostnader och ökat klimatavtryck från reservdelar.

Följande poster har inte inkluderats i beräkningen för 2025 på grund av att underlag inte inkom i tid inför rapporteringen: hotell-nätter, utkörning av arbetsbodar (Preem Evolution Diesel, HVO och RME) samt lastbilstransporter i samband med renovering av vagnar i Tjeckien (diesel).

Kategorinr.	SCOPE 3 - INDIREKT ÖVRIGT	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
3.1	Inköpta varor och tjänster	6 728,6	7 069,3	12 077,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3.2	Kapitalvaror	602,2	1 455,9	853,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3.3	Bränsle- och energirelaterade aktiviteter	308,8	355,3	374,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3.4	Uppströms transport och distribution	28,2	25,2	18,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3.5	Avfall från verksamheten	175,1	205,4	264,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3.6	Tjänsteresor	30,5	33,9	33,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3.7	Anställdas arbetspendling	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3.8	Uppströms hyrda tillgångar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3.9	Nedströms transport och distribution	0,0	0,0	0,0	0,0	0,	0,0	0,0	0,0
3.10	Bearbetning av sålda produkter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3.11	Användning av sålda produkter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3.12	Slutbehandling av sålda produkter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3.13	Nedströms uthyrda tillgångar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3.14	Franchiseverksamheter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3.15	Investeringar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	SUMMA	7 873,5	9 144,9	13 622,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	SUMMA TOTALT (S1 + S2 (Marknadsbaserad) + S3)	8 536,9	9 722,0	14 213,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

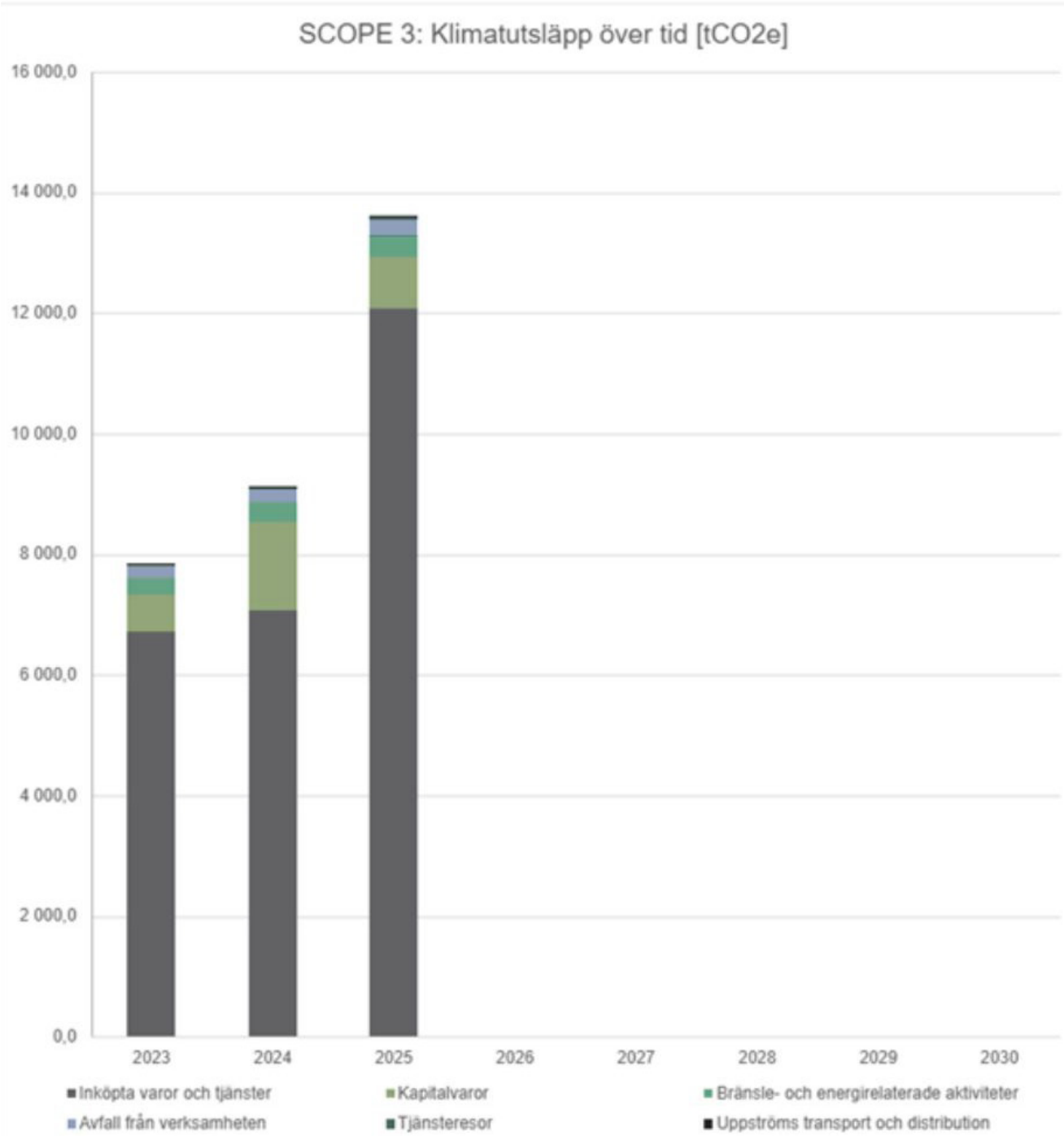
Kategori	Andel av scope 3
Asfalt	45%
IT: datorer och skärmar	35%
Inköp till förråd	12%
Slitlager inkl. makadam	6%
Övriga kategorier	2%
Summa	100%

”

Scope 3 stod för 96 procent av våra totala utsläpp 2025.

”

Vår klimatpåverkan styrs i allt högre grad av inköp och investeringar, särskilt asfalt, vilket gör hållbar upphandling och tydliga klimatkrav avgörande för att minska utsläppen över tid.



Sammanfattning

Sammantaget visar utvecklingen att Göteborgs Spårvägars klimatavtryck i allt högre grad påverkas av upphandlingsvolym, investeringsnivåer och leverantörernas utsläppsintensitet, snarare än av den egna energianvändningen och fordonsdriften. Detta understryker vikten av fortsatta insatser inom hållbar upphandling, leverantörsdialog och tydliga klimatkrav i investeringar för att minska verksamhetens totala klimatpåverkan över tid.

Inköp av asfalt har den största påverkan på utsläppen och bedöms vara den enskilt viktigaste kategorin att arbeta med framåt, varför asfaltinköp kommer att vara ett prioriterat fokusområde under

2026. Under 2025 ökade utsläppen främst till följd av omfattande asfaltarbeten och förbättrad datatillgång, vilket har påverkat jämförbarheten med tidigare år och innebär att möjligheten att uppdatera siffrorna för 2023–2024 eller använda 2025 som nytt basår behöver utredas.

En kraftig minskning av utsläppen förväntas under 2026, då ombytet av IT-utrustning redan har genomförts och den tillfälliga utsläppsökningen kopplad till detta inte bedöms återkomma.

På grund av en osäker beräkningsmodell blev siffrorna för 2024 något lägre, medan 2025 års siffror stämmer bättre överens i jämförelse med 2023 och 2022. I årets redovisning av energianvändning är 2024 justerat.

Energianvändning

Fördelning elanvändning

- Likriktare står för cirka 80 procent av den totala elanvändningen och låg i princip på samma nivå som föregående år.
- Depåer, som står för cirka 16 procent, minskade sin elanvändning med åtta procent jämfört med 2024.
- Övrig verksamhet minskade sin elanvändning med fem procent.
- De största relativa besparingarna har uppnåtts inom depåverksamheten, vilket är i linje med införandet av nya rutiner för att minska tomgång och onödigt energianvändning.

Energianvändning depå

Energianvändningen i depåerna visar tydliga skillnader beroende på verksamhetsförändringar och genomförda åtgärder.

- Ringön ökade sin energianvändning under 2025 jämfört med 2024. Detta beror på att produktionen stod stilla delar av föregående år och återupptogs under 2025.
- Rantorget minskade sin energianvändning med cirka 21 procent, till följd av att spårvagnar som står på tomgång stängs av från maj. För andra halvåret uppgick minskningen till 26 procent, motsvarande en besparing på 436 553 kWh och cirka 500 000 kronor, baserat på genomsnittligt elpris i elområde SE3 under 2024.
- Depå Majorna minskade sin energianvändning med cirka 16 procent, främst till följd av att delar av verksamheten flyttades till Ringön.

- Slottsskogen minskade sin energianvändning med cirka 8 procent.
- Gamla Gårda minskade sin energianvändning med cirka 15 procent.

Sammantaget visar depåerna en tydlig nedåtgående trend i energianvändning, driven av både operativa förändringar och riktade energieffektiviseringsåtgärder.

När samma rutin för avstängning av spårvagnar nattetid införs i samtliga depåer beräknas den årliga besparingen uppgå till cirka 2,6 GWh från och med 2026. Detta motsvarar cirka 4 procent av den totala elanvändningen, vilket är mycket betydande för en enskild åtgärd.

Fokus på ecodriving

Likriktare, som distribuerar el i trafiknätet, står för den största delen av elanvändningen (cirka 80 procent av totalen). För att uppnå större minskningar på totalnivå krävs därför åtgärder som påverkar energiförbrukningen kopplad till trafikdriften.

Under 2025 har ecodriving därför prioriterats som ett av de viktigaste initiativen för att minska energianvändningen vid körning. Ecodriving innebär ett mer energieffektivt körsätt, exempelvis genom jämnare acceleration och inbromsning, bättre framförhållning samt ökat utnyttjande av regenerativ bromsning där det är möjligt.

Åtgärderna har särskilt stor potential eftersom de riktar sig mot den del av elanvändningen som är störst. Detta gör ecodriving till en central del i arbetet med att minska den totala energianvändningen under kommande år.

Fördelning per kategori	Andel 2025	2025 kWh	2024 kWh	Besparing
Totalt	100%	61 363 759	62 278 524	-1%
Likriktare	80%	48 986 293	48 928 711	0%
Depå	16%	9 705 448	10 527 789	-8%
Övrigt	4%	2 672 018	2 822 024	-5%

Energianvändning depå	2025	2024	Besparing
Ringön	3 406 096	2 825 998	21%
Rantorget	2 903 784	3 662 234	-21%
Majorna	3 110 195	3 720 555	-16%
Slottsskogen	189 358	206 674	-8%
Gamla Gårda	96 015	11 2328	-15%
Totalt	9 705 448	10 527 789	

Energianvändning spårvagnstrafik	2025	2024	2023
Elanvändning (kWh)	48 986 293	48 928 711	48 598 456
Resor (antal)	125 473 076	125 291 089	128 038 882
Elanvändning, kWh per resa	0,39	0,39	0,38
Vagnkilometer	14 212 639	14 802 930	14 807 037
Elanvändning, kWh per vagnkilometer	3,44	3,30	3,28



Energisparande projekt pågår

På rätt energispår

Projektet Energispår 2030 startades upp med syftet att bolaget enligt våra hållbarhetsmål ska sänka energiförbrukningen med fem procent.

Energispår 2030 hade officiell start på dagen för Earth hour den 22 mars 2025 och sträcker sig över ett års tid. Därefter planeras det att fortsätta för att hitta nya områden där vi kan bli än mer energieffektiva.

Projektet undersöker hur vi kan spara energi och under året genomfördes två större pilotprojekt.

Under det första pilotprojektet begränsade vi tiden som spårvagnarna står på tomgång över natten i Rantorget's depå. Uppskattat kan ett sådant arbetssätt spara oss mer än 2 500 000 kWh varje år genom att stänga av vagnarna nattetid i samtliga depåer.

Projektet under våren gav mycket goda resultat och under hösten togs beslut om att permanent ändra arbetssättet i depåerna så att vagnarna kan stängas av under natten. Testperioden gjordes under sex veckor innan sommartidtabellen drogs igång.

Jämfört med samma period 2024 kunde vi se en minskning i energiförbrukning på 106 354 kW/h, från 360 019 kW/h till 253 665 kW/h.

Eventuellt väntade felanmälningar under pilotprojektet, som skulle kunna härledas till det nya arbetssättet, uteblev. En ytterligare fördel man såg, var att uttaget av komponenter från lagret minskade

i antal. Kopplingen till pilotprojektet tros vara att slitaget minskar i och med att vagnarna får stå avstängda nattetid. I vilken omfattning felanmälningar och uttag av komponenter faktiskt minskar genom detta arbetssätt, får dock följas över tid för att ge en säkrare bedömning. Eventuell avstängning sommartid för vagnar som står utomhus kommer utredas längre fram.

Utöver detta fick en testgrupp bland förarna testa att köra mer energisnålt, i Pilot: Ecodriving. 15 förare valdes ut att undersöka skillnader i energiförbrukning och känsla vid olika körstilar.

Piloten inleddes med en referensperiod på tre veckor, då förarna skulle köra som vanligt. Därefter gavs förarna en introduktion i ecodriving för att under resterande tid av testperioden, sex veckor, fokusera på att köra energisnålt. Vid slutet av varje arbetspass ombads förarna att fylla i ett frågeformulär där de fick logga energiförbrukning, körd vagnsmodell, linje och tid på dygnet. Dessutom fick de skatta upplevelsen av att köra mer energieffektivt och om tidtabellen kunde hållas. Syftet var att göra en första mätning i om arbetssättet har positiv eller negativ effekt på arbetsdag och se hur körtiden påverkades.

Under januari månad planeras avslutande utvärderingssamtal att hållas. Utifrån detta, samt de frågeformulär som förarna fyllt i kommer en första bedömning göras, om behov finns för mer fördjupande utbildningsinsatser och kontinuerlig uppföljning av att tillämpa ett sparsamt körsätt.

” En ökad mängd avfall behöver därför inte ses som negativ i sig, utan kan vara en följd av att arbetet utförs med fokus på god kvalitet och långsiktig hållbarhet.

Avfallshantering

För att kunna minska vårt klimatavtryck, klättra i avfallstrappan och bli en del av cirkulär ekonomi behöver vi se över vår avfalls- hantering, återbruk och återvinning. Därför görs parallella sats- ningar förhindra att avfall uppstår, öka graden av sortering av för- packningsavfall och för att underlätta sortering av verkstadsavfall. åtgärder införs för att underlätta sortering av verkstadsavfall. Detta görs genom informationsinsatser och bättre digitalt system för att säkra kvaliteten vad gäller statistik på de mängder avfall som verksamheten genererar.

För att minska mängden avfall krävs också åtgärder för att öka livslängden på komponenter som redan är bruk. Projekt som den av avstängning av vagnar på depå, nattetid, bedöms ge en positiv bieffekt i och med att slitaget på komponenter minskar.

Inför spår- och markarbeten görs en kalkyl för hur mycket avfall i form av massor, asfalt och betong som väntas uppkomma per arbetsorder. De faktiska mängderna överskrider kalkylen i många fall, eftersom det först på plats kan göras en bedömning av om- fattningen av arbetet för att kunna leverera en god hållfasthet och hålla hög kvalitet. En ökad mängd avfall behöver därför inte ses som negativ i sig, utan kan vara en följd av att arbetet utförs med fokus på god kvalitet och långsiktig hållbarhet.

För att kunna mäta vårt klimatavtryck samt hur väl vi anammar cirkulär ekonomi, det vill säga låter material bli resurser snarare än avfall, är det värdefullt att titta på hur vi hanterar och sorterar vårt avfall. I tabellerna ovan ser vi att andelen avfall som gått till förbränning samt den som går till materialåtervinning inte skiljer sig nämnvärt från år 2024.

Vad gäller avfall som gått till deponi handlar det 2025 främst om stora jordmassor. Som nämnt ovan kan detta bero på mer omfattande spår- och markarbeten. Även mängderna obrännbart verksamhetsavfall till deponi har ökat jämfört med föregående år.

Mängden farligt avfall ser ut att minska för andra året i rad. För minskningen står främst kasserad elektronisk utrustning, absor- benter och övriga, oidentifierade miljöfarliga ämnen. Orsaken är dock inte klarlagd. Däremot har farligt avfall i form av aerosoler, spillolja och isocyanater ökat. Även här är orsaken inte klarlagd.

Anaerobisk förmultning är främst tvättvatten.

Datan gällande avfall för kompostering beror på en felaktig regist- ring av avfall.

Hantering (kg)	2023	2024	2025	
Materialåtervinning	681 123	729 903	759 050	
Energiåtervinning (förbränning)	181 372	172 105	178 324	
Kompostering	2 303	3 180	16 019	
Deponi	57 033	54 625	65 521	
Anaerobisk förmultning	21 162	24 210	27 267	
Farligt avfall (kg)				
Farligt avfall	36 403	26 093	25 010	

Hantering (%)	2023	2024	2025	
Materialåtervinning	72,2%	74,20%	72,60%	
Energiåtervinning (förbränning)	19,20%	17,50%	17,00%	
Kompostering	0,20%	0,30%	1,50%	
Deponi	6,00%	5,60%	6,30%	
Anaerobisk förmultning	2,20%	2,50%	2,60%	
Farligt avfall (%)				
Farligt avfall	3,90%	2,70%	2,40%	

Tack för kaffet, pappersmuggen

I november började vi fasa ut pappersmuggar på alla arbetsplatser och satsade istället på fler porslinskoppar för kaffe och te. Förändringen är ett enkelt men viktigt steg mot en mer medveten vardag hos GS, med mindre miljöpåverkan.

Under 2024 använde vi över 200 000 pappersmuggar, vilket motsvarar 2,2 ton osorterat avfall per år. Genom att ersätta pappersmuggarna med porslin sparar vi resurser, pengar och miljö – och slipper dessutom hantera onödigt skräp i våra gemensamma utrymmen. Pappersmuggar kan dessutom innehålla PFAS, som kan läcka ut i varma drycker. Porslin är ett säkrare alternativ som tål både värme och disk.

Återbruk av uniformer

I slutet av året gick vi med i den återbruksprocess som vår uniformsleverantör erbjuder. Det är ett system för att främja cirkulär ekonomi för yrkeskläder, fokuserat på lång livslängd genom tjänster som tvätt, vård och reparation för att hålla plaggen i bruk längre, vilket minskar behovet av nyproduktion och minskar miljöpåverkan.



Social hållbarhet

Social hållbarhet handlar för oss om att skapa värde för både resenärer och medarbetare.

Vi vill bidra till ett samhälle där alla känner sig inkluderade, trygga och delaktiga – både på och utanför spårvagnen.

Resenären

Vi vill att alla som reser med oss ska känna sig välkomna – oavsett kön, identitet, ålder eller funktionsnedsättning. De kommande åren fokuserar vi särskilt på att utveckla arbetsätt som följer Göteborgs stads program för full delaktighet och Västtrafiks plan för en jämlik kollektivtrafik.

Tillsammans med Västtrafik deltar vi i Aktiv involvering, där Västtrafik, operatörer och resenärsgupper med särskilda behov samarbetar. Målet är att utveckla kollektivtrafiken genom att dela erfarenheter och förstå varandras behov.

Vi arbetar aktivt för att göra våra spårvagnar mer tillgängliga. Det innebär bland annat att vi ser över högtalarsystem, informationsskärmar och ramper så att de fungerar som de ska. Vi vill också förbättra utropen i vagnarna så att de hörs tydligt och i rätt tid.

Medarbetaren

Vi vill att Göteborgs Spårvägar ska vara en trygg, säker och inkluderande arbetsplats. Här ska alla känna sig respekterade – och vi har nolltolerans mot alla former av diskriminering.

Vi uppmuntrar också till en hälsosam livsstil och erbjuder flera satsningar som främjar välmående. Det kan till exempel vara rådgivning via Viktväktarna eller gemensamma motionsaktiviteter. Dessutom är balansen mellan arbete och fritid alltid en viktig fråga för oss.

” Här ska alla känna sig respekterade och vi har nolltolerans mot diskriminering.

Arbetsmiljö

Gemensamt för cirka 1 400 medarbetare på Göteborgs Spårvägar är att alla, oavsett befattning, har rätt till en trygg och säker arbetsmiljö. Alla medarbetare ska ha den kunskap och information som krävs för en säker och trygg arbetsplats. Att arbeta säkert och tryggt innebär att vi tillsammans verkar i enlighet med vår säkerhetskultur och har accepterat Göteborgs Spårvägars medarbetarskap samt våra gemensamma värderingar, attityder och beteenden. Vi strävar efter en rapportering, lärande och rättvis kultur där vi vill få kunskap om avvikelser och brister för att ta lärdom av dem. 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 den.
- 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.



Våra mål för social hållbarhet 2030

Under året har Göteborgs Spårvägar fortsatt att arbeta systematiskt för att stärka trygghet, säkerhet och jämlikhet – både för resenärer och medarbetare. Arbetet utgår från bolagets affärsplan, Västtrafiks strategiska inriktning för kollektivtrafik på jämlika villkor samt stadens styrande dokument.

Trygga och säkra resor

- Bidra till en positiv resenärupplevelse.
- Säkerställa trygghet ombord.

Ett centralt fokus har varit att säkerställa trygghet ombord och bidra till en positiv resenärupplevelse. Genom riktade insatser kopplade till körsätt, fordonskvalitet och uppföljning av kundsynpunkter arbetar bolaget för att minska olyckor och öka kundnöjdheten.

Kartläggning av klagomål relaterade till gnissel har påbörjats för att möjliggöra mer träffsäkra åtgärder per område. Tester av ecodriving har genomförts för att utvärdera effekter på både ljudnivåer och säkerhet, med målsättning att minska fallolyckor genom mjukare och mer situationsanpassad körning. Parallellt pågår ett kontinuerligt arbete med hela och rena fordon samt utbildningsinsatser för förare.

Inkluderande och jämlika resor

- Förbättra tillgängligheten för alla.
- Utveckla inkluderande kommunikation ombord.

För att hela resan ska fungera för alla resenärer arbetar bolaget kontinuerligt med tillgänglighet och inkluderande kommunikation. Insatserna omfattar fungerande ramper och låggolv på fordon, visuella och ljudbaserade utrop samt regelbundna dialoger och testresor tillsammans med personer med olika funktionsnedsättningar.

Utbildning av personal i bemötande och stöd till resenärer är en viktig del av arbetet, liksom samverkan med Västtrafik kring rutiner och tekniska lösningar. Målet är att successivt åtgärda identifierade tillgänglighetshinder och säkerställa en trygg och jämlik resa för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Hållbar och inkluderande arbetsmiljö

- Driva ett aktivt samhällsengagemang.
- Förebygga diskriminering och kränkande särbehandling.
- Säkerställa trygga och rättvisa arbetsvillkor.

Göteborgs Spårvägar ska vara en attraktiv och ansvarsfull arbetsgivare som främjar mångfald, jämställdhet och trygga arbetsvillkor. Arbetet omfattar såväl systematiskt arbetsmiljöarbete som aktivt samhällsengagemang.

Bolaget tar varje år emot praktikanter och personer med anpassade anställningsstöd och arbetar långsiktigt med jämställda löner, hälsoindex och attraktivt arbetsgivarindex i nivå med eller över branschmedian. En nollvision mot diskriminering, kränkande särbehandling och incidenter är vägledande i arbetet.

Utbildningsinsatser kring bemötande, tonalitet och diskriminering genomförs kontinuerligt. Under året har även arbetet med att utveckla en tydligare strategi för bolagets samhällsengagemang fortsatt.

Trygg och säker arbetsplats

- Stärka medarbetares kunskap och ansvarstagande.
- Förebyggande arbetsmiljö.

Göteborgs Spårvägar arbetar aktivt för att stärka medarbetares kunskap, ansvarstagande och säkerhetsengagemang. Miljö- och säkerhetsutbildningar genomförs löpande med målsättning att nå minst 95 procent av medarbetarna. Säkerhetsutbildningar uppdateras regelbundet för att säkerställa efterlevnad och förebyggande arbete.

Under året har fokus även legat på att minska arbetsolyckor som leder till sjukfrånvaro samt att stärka hanteringen av avvikelser. Ett nytt system för avvikelshantering är under införande, vilket möter identifierade förbättringsområden från miljörevisionen och stärker samverkan inom hälsa, miljö och säkerhet (HMS). Målet är att minska sjukfrånvaron och säkerställa att rapporterade incidenter leder till faktiska förbättringar.

Arbetsmiljöhändelser

Process för riskbedömning

För att tydliggöra det systematiska arbetsmiljöarbetet för hela verksamheten färdigställdes under 2025 en ny process för riskbedömning och förändringsarbete. Processen ska användas både för riskbedömningar i det dagliga arbetet och som stöd vid mer komplexa situationer där flera aktörer är involverade. I riskbedömningsprocessen ingår även ett antal styrdokument som vägleder organisationen genom de olika faserna.

Digitalisering egenkontroller och ronder

Som en del av arbetet med att utveckla det systematiska arbetsmiljöarbetet har det under 2025 pågått ett omfattande arbete med att digitalisera egenkontroller för brand och ronder för arbetsmiljö i systemet TRIA. Digitaliseringen utgör ett viktigt steg i verksamhetens arbete med att undersöka och följa upp arbetsmiljön på ett mer effektivt sätt. Chefer kommer att kunna börja använda det nya systemstödet under första kvartalet 2026. Förhoppningen är att övergången från Excel till TRIA ska skapa ett mer flexibelt, lättillgängligt och användarvänligt arbetssätt för Göteborg Spårvägars chefer. Bland annat kommer det att bli möjligt att genomföra ronder och egenkontroller direkt i mobilen eller på en surfplatta, vilket förenklar både dokumentation och uppföljning.

Arbetsplatsolyckor

När det som inte får hända ändå händer får man anledning att noga genomlys sin verksamhet. Under 2025 har vi haft 172 olycksfall, 405 tillbud och 113 riskobservationer. Vid varje allvarligt tillbud eller allvarlig olycka startas en utredning utifrån MTO-perspektivet (människa, teknik, organisation) och därefter vidtar verksamheten åtgärder som presenteras i en handlingsplan. Göteborgs Spårvägar strävar efter att öka tillbudsrapporteringen för att stärka möjligheten att sätta in förebyggande åtgärder i tid och därmed minska risken för att medarbetarna skadas eller drabbas av ohälsa.

Lagstadgade hälsoundersökningar

Under 2024 implementerades Göteborgs Spårvägars bolagsövergripande process för lagstadgade hälsoundersökningar enligt Arbetsmiljöverkets samt Transportstyrelsens föreskrifter. Syftet har varit att skapa tydlighet i vilka arbetsuppgifter och befattningar som berörs av vilka lagkrav samt hur beställningen ska göras och vad som ska dokumenteras. Under

2025 har arbetet fortsatt med att riskbedöma och kartlägga arbetsuppgifter som omfattas av medicinska kontroller.

Olyckor med frånvaro

Under 2025 pågår ett arbete med att kartlägga olyckor som lett till frånvaro samt deras orsaker. Glädjande nog visar det sig att tidigare höga siffror berodde på felaktig statistik. Nu har vi fått fram korrekta uppgifter och kan därmed påbörja en mer träffsäker kartläggning av orsakerna till olyckor som leder till sjukfrånvaro, vilket ger oss ett bättre underlag för det fortsatta arbetsmiljöarbetet under 2025.

Förbättringslådan ger konkreta resultat

Under året inkom 115 förslag till förarkårens förbättringslåda. Förslagen tas om hand av en särskild arbetsgrupp. Vissa förslag är relativt enkla att genomföra och kan förverkligas snabbt, medan andra kräver beslut eller samverkan med andra avdelningar, Västtrafik eller stadsmiljöförvaltningen.

Förbättringsförslag som genomförts under 2025

- Återkoppling ges när en förare gör fel i samband med semesteransökan, vilket ger möjlighet att rätta till ansökan innan sökperioden avslutas.
- Frågor om hot och våld har lyfts och diskuterats på APT både under våren och hösten, med anledning av inkomna förslag.
- Hållplatsläge visas nu i Hastus, vilket minskar risken för utebliven avlösning på grund av att man väntar vid fel hållplatsläge.
- Städningen i förarrummet på Majorna har utökats.
- Många har efterfrågat fler platser för lugn och ro på GK. Meddelanderummet har därför inretts med bekväma fåtöljer och dämpad belysning – välkommen till GK Lounge.
- En skotork har köpts in till Göta Källare för att möjliggöra torkning av blöta skor.

Arbetsmiljöhändelser	Antal
Arbetssjukdom	8
Färdolycksfall	21
Olycksfall	172
Riskobservation	113
Tillbud	405

Psykologisk trygghet

Vi vet att de allra mest framgångsrika organisationerna i världen är organisationer där den psykologiska tryggheten är hög. Nu vet vi också att psykologisk trygghet är avgörande för en organisations säkerhetskultur. En trygg och rättvis kultur där varje individ vågar och kan ta ansvar för säkerheten och där fel och misstag inte bestraffas utan rapporteras och ses som en del av en lärandet, är en förutsättning för det systematiska säkerhetsarbetet.

Vi vill ha en trygg kultur och en rättvis kultur. Vi arbetar med att utveckla den psykologiska tryggheten, bland annat genom diskussioner på APT:er, dialog i det dagliga arbetet samt chefsutbildning.

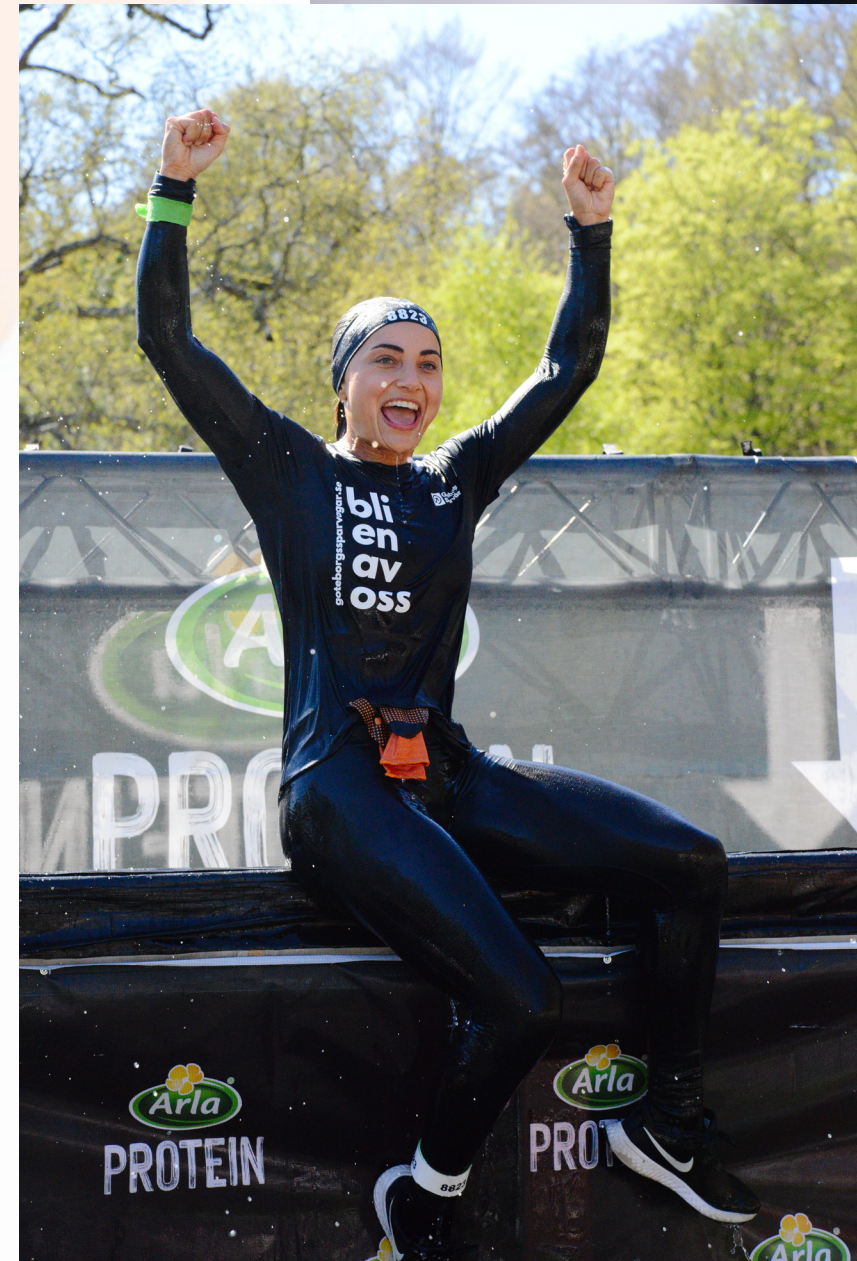
Hälsofrämjande insatser

Tuffa spårvägare tar sig igenom eld och isvatten

Vi arbetar för att främja en hälsosam livsstil och för att minska ohälsa. Inom Göteborgs Spårvägar genomförs flera olika hälsosatsningar av både främjande, förebyggande och åtgärdande karaktär till exempel rådgivning via Viktväktarna och gemensamma aktiviteter inom motionsområdet. Balans mellan arbete och fritid är också av hög prioritet.

Det finns en tydlig yrkesstolthet inom vår verksamhet och det finns också en fin sammanhållning, något som många medarbetare nämner som den främsta anledningen till att de trivs på jobbet.

På vårkanten sprang 40 tuffa spårvägare det åtta kilometer backiga loppet Tough Viking i Slottsskogen. Det krävdes god laganda och samarbete för att säkerställa att samtliga klarade sig igenom all eld, is, lera och inte minst - mjölksyra.





Samhällsengagemang

En stad för alla

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

Vi står upp för allas lika värde

Göteborgs Spårvägar är officiell partner till West Pride. Engagemanget bygger på att Göteborgs Spårvägar ställer sig bakom de mänskliga rättigheterna och alla människors lika värde oavsett könsidentitet eller läggning. Vi samverkar med Göteborgs stad kring West Pride. Den 14 juni deltog vi i Prideparaden i Göteborg.

Människan bakom uniformen

Vi deltar i stadens projekt Människan bakom uniformen, som ger ungdomar möjlighet att möta människor inom olika uniformsyrken – som polis, räddningstjänst och våra egna spårvagnsförare. Genom möten, studiebesök och gemensamma övningar skapas ökad förståelse, respekt och tillit mellan ungdomar och uniformsbärare.

Projektet är en kostnadsfri utbildning för ungdomar mellan 15 och 20 år. Som avslutning genomfördes i slutet av november en praktisk övning på Eketrätatans vändslinga, där en spårvagn användes som övningsmiljö. Tillsammans med polis, räddningstjänst och ambulanspersonal fick ungdomarna hantera

olika scenarier, såsom ordningsstörningar, akuta sjukdomsfall och en simulerad trafikolycka. Övningen gav värdefulla insikter i samarbete, ansvar och människan bakom uniformen.

Kulturpriset till Björn Gustafsson

Komikern och skådespelaren Björn Gustafsson hyllades för sin talang för humor och sitt charmiga sätt att sprida glädje på scen, tv-rutan och i sociala medier. Han fick sitt namn på spårvagn nummer 496.

Julklappsvagnen rullade igen

Varje december lånar Stadsmissionen en museivagn av Ringlinien och åker runt i Göteborg för att ta emot gåvor som stöttar barnfamiljer i ekonomisk utsatthet.

Miljöutbildning för alla

För att stärka kunskap och ansvarstagande i organisationen har vi tagit fram en ny obligatorisk miljöutbildning för alla medarbetare. Den kommer successivt att genomföras från och med 2025 och bidrar till ökat engagemang, förbättrade arbetssätt och en mer hållbar verksamhet i hela organisationen.

Ekonomisk hållbarhet

Under 2025 har Göteborgs Spårvägar fortsatt att stärka den ekonomiska hållbarheten genom ett långsiktigt, transparent och ansvarsfullt resursutnyttjande. Ekonomisk hållbarhet är en central del av vår styrning och handlar om att använda resurser effektivt, samtidigt som vi säkerställer att verksamheten skapar värde för göteborgarna både idag och på lång sikt.

Ett av årets viktigaste områden har varit utvecklingen av ett mer hållbart inköps- och upphandlingsarbete. Vi har vidareutvecklat klimatredovisningsverktyget och stärkt kravställningen i upphandlingar genom fördjupat stödmaterial och ett strategiskt samarbete med IVL. Detta arbete har lett till förbättrade metoder för att integrera miljö- och hållbarhetskrav i inköpsprocesserna och utgör en viktig grund för kommande år.

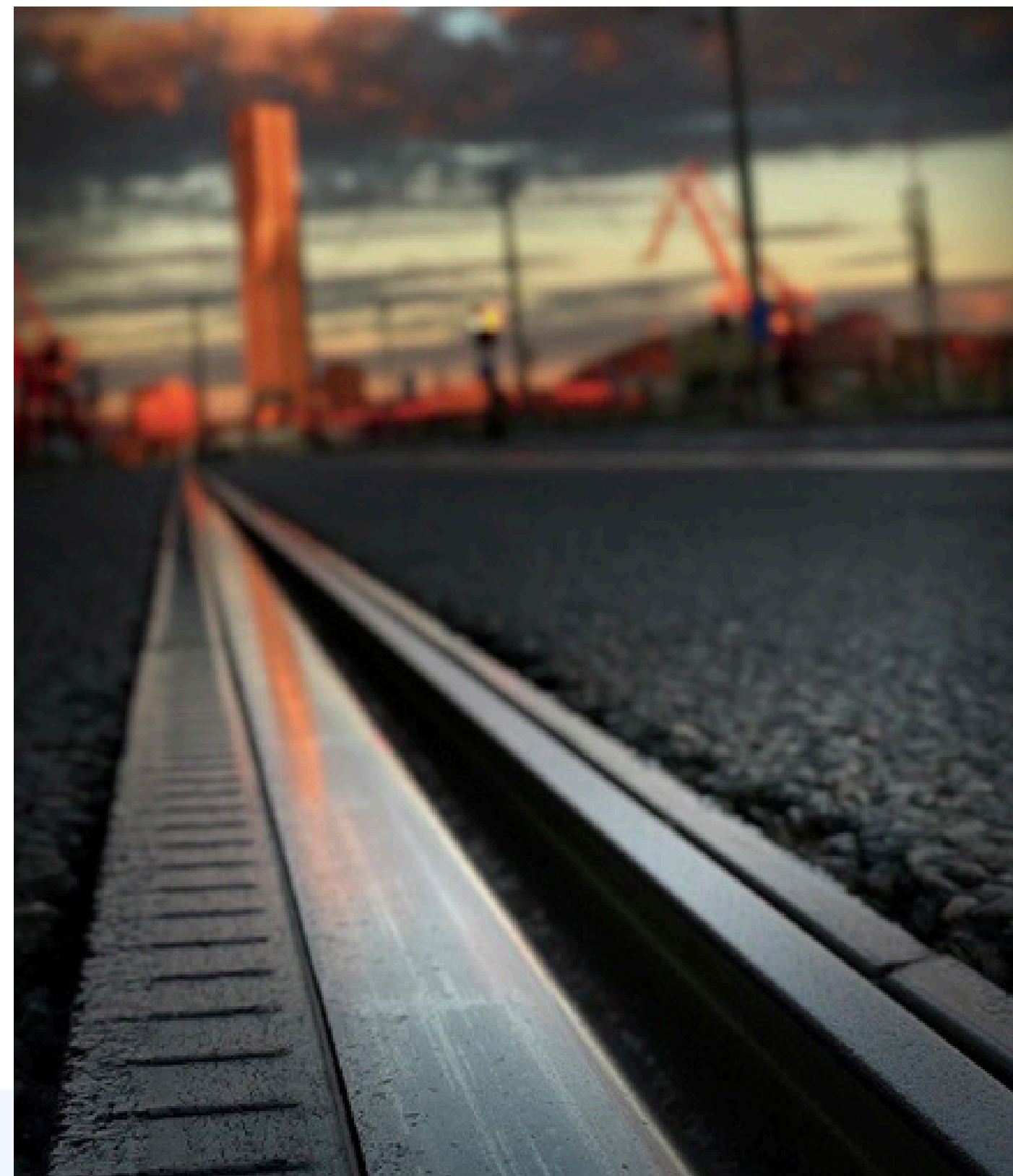
Ekonomisk hållbarhet innebär också att skapa förutsättningar för investeringar som stödjer den långsiktiga omställningen, exempelvis energirelaterade satsningar inom Energispåret 2030.

En god hushållning med våra resurser är en viktig del i att säkerställa en långsiktigt hållbar ekonomi. Under året har vi inlett ett samarbete med Göteborg & Co kring ett projekt för mer hållbar hantering av IT-utrustning. Projektet innebär att vi i högre grad ser över möjligheten att återanvända, dela och förlänga livslängden på exempelvis datorer och annan IT-utrustning, i stället för att alltid köpa nytt.

Samarbetet har redan lett till flera konkreta förbättringsförslag som planeras att genomföras under 2026. Parallellt har vi påbörjat en utfasning av engångsartiklar, såsom pappersmuggar, i syfte att minska både kostnader och miljöpåverkan.

Krav och styrning för hållbara inköp

Under 2025 har Göteborgs Spårvägar även inlett ett fördjupat samarbete med forskningsinstitutet IVL kring miljökrav i inköp. Som en del av projektet levererade vår partner både en kartläggning och en praktisk vägledning för hur bolaget kan ställa tydligare och mer effektiva hållbarhetskrav vid upphandling av kemtekniska produkter. IVL har också tagit fram ett stödmaterial som beskriver när och hur krav på avfallshantering bör integreras i våra upphandlingar. Detta material utgör ett viktigt steg i utvecklingen av vårt systematiska miljöarbete och kommer att integreras i våra interna processer samt styrande och stödjande dokument under 2026.



Göteborgs Spårvägars hållbarhetsredovisning

Det här är Göteborgs Spårvägars nionde 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 2025. 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 2025

För räkenskapsåret 2025 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	4	Varumärket är Göteborgs Spårvägar AB och bolaget bedriver spårvagnstrafik och underhåll av spårvägsanläggning.
102-3	Huvudkontorets lokalisering	54	Göteborg, Sverige
102-4	Verksamhetens lokalisering	54	Göteborg och Mölndal, Sverige
102-5	Ägarstruktur och juridisk form		Göteborgs Spårvägar ägs till 85 procent av Göteborgs stad. Vi ingår i stadens bolagskoncern där Göteborgs Stadshus AB, org.nr. 556537-0888 utgör moderbolag. Resterande 15 procent av aktierna ägs av Västtrafik AB, org.nr 556558-5873.
102-6	Marknader som företaget verkar inom		Göteborgs Spårvägar bedriver verksamhet i kommunerna Göteborg och Mölndal.
102-7	Organisationens storlek	54	Vid 2025-12-31 var det 1 409.
102-8	Information om anställda	54	Data hämtas från löneadministrationssystemet Personec. Det finns ingen signifikant variation av anställda under året.
102-9	Leverantörskedja		
102-10	Signifikanta förändringar i organisationen och dess leverantörskedja.	-	Inga signifikanta förändringar i leverantörskedjan.
102-11	Förhållningssätt till försiktighetsprincipen	-	Inför beslut om åtgärder med negativ påverkan på miljön eller människors hälsa beaktar vi hänsynsreglerna i miljöbalken där försiktighetsprincipen ingår.
102-12	Externa hållbarhetsinitiativ	50	Bland annat Stadsmissionen, West Pride, MBU samt återbruk av uniformer
102-13	Medlemskap i organisationer	-	Inga medlemskap 2025
102-14	Uttalande från vd	6	
102-16	Värderingar, principer, standarder och uppförandekod	4	Bolaget följer Göteborgs stads riktlinjer.
102-18	Styrningsstruktur	54	
102-40	Lista över intressenter	4, 54	
102-41	Kollektivavtal	-	100 procent av GS medarbetare omfattas av kollektivavtal.
102-42	Identifiering och urval av intressenter.	4, 54, 14	
102-43	Metod för intressentdialog	55, 14, 23	
102-44	Viktiga frågor som har lyfts av intressenterna	55, 14, 23	
102-45	Enheter inkluderade i årsredovisningen		Hållbarhetsrapport och trafiksäkerhetsrapport. Årsredovisning med förvaltningsberättelse och finansiell redovisning finns från sidan 53.
102-46	Fastställande av rapportinnehåll och avgränsning av frågor	54	
102-48	Ändrad information i tidigare redovisning	-	Energianvändning beräknades felaktigt 2024 och har justerats i 2025 års redovising.

Upplysning		Sida	Kommentar och avsteg
102-49	Väsentliga förändringar som gjorts sedan föregående redovisningsperiod kring avgränsning och omfattning.		2025 infördes ett nytt klimatredovisningsverktyg vilket innebär ny rapportering där möjligen 2025 blir basår. Dessutom har rapportering scope 3-utsläpp utökats. Social hållbarhet rapporteras enligt bolagets mål för första gången. Bolaget har genomfört en dubbel väsentlighetsanalys. Informationssäkerhet inkluderas som ett väsentligt ämne.
102-50	Redovisningsperiod	-	1 januari – 31 december 2025
102-51	Datum för senaste utgivna redovisning	-	Mars 2024
102-52	Redovisningscykel	-	Kalenderår
102-53	Kontaktperson		kommunikation@sparvagen.goteborg.se
102-54	Angiven redovisningsnivå enligt GRI-standard		GRI standard Core option
102-55	GRI-index		
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	34-35	
103-2	Ledning, styrning och vägledande dokument för hållbarhetsfrågor		Bolagets styrelse ger uppdrag samt godkänner hållbarhetsarbetet. Under 2025 har styrande dokument tagits fram; hållbarhetsplan, handlingsplan för hållbarhet.
103-3	Utvärdering av styrningen	34	

Miljö, klimat och energi

301-1	Materialanvändning	44	
302-1a	Energianvändning	42	Avser förbrukning av el, värme och kyla i våra fastigheter.
302-1b	Energianvändning	42	Avser förbrukning av el för spårvagnstrafik.
303-3	Vattenanvändning och hantering	44	Våra tvätthallar för spårvagn har reningssystem och recirkulation för att spara mängden vatten.
305-1	Utsläpp av direkta växthusgaser	37-41	Enligt GHG-protokollet Scope 1
305-2	Utsläpp av indirekta växthusgaser	37-41	Enligt GHG-protokollet Scope 2
305-3	Utsläpp av andra växthusgaser	37-41	Enligt GHG-protokollet Scope 3
305-5	Minskning av växthusgasutsläpp	37-41	
305-7	Utsläpp av växthusgaser	37-41	
306-2	Avfallsmängder och hantering	44	

I ett pilotprojekt för att spara energi testade vi att stänga av vagnar helt under natten istället för att låta dem gå på tomgång. Projektet blev lyckat och det nya arbetssättet infördes på alla depåer. Beräkningar visar att vi kan spara mer än 2 600 000 kWh varje år.

Förvaltningsberättelse

Verksamhetens art och inriktning

Styrelsen och verkställande direktören för Göteborgs Spårvägar AB avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 2025-01-01 – 2025-12-31.

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

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

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

Vår verksamhet

Göteborgs Spårvägar utför all spårvagnstrafik i Göteborg och i Mölndal. Primära intressenter är de som reser med spårvagnstrafiken medan tjänsterna beställs enligt ett tilldelat avtal av Västtrafik AB till utgången av år 2034. Uppdraget omfattar även underhåll av spårvagnar och trafikledning för spårvagnstrafiken. Under 2025 genomfördes cirka 125 miljoner kundresor (2024, 125 miljoner).

Verksamhetens ändamål

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

Ägarförhållanden

Göteborgs Spårvägar ägs till 85 procent av Göteborgs stad. Vi ingår i stadens bolagskoncern där Göteborgs Stadshus AB, org.nr. 556537–0888 utgör moderbolag. Resteran-

de 15 procent av aktierna ägs av Västtrafik AB, org.nr 556558–5873.

Väsentliga händelser

Lindholmsallén öppnar

Under hösten 2023 påbörjades arbetet med att bygga den nya spårvägen mellan Frihamnen och Lindholmen. I området planeras det för ytterligare cirka 12 000 nya bostäder och 25 000 nya arbetsplatser och spårvägen till Lindholmen är därför en nödvändig utbyggnad av spårvägsnätet. Utbyggnaden är också den första etappen i arbetet för att bättre knyta ihop Hisingen med fastlandet. Som resultat av nybyggnationerna avlastas de centrala delarna av Göteborg. I december invigdes den nya sträckan och började trafikeras av linje 10 och 12.

Ett olycksdrabbat år

När 2025 ska sammanfattas ur ett säkerhetsperspektiv är det ett år som präglats av fler allvarliga olyckor. Tre olyckor med dödlig utgång inträffade, liksom urspårningen på Kungsportsavenyn under midsommarhelgen, då åtta personer skadades, varav fyra allvarligt.

Wavrinskys plats – Medicinaregatan

Den 18 mars 2025 klockan 0858, strax efter hållplatsen Wavrinskys plats, inträffar en olycka när en fotgängare blir påkörd av en spårvagn på en gångpassage som finns anlagd över spårvagnsspåren. Fotgängaren avlider av sina skador.

Artillerigatan, Gamlestaden

Den 9 april 2025 klockan 15.11, i korsningen Artillerigatan och Ryttmästaregatan mellan hållplatserna Bellevue och SKF, inträffar en olycka när en fotgängare blir påkörd av en spårvagn när denne passerar övergångsstället på platsen. Fotgängaren avlider av sina skador.

Almedal, Krokslätt

Den 3 december 2025, ungefär klockan 20.30, i närheten av hållplatsen Almedal, inträffar en olycka mellan en spårvagn och en fotgängare. Fotgängaren avlider av sina skador. Olyckan är fortfarande under utredning.

Olyckan på Kungsportsavenyn, 20 juni

Natten mot midsommarafton den 20 juni skedde en urspårning på Kungsportsavenyn.

Vagn 379 lämnar Vasaplatsens hållplats och kör på Vasagatan i riktning mot Valand. På grund av den höga hastigheten spårar vagnen ur där spåret svänger vänster ner mot Kungsportsavenyn. Urspårningen var så allvarlig att fordonet lämnade rälerna med samtliga hjul och fortsatte in i ett gatukök beläget mellan Kungsportsavenyn och Södra Vägen. Åtta personer skadas, varav fyra allvarligt.

Utredningen visar att den direkta orsaken till olyckan är att spårvagnsföraren drabbats av akut sjukdom och att sjukdomsförloppet varit hastigt.

Analys

De analyser som genomförts av säkerhetsenheten visar inga tydliga samband eller mönster för olyckorna vare sig vad gäller plats eller olyckornas omständigheter. I de genomförda utredningarna har det konstaterats att varken tekniska fel på fordon eller bana varit direkt eller bidragande orsak till olyckorna. Förarnas agerande i samband med olyckorna har bedömts inte kunnat förhindra dem.

Balans i förarkåren

De insatser som genomförts för att möta förarbristen har gett tydliga resultat. Genom insatser för att behålla befintliga förare, extrainsatta utbildningar och en fokuserad rekryteringsinsats har vi nu en förarkår i balans. Vi kommer att fortsätta arbetet med att analysera förutsättningarna för förarnas möjlighet till att ta paus i arbetet.

Hälsa och arbetsmiljö

Bolaget arbetar för att främja en hälsosam livsstil och för att minska ohälsa. Inom Göteborgs Spårvägar genomförs flera olika hälsosatsningar av både främjande, förebyggande och åtgärdande karaktär till exempel rådgivning via Viktväktarna och gemensamma aktiviteter inom motionsområdet. Balans mellan arbete och fritid är också av hög prioritet.

Personal, sammansättning och rörlighet

Det totala antalet anställda uppgår vid årsskiftet till 1 409 (föregående år 1 359). Av det totala antalet anställda är andelen kvinnor 25 procent (356) (föregående år 24 procent) Andelen män är 75 procent (1 053). 37 procent (522) av det totala antalet anställda är över 50 år.

Ringön öppnar igen

I juli 2024 skedde en urspårning i drifthallen på Ringön, cirka en månad innan den nya depån skulle öppna upp för full driftsättning. Utredningen visade att pelarkonstruktionen under spåren inte var tillräckligt robust för att stå emot spårutböjning orsakad av sidokrafter när vagnarna rullades in på spåren. Konsekvenserna blev att sex spår stängdes. Vi fick flytta både produktion och personal till andra depåer och tillsammans med Västtrafik planerades trafikutsättningen om.

I slutet av 2024 kom Västtrafik, Västfastigheter och Skanska överens om att förstärka konstruktionen med en ny pelarkonstruktion. Arbetet påbörjades 2025 och ett efter ett kunde spåren byggas om, besiktigas och tas i bruk under året. Den 25 september 2025 öppnades det sista spåret efter godkänd besiktning.

Spårvagnsverksamheten

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

Väsentliga händelser inom våra avtal

Spårvagnsflottan

Spårvagnsflottan bestod under 2025 av sex fordonstyper. M29 med utfasningsplan 2027, M31 och M31b, M32 med bedömd utfasning 2035 – 2040, M33 samt M34. Under året sattes M34 i trafik och vid årets slut hade vi 17 M34 i daglig trafik. Totalt hade under 2025 18 M34 levererats till oss och återstående vagnar bedöms levereras kontinuerligt till och med 2027. Beslut om att börja upphandla nästa modell, M35, togs under året.

Nytt driftavtal för IT

Under året tecknades ett nytt driftavtal för IT med en ny leverantör. Det innebär att hela organisationen under hösten bytte ut datorer, telefoner och annan IT-utrustning.

Underhåll av banan

Göteborgs Spårvägar, stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik arbetar i trepartssamverkan med att tydliggöra hur parterna ska samverka med varandra i syfte att skapa gemensam nytta i form av en mer funktionell och säker spårvägsanläggning. Som ett resultat av denna samverkan har parterna, under 2025 initierat omfattande underhållsprojekt, vilka fortlöper enligt plan. Parterna har även gemensamt tagit fram ett nytt samverkansbaserat avtal giltigt till och med år 2034.

År 2024 tog Göteborgs Spårvägar fram en underhållsplan för spårvägsanläggningarna i depåerna. Syftet med planen är att utgöra ett planerings- och beslutsunderlag för depåforumets årliga beställningar av underhållsåtgärder. Med utgångspunkt i denna plan har underhåll genomförts vid depå Rantorget under 2025, och under kommande år planeras insatser vid depå Majorna.

Våra grundförutsättningar

Medarbetare

Efter en tid med brist på förare har vi nått balans i förarkå-

Förväntad framtida utveckling

ren. Det är ett resultat av träffsäker rekrytering, grundutbildning med högre godkännandegrad och att personalomsättningen har sjunkit.

Behovet av kompetens är fortsatt stort inom verkstad, depå och infrastruktur. För att möta detta har vi arbetat aktivt med att knyta kontakter med praktiska gymnasieutbildningar, erbjuda praktikplatser inom bristområden och stärka vårt arbete med employer branding. Målet är att skapa en tydligare väg in i verksamheten och säkra framtida kompetens.

Vi har också tagit viktiga steg för att förbättra arbetsmiljön. Arbetet följer ett årshjul och under året har vi särskilt fokuserat på att stärka chefers förutsättningar. En handlingsplan lanseras 2026 och ska underlätta chefernas vardag och bidra till en mer hållbar organisation.

För att förstå vår kultur bättre genomfördes en kulturmätning 2025. Resultaten blir en viktig grund i det kulturarbete som startar 2026 – med målet att skapa en arbetsplats där människor vill stanna och utvecklas.

Fordon

Vagnsflottan står inför stora förändringar. Det sker också en övergripande och långtgående förändring av förvaltningsstrategin inom Västtrafik. Ambitionen är att gå från att planera in nya anskaffningar när behovet uppstår till att förutspå och planera anskaffningar på lång sikt. Fordonens kvalitet är avgörande både för arbetsmiljön och för att vi ska kunna behålla och rekrytera kompetens. Därför behöver investeringsbeslut tas i rätt takt.

Ett viktigt steg är att börja använda fordonsdata på ett mer systematiskt sätt. Vagnsmodellerna M33 och M34 kan exportera detaljerad information om komponenter och status. Under 2025 startade därför ett projekt som ska göra det möjligt att samla in, analysera och använda denna data. Det ger oss bättre beslutsunderlag och möjlighet att jobba mer förebyggande med drift och underhåll.

Parallellt har flera initiativ startats för att effektivisera underhåll och förvaltning. En viktig milstolpe är den förstudie som genomförts kring komponentverkstadens framtid, med fokus på hur vi bäst utvecklar och utökar den befintliga hjulverkstaden.

Dessutom har Västra Götalandsregionen beslutat att inleda upphandling av nästa spårvagnsmodell, M35. Göteborgs Spårvägar ansvarar för den tekniska projektledningen. Projektet startade hösten 2025.

Spårvägsanläggning

För att säkerställa att spårvägarna är trygga och fungerar som de ska krävs ett nära samarbete mellan flera parter. Tillsammans med stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik har vi under året fortsatt utveckla strukturen för vår treparts-samverkan.

Under 2025 startade vi ett större gemensamt underhållsprojekt och parterna har även gemensamt tagit fram ett nytt samverkansbaserat avtal som gäller fram till och med 2034. Avtalet tydliggör roller och ansvar och skapar bättre förutsättningar för långsiktig planering.

Underhållsplanen som togs fram för depåers spårvägsanläggningar 2024 har fortsatt vara vägledande. Syftet med planen är att utgöra ett planerings- och beslutsunderlag för depåforumets årliga beställningar av underhållsåtgärder. Åtgärder har genomförts vid depå Rantorget och nästa större insats planeras i depå Majorna kommande år. Arbetet genomförs i nära samverkan med Västfastigheter, med målet att säkerställa en funktionell och säker spårvägsanläggning.

Depå

Den förändrade fordonsflottan innebär att depåerna behöver utvecklas. Vi måste förvalta nya vagnsmodeller samtidigt som vi avvecklar depåfunktioner för äldre modeller.

Stora delar av våra fastigheter är åldrade och har behov av reinvestering. Under 2025 togs beslut om att bygga om

depå Majorna. Parallellt har åtgärder genomförts för att hantera tidigare utmaningar vid depå Ringön, och målsättningen är att vi under 2026 ska ha full depåkapacitet där, vilket skapar bättre möjligheter för drift och underhåll av fordonen.

Fortsatt effektivisering inom IT

En av vägarna som leder till snabbare verksamhetsförändring och effektivisering går genom ökad digitaliseringstakt. En ökad digitaliseringstakt kräver både nya förmågor i form av arbetssätt och teknik men även ökad förståelse för hur digitalisering fungerar.

Som ett första steg i vår satsning på ett mer utvecklingsorienterat arbetssätt har vi under 2025 tagit fram en digitaliseringsstrategi samt påbörjat dess implementering. Strategin förser bolaget med riktning och skapar goda förutsättningar för att effektivisera och strukturera arbetet med digitalisering och IT.

Ett centralt område inom strategin är att stärka vår digitala kompetens och öka den digitala mognaden i organisationen. Det handlar inte enbart om att införa nya lösningar, utan om att i högre grad ta vara på befintliga resurser. Vi har idag flera digitala verktyg och applikationer som inte nyttjas till sin fulla potential. Därför arbetar vi nu med att ta fram en plan för hur dessa system kan nyttjas mer effektivt och utvecklas vidare.

Mer konkret inom IT-området har vi under 2025 gjort systembyten samt satsat på systemet Hastus som vi använder för att planera trafik, bemanna tjänster och sätta ut fordon.

Vår verksamhet

Ramar för Göteborgs Spårvägars verksamhet stadgas i bland annat:

Huvudavtal 2018 mellan Västra Götalandsregionen och Göteborgs stad.

Miljö

Som offentligt bolag har Göteborgs Spårvägar en förväntan på sig om att främja ett långsiktigt hållbart värdeskapande. Det innebär att bolaget ska agera föredömligt inom hållbarhetsområdet. Bolaget stödjer och arbetar för att uppfylla Göteborg stads miljö- och klimatprogram, Västtrafiks strategiska plan för kollektivtrafik på jämlika villkor, Agenda 2030 och FN:s globala mål för hållbar utveckling samt bidrar till att möjliggöra en klimatomställning i linje med Parisavtalet.

Vår största miljöpåverkan ligger i vårt klimatavtryck och utsläpp av växthusgaser. Den främsta källan är inköp av varor och tjänster samt vår energiförbrukning.

Miljöpolicy

Under året har Göteborgs Spårvägar antagit en hållbarhetspolicy som sätter ramen och anger riktning för bolagets hållbarhetsarbete. Policyn är ett övergripande styrdokument som kompletteras med instruktioner, strategier och andra styrande dokument. Policyn omfattar samtliga delar av verksamheten och inkluderar därmed alla medarbetare inklusive styrelse, konsulter, leverantörer och partners.

Dubbel väsentlighetsanalys

Göteborgs Spårvägars styrelse beslutade att bolaget ska rapportera till Stadshuskoncernens dubbla väsentlighetsanalys (DMA) enligt EU:s nya hållbarhetsdirektiv CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive). Syftet med analysen är att identifiera vilka hållbarhetsfrågor som är mest väsentliga för både bolaget och omvärlden – det vill säga vilka områden som har störst påverkan på miljö, människor och ekonomi, och vilka som i sin tur kan påverka vår verksamhet och långsiktiga värde. Under 2025 rapporterade vi påverkan, risker och möjligheter inom områden som energieffektivisering, kemikaliehantering, biologisk mångfald, arbetsmiljö och social inkludering. Bland annat lyftes vår fossilfria eldrift, arbete med att minska avfall och energikonsumtion, samt förebyggande insatser för en trygg och jämställd kollektivtrafik som positiva exempel. Samtidigt identifierades utvecklingsområden, såsom att stärka leverantörsuppföljningen och minska klimatpåverkan från inköp.

Väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer

Finansiella risker

Göteborgs Spårvägars finans- och riskhantering är underordnad Göteborgs stad. Göteborgs Spårvägars likvida medel är anslutna till Göteborgs stads koncernkonto. Göteborgs Spårvägars 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 Spårvägars avsättning för pensioner är tryggad genom kommunal borgen av Göteborgs stad.

Operativa och affärsmässiga risker

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.

Försenade infrastruktursatsningar i spårvägsnätet (bland annat Lindholmsallén, Brunnsbo, Allélänken, Eriksberg, Bangårdsförbindelsen, Lindholmsförbindelsen, Backa, Dag Hammarskjölds boulevard, Gropegårdslänken/Ivarsbergslänken, Slakthusbrolänken) kan hindra oss från att leverera en säker, hållbar och kvalitativ spårvägsresa.

Stora delar av Göteborgs kanalmurar är i behov av renovering. Kanalmurarna riskerar att rasa vilket skulle medföra negativa konsekvenser för kollektivtrafiken. Kanalmursprogrammet är omfattande och förväntas pågå i cirka 20 år där renoveringen är uppdelad i fem olika delsträckor respektive 14 olika etapper.

Kompetensförsörjning

Vi kan ha svårigheter att kompetensutveckla medarbetare i förhållande till personalbrist och fordonstillgänglighet. Det kan även uppstå svårigheter att attrahera förare, tekniker och mekaniker i förhållande till anställningserbjudande och förmånsläge.

Principavtal 2018 mellan Västra Götalandsregionen och Göteborgs stad.
Aktieägaravtal 2019 mellan Göteborgs Stad och Västtrafik.
Ågardirektivet från 2019.

Samverkansavtal för drift och underhåll

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 kommande år kommer vi lägga stor vikt på att arbeta med aktiviteterna i handlingsplan för hållbarhet och på så sätt säkra framfarten i vårt hållbarhetsarbete. Fokus kommer bland annat ligga på energieffektivisering, kemikaliehantering samt trygg, säker, inkluderande och jämlik reseupplevelse för alla resenärer.

Hållbarhet

Under kommande år kommer vi lägga stor vikt på att arbeta med aktiviteterna i handlingsplan för hållbarhet och på så sätt säkra framfarten i vårt hållbarhetsarbete. Fokus kommer bland annat ligga på energieffektivisering, kemikaliehantering samt trygg, säker, inkluderande och jämlik reseupplevelse för alla resenärer.

Handlingsplan och hållbarhetsmål

Göteborgs Spårvägar har under 2025 tagit fram en handlingsplan för hållbarhetsarbetet under perioden 2025–2030. Planen syftar till att omsätta bolagets hållbarhetspolicy i konkreta mål, delmål och aktiviteter, med tydlig ansvarsfördelning och struktur för uppföljning. Handlingsplanen omfattar hela bolaget – samtliga avdelningar, funktioner och medarbetare och bygger på att alla har ett ansvar att bidra till hållbarhetsarbetet.

Klimatredovisningsverktyg

Under 2025 har Göteborgs Spårvägar utvecklat ett nytt klimatredovisningsverktyg som är anpassat till verksamhetens behov. Verktyget ger en mer detaljerad och heltäckande redovisning av klimatpåverkan enligt GHG-protokollets standard och omfattar utsläpp inom scope 1, 2 och 3.

Energispåret 2030

Projektet Energispår 2030 startades upp med syftet att bolaget enligt våra hållbarhetsmål ska sänka energiförbrukningen med fem procent. Projektnamnet syftar till att gå i linje med Agenda 2030-målet Hållbar energi åt alla. Energispår 2030 hade officiell start på dagen för Earth hour den 22 mars 2025 och sträcker sig över ett års tid. Därefter planeras det att fortsätta för att hitta nya områden där vi kan bli än mer energieffektiva.

Projektet undersöker hur vi kan spara energi och under året genomfördes två större pilotprojekt.

Under det första pilotprojektet begränsade vi tiden som spårvagnarna står på tomgång över natten i Rantorgets depå. Uppskattat kan ett sådant arbetssätt spara oss mer än 2 600 000 kWh varje år genom att stänga av vagnarna nattetid i samtliga depåer.

Projektets andra pilotprojekt startades i november; ecodriving, då en testgrupp bestående av 17 förare fick testa skillnaden mellan att köra mer energisnålt och det körsätt de vanligtvis anammar.

Vår klimatpåverkan

Årligen beräknar vi vår totala klimatpåverkan och i vårt övergripande bolagsmål om en säker och hållbar resa har vi slagit fast att vi strävar efter att leverera hållbara resor. Vi redovisar vår energianvändning för spårvagn och fastigheter samt restavfall månadsvis i vår månadsrapport. Därtill sammanställer vi årligen vårt klimatavtryck enligt GHG-protokollet - Greenhouse Gas Protocol, en global standard för att rapportera växthusgasutsläpp från verksamheten.

Förutom utvecklingsarbetet med klimatredovisningsverktyget har även data för GHG-rapporteringen överlämnats till Göteborgs Stad, som förbereder sig för kommande krav enligt CSRD från och med 2027. Genom att ha ett färdigt och strukturerat klimatredovisningsverktyg har Göteborgs Spårvägar kunnat underlätta datainsamlingen till stadens rapportering.

Under kommande år kommer bolaget att prioritera vidare utveckling av miljöspendanalysen, där inköp kategoriseras mer detaljerat. Detta möjliggör en mer träffsäker redovisning av utsläpp per inköpskategori och skapar förutsättningar för att styra och minska utsläppen där påverkan är som störst.

Vår verksamhet

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

Buller

Vi arbetar aktivt med att begränsa buller och gnissel som uppkommer från spårvagnarna. Det görs främst genom översyn av rutiner kring underhåll samt nya metoder och medel för smörjning. För att minska gnissel i spåren har vi

fasta smörjstationer på strategiska platser i spårvägsanläggningen och vi optimerar utläggningspunkterna baserat på kundsynpunkter samt hur spåren ligger i förhållande till bostadshus.

Infrastruktur och driftsäkring

Avdelningen Infrastruktur och driftsäkring genomför drift, underhåll och byggnation av spår-, kontaktlednings- och signalsäkerhetsanläggningar. Infrastrukturens 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.

Kemikalier

En betydande del av vår kemikalieanvändning är kopplad till produkter som tillverkarna av spårvagnarna föreskriver. Därför sker ett tätt samarbete med dessa för att i ett tidigt skede identifiera och, där det är möjligt, ersätta de mest riskfyllda produkterna med säkrare alternativ både för människan och miljö.

Under året har vi genomfört en omfattande kartläggning av våra processer och identifierat viktiga utvecklingsområden. Nästa steg är att stärka våra rutiner inom hela vår verksamhet för att skapa ett enhetligt och effektivt arbetssätt med kemiska produkter.

Kemikaliehanteringen är också en central del i vår handlingsplan, där vi fokuserar på att minska antalet produkter och förbättra hanteringen genom konkreta aktiviteter. Målet är att successivt reducera riskerna och bidra till en mer hållbar verksamhet och en säker arbetsmiljö.

Effektiv vattenhantering vid tvätt av spårvagnar

Tvätt av spårvagnar kräver stora mängder vatten, vilket ställer höga krav på både resurseffektivitet och miljöhänsyn. För att möta dessa krav använder Göteborgs Spårvägar interna reningsverk med recirkulerande funktion i våra tvätthallar. Det innebär att vattnet återanvänds och renas flera gånger innan det lämnar systemet, vilket minskar den totala användningen av färskvatten avsevärt.

Årligen genomförs provtagningar för att kontrollera att vattnet uppfyller alla gällande gränsvärden innan det släpps ut. På så sätt säkerställer vi att vår verksamhet följer både interna riktlinjer och externa miljökrav. Resultatet är en tvättprocess som är både effektiv och hållbar – med minskad vattenanvändning och hög miljösäkerhet.

Hållbarhetsrapport

I enlighet med 6 kap 11§ ÅRL har Göteborgs Spårvägar AB valt att upprätta den lagstadgade hållbarhetsredovisningen som en del av årsberättelsen 2025. Hållbarhetsredovisningen har överlämnats till revisorer samtidigt som årsredovisningen. Tillsammans utgör hållbarhetsredovisning, trafiksäkerhetsrapport och årsredovisning delarna i Göteborgs Spårvägars årsberättelse 2025 som finns tillgänglig i sin helhet på goteborgssparvagar.se.

Finansiell redovisning

Ekonomiskt resultat

Inför 2025 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 tre avtalsområden: Trafikavtalet, Drift- och underhållsavtalet samt övriga avtal. I avtalen råder självkostnadsprincip, vilket innebär att bolagets konsoliderade resultat alltid kommer att vara noll och eventuella överskott och underskott regleras vid årsskiftet. Det innebär att resultatet per avtal bokförs som en skuld respektive fordran i boksluten.

Årets resultat

Årets resultat efter bokslutsdispositioner och skatt uppgår till -1,6 miljoner kronor. Bolagets konsoliderade rörelseresultat uppgår till -47 tusen kronor och avser reparationer av lokaler utanför befintliga avtal.

Intäkter

Rörelsens intäkter uppgår för 2025 till 1 641 miljoner kronor. I och med självkostnadsprincipen bokförs nettoomsättningen utifrån havda rörelsekostnader reducerad för övriga intäkter. Övriga rörelseintäkter uppgår till 11,9 miljoner kronor och avser främst vinst vid avyttring av anläggningstillgångar samt försäkringsersättningar.

Kostnader

Rörelsens kostnader uppgår för 2025 till 1 640 miljoner kronor. Bolaget har under 2025 haft högre kostnader för fordonsdelar och köpta tjänster kopplade till vagn. Detta beror bland annat

på köpt tjänst för spårunderhåll inom depåer, stigande materialpriser för boogierevision M31 samt tidigareläggning av hjul- och axelbyte M32, då vagnstypen har trafikerats utöver trafikplanen. Vi har även ökade kostnader för material till M29, då delar från utrangerade vagnar är undermåliga och ej går att använda. I december har vi också kostnadsfört alla högvärdeskomponenter som låg i vårt lagersaldo men ägs av Västtrafik. Hjulskadorna som uppkom i november har genererat merkostnader i form av svarv och hjulbyte. Bolaget har också fått en ökad årsbeställning från Västfastigheter avseende spårarbeten på depåer samt fler beläggningsarbeten, vilket har inneburit högre kostnader.

Elkostnader har varit lägre på grund av lägre förbrukning samt lägre pris.

Personalkostnader har under 2025 varit lägre än budget, vilket främst beror på lägre kostnader för spårvagnsförare med anledning av schemaeffektivisering, lägre sjukfrånvaro samt lägre kostnader för overtid till följd av förbättrat förarläge och inom fordon och driftsäkring beror lägre kostnader främst på effektivisering av depå Ringön. Inom stödverksamheten har omorganisationer lett till lägre personalkostnader. Bolagets kostnader för pensioner har påverkats både positivt och negativt, positivt utifrån att ett lägre utfall för löner och på grund av nytt pensionsavtal AKAP-KR som inneburit nya villkor som påverkat kostnader negativt.

Avskrivningskostnaderna har varit lägre än planerat under året och beror på investeringsprojekt som har utgått från investeringsplanen samt

budgeterade investeringar som är försenade. Övriga rörelsekostnader är högre främst beroende på utrangering av immateriella tillgångar.

Finansnetto

Finansnettot för 2025 uppgår till 0,8 miljoner kronor och består främst av räntekostnader för utnyttjad kreditlimit från staden samt ränteintäkter från koncernkonto.

Trafikavtalet

Rörelsekostnaderna 2025 för Trafikavtalet är 21,1 miljoner kronor lägre än budget. De positiva kostnadsutfallet är till stor del kopplat till lägre personalkostnader. Det positiva kostnadsutfallet vägs upp av högre kostnader för fordonsdelar och köpta tjänster kopplade till vagn. Kostnader för avskrivningar är lägre då investeringstakten varit lägre än planerat.

Drift- och underhållsavtalet

Rörelsekostnaderna för Utförandeentreprenadavtalet är 31,9 miljoner kronor högre än budget. Det högre kostnadsutfallet är till mycket stor del kopplat till utökat uppdrag. Resterande kostnadsökning hänvisas till ej debiterbar tid till kunder på grund av vakanser och som en följd högre kostnader för inhyrd personal. Bockverkstaden som under 2024 drabbades av en vattenläcka och där kostnaderna utföll 2024 har under året erhållit försäkringsintäkterna för desamma.

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

Balanserat resultat	47 489 656
Årets resultat	-1 617 837
	45 871 819

Styrelsen föreslår att

I ny räkning balanseras	45 871 819
	45 871 819

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

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

Flerårsöversikt: Utveckling av verksamhet, ställning och resultat

(TKR)	2025	2024	2023	2022
Nettoomsättning	1 628 712	1 513 529	1 342 511	1 207 954
Rörelseresultat	719	728	0	21
Resultat efter finansiella poster	-47	715	822	866
Balansomslutning	600 549	628 564	567 156	471 191
Soliditet ¹	40,9%	39,1%	43,3%	52,1%
Avkastning på eget kapital ²	-0,7%	-0,3%	-1,0%	2,3%
Avkastning på totalt kapital ³	0,2%	0,3 %	0,2%	0,1%
Medelantal anställda	1 144	1 167	1 312	1 229

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.

Resultaträkning

(TKR)	NOT	2025	2024
Rörelsens intäkter			
Nettoomsättning	1	1 628 712	1 513 529
Aktiverat arbete för egen räkning		0	0
Övriga rörelseintäkter	2	11 894	18 489
Summa rörelsens intäkter		1 640 606	1 532 018
Rörelsens kostnader			
Råvaror och förnödenheter		-380 143	-360 631
Övriga externa kostnader	3,4	-299 194	-276 264
Personalkostnader	5	-922 878	-867 592
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	8-13	-29 064	-24 005
Övriga rörelsekostnader	13	-8 608	-2 797
Summa rörelsens kostnader		1 639 887	1 531 289
Rörelseresultat		719	728
Resultat från finansiella investeringar			
Övriga ränteintäkter och liknande intäkter		429	894
Räntekostnader och liknande kostnader		-1 195	-907
Finansiella intäkter och kostnader		-766	-14
Resultat efter finansiella poster		-47	715
Bokslutsdispositioner			
Förändring av periodiseringsfond	6	0	0
Förändring överavskrivningar		-1 570	-1 480
Resultat före skatt		-1 617	-765
Skatt på årets resultat	7	-1	-82
ÅRETS RESULTAT		-1 618	-847

Balansräkning

(TKR)	NOT	2025	2024
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar			
Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	8	15 392	34 226
		15 392	34 226
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	9	749	825
Nedlagda utgifter på annans fastighet	10	17 275	9 416
Transportmedel	11	58 915	38 014
Inventarier, verktyg och installationer	12	61 574	61 253
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	13	3 112	27 429
		141 625	136 937
Summa anläggningstillgångar			
		157 017	171 163
Omsättningstillgångar			
Varulager m m			
Råvaror och förnödenheter		174 302	177 638
		174 302	177 638
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		156 915	141 227
Fordringar hos koncernföretag		1 211	700
Aktuella skattefordringar		14 618	26 426
Övriga fordringar		15 775	27 990
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	14	80 711	83 419
		269 230	279 762
Summa omsättningstillgångar			
		443 532	457 401
SUMMA TILLGÅNGAR			
		600 549	628 564

(TKR)	NOT	2025	2024
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		47 490	48 336
Årets resultat		- 1 618	-847
		45 872	47 489
Summa eget kapital			
		201 482	203 099
Obeskattade reserver			
	15	55 552	53 982
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	16	23 752	27 927
Övriga avsättningar	17	12 910	15 950
		36 662	43 877
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		113 072	110 957
Skulder till koncernföretag		4 887	5 299
Skuld Göteborgs Stad		11 284	82 638
Övriga kortfristiga skulder		34 176	32 057
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	18	143 433	96 654
		306 852	327 605
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER			
		600 549	628 564

Rapport över förändring i eget kapital

(TKR)	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserad vinst	Årets resultat	Summa eget kapital
Ingående balans per 1 januari 2024	150 000	5 610	50 735	−2 399	203 946
Disposition av föregående års resultat			−2 399	2 399	0
Årets resultat				−847	−847
Utgående balans per 31 december 2024	150 000	5 610	48 336	−847	203 099

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

(TKR)	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserad vinst	Årets resultat	Summa eget kapital
Ingående balans per 1 januari 2025	150 000	5 610	48 336	−847	203 099
Disposition av föregående års resultat			−847	847	0
Årets resultat				−1 618	−1 618
Utgående balans per 31 december 2025	150 000	5 610	47 489	−1 618	201 481

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

Kassaflödesanalys

(TKR)	NOT	2025	2024
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		719	728
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	21	29 198	19 917
Erhållen ränta		429	894
Erlagd ränta		-1 195	- 907
Betald inkomstskatt		11 807	- 5 716
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		40 958	15 456
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Minskning(+)/ökning(-) av varulager		3 336	- 28 908
Minskning(+)/ökning(-) av kundfordringar		- 15 668	20 546
Minskning(+)/ökning(-) av övriga kortfristiga fordringar		14 412	- 35 936
Minskning(-)/ökning(+) leverantörsskulder		2 115	28 894
Minskning(-)/ökning(+) av övriga kortfristiga skulder		48 470	- 2 021
Kassaflöde från den löpande verksamheten		93 623	- 1 969
Investeringsverksamheten			
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		0	0
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		- 24 609	- 37 190
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		2 340	666
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		0	0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		- 22 269	-36 524

	NOT	2025	2024
Finansieringsverksamheten			
Nyemission		0	0
Utnyttjad checkkredit		-71 354	38 493
Erhållet aktieägartillskott		0	0
Lämnat koncernbidrag		0	0
Amortering av lån		0	0
Erhållet koncernbidrag		0	0
Utbetald utdelning		0	0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-71 354	38 493
Årets kassaflöde			
Likvida medel vid årets början		0	0
Likvida medel vid årets slut		0	0
Ingår i balansposten övriga fordringar		0	0
Likvida medel vid årets slut		0	0

Allmän information

Göteborgs Spårvägar AB med organisationsnummer 556353-3412 är ett aktiebolag registrerat i Sverige med säte i Göteborg. Adressen till huvudkonto-ret är Rantorget 4, 401 26 Göteborg. Företagets bedriver spårvagnstrafik och anläggningsverksamhet inom Göteborgs och Mölndals kommuner. Moderföretaget i 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.

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 liknan-de avdrag.

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

Försäljning av tjänster

Intäkter från försäljning av tjänster på löpande räkning redovisas som intäkt i den period arbetet utförs och material levereras eller förbrukas. Intäkter från försäljning av tjänster utgörs nästan uteslutande av uppdrag på löpande räk-ning. 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 operationel-la leasingavtal. Samtliga leasingavtal redovisas som operationella leasingavtal, vilket innebär att leasingavgiften fördelas linjärt över leasingperioden.

Ersättningar till anställda

Ersättningar till anställda i form av löner, bonus, betald semester, betald sjuk-frånvaro m m samt pensioner redovisas i takt med intjänandet. Från och med 1 januari 2025 gäller pensionsavtalet AKAP-KR för företagets anställda, vilket

är en avgiftsbestämd pensionsplan. Merparten av tidigare förmånsbestämda pensionsutfästelser är inlösta hos den externa pensionsförvaltaren KPA. Varje årsskifte gör KPA en aktuell beräkning av utestående pensionsåtaganden och i den utsträckning som fonderade medel inte täcker pensionsåtagandet erhåller moderföretaget en årlig pensionspremie från KPA. Eftersom företaget innehar en överskottsfond av betydande värde hos KPA, avräknas för närvarande de årliga pensionspremierna mot denna fond.

Intjänad pensionsrätt från tidigare pensionsavtal med förmånsbestämd pen-sionsplan 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 pen-sionsåtaganden är tryggade genom kommunal borgen av Göteborgs Stad

Koncernbidrag

Erhållna och lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdisposition i resul-taträkningen.

Inkomstskatter

Skattekostnaden utgörs av summan av aktuell skatt.

Aktuell skatt

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

Immateriella tillgångar

Anskaffning genom separata förvärv
Immateriella tillgångar som förvärvats separat redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella ackumulerade ned-skrivningar. Avskrivning sker linjärt över tillgångens uppskattade nyttjandeperi-od, vilken uppskattas till 5 år. Bedömda nyttjandeperioder och avskrivningsme-toder 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 utrang-ering 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 balansräk-ningen är skillnaden mellan vad som eventuellt erhålls, efter avdrag för direkta försäljningskostnader, och tillgångens redovisade värde. Detta redovisas i resul-taträkningen 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 un-derhåll 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 komponen-ter.

Avskrivningar på materiella anläggningstillgångar kostnadsförs så att tillgångens anskaffningsvärde, eventuellt minskat med beräknat restvärde vid nyttjandepe-riodens 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 anläggnings-tillgången kan tas i bruk. Materiella anläggningstillgångars nyttjandeperioder uppskattas till:

Byggnader	20-30 år
Nedlagda utgifter på annans fastighet	10-20 år
Transportmedel	3-10 år
Inventarier, verktyg och installationer	3-15 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 anläggningsstillgångar för att fastställa om det finns någon indikation på att dessa tillgångar har minskat i värde. Om så är fallet, beräknas tillgångens återvinningsvärde för att kunna fastställa värdet av en eventuell nedskrivning. Där det inte är möjligt att beräkna återvinningsvärdet för en enskild tillgång, beräknas återvinningsvärdet för den kassagenererande enhet till vilken tillgången hör.

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

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

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

Varulager

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

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

Likvida medel

Företagets banktillgodohavanden hos Nordea och Swedbank är anslutna till Göteborgs stads koncernkonto och redovisas som kortfristig skuld till Göteborgs stad. Bolaget hade per 251231 en kreditlimit om 300 miljoner kronor hos Nordea.

Avsättningar

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

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

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

Omstruktureringsreserv

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

Aktieägartillskott

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

Kassaflödesanalys

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

Viktiga uppskattningar och bedömningar

Viktiga källor till osäkerhet i uppskattningar

Nedan redogörs för de viktigaste antagandena om framtiden, och andra viktiga källor till osäkerhet i uppskattningar per balansdagen, som innebär en betydande risk för väsentliga justeringar i redovisade värden för tillgångar och skulder under nästa räkenskapsår.

- Nyttjandeperioder/nedskrivningsprövning av anläggningstillgångar.
- Antaganden avseende ränta och livslängd vid beräkning av pensionsskulder.
- Osäkra fordringar respektive skulder p g a tvister.
- Större förändringar i valutakurser, inflation eller räntor kan påverka bolagets lagervärde.

Viktiga bedömningar vid tillämpning av Göteborgs Spårvägars redovisningsprinciper

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

Inkurans i varulagret har bokats efter en individuell bedömning. Hänsyn har tagits till de olika spårvagnsmodellernas återstående genomsnittliga livslängd och kvarvarande reservdelar i lager. Det sker en regelbunden översyn av nyttjandeperioder för större investeringar under rubriken anläggningstillgångar. Vid behov sker korrigeringar av gällande avskrivningsplaner.

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

Not 1 Uppgift om inköp och försäljning inom samma koncern

	2025	2024
Inköp Göteborgs Stadshus AB koncernen	6,3 %	5,9 %
Försäljning Göteborgs Stadshus AB koncernen	0,3 %	0,5 %
Inköp Göteborgs Stad	4,0 %	4,0 %
Försäljning Göteborgs Stad	17,0 %	16,7 %

Not 2 Övriga rörelseintäkter

Övriga rörelseintäkter om 11 894 tkr (18 489 tkr) avser skadeersättningar för kollisioner och stillestånd (7 018 tkr), vinst vid avyttring av inventarier och maskiner (2 340 tkr) samt ersättning för viten, utlägg mm (2 536 tkr).

Not 3 Uppllysning om ersättning till revisorn

	2025	2024
Ernst & Young AB, revisionsuppdrag	589	573
Lekmannarevisorer, revisionsuppdrag	233	227
Summa	822	800

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

Not 4 Leasingavtal

Företagets väsentligaste leasingavtal avser fordon från Göteborgs Stads Leasing AB (GSL) och hyres- och markavtal. De enskilda avtalen förfaller successivt fram till år 2035. Summan av årets kostnadsförda leasingav-
gifter avseende operationella leasingavtal uppgår till 143 103 tkr (122 256 tkr). Framtida minimileaseavgifter av-
seende icke uppsägningsbara operationella leasingavtal förfaller enligt följande:

forts. not 4

Förfallotidpunkt:	2025	2024
Inom ett år	142 087	131 682
Senare än ett år men inom fem år	551 454	593 218
Senare än fem år	610 589	493 287
Summa	1 304 130	1 218 187

Not 5 Antal anställda, löner, andra ersättningar och sociala kostnader

Medeltalet anställda	2025 Antal anställda	2025 Varav antal män	2024 Antal anställda	2024 Varav antal män
	1 144	841	1 167	885
Totalt	1 144	841	1 167	885

Fördelning ledande befattningshavare per balansdagen	2025	2024
Kvinnor:		
styrelseledamöter	1	1
andra personer i företagets ledning inkl VD	5	5
Män:		
styrelseledamöter	13	13
andra personer i företagets ledning inkl VD	4	3

Löner, andra ersättningar m m	2025 Löner och andra ersättningar	2025 Soc kostn (varav pensions- kostnader)	2024 Löner och andra ersätt- ningar	2024 Soc kostn (varav pensions- kostnader)
	649 012	257 920	604 388	246 272
		(54 724)		(57 236)

Pensioner

Företagets kostnad för avgiftsbestämda pensionsplaner uppgår till 54 724 tkr (57 236).

Ersättning till styrelse och VD uppgår till 1 961 tkr (1 901). Av företagets pensionskostnader avser 591 tkr (426) gruppen styrelse och VD. Vid ofrivillig uppsägning erhåller VD ett av-
gångsvederlag om sex månadslöner vid upp till 12 månaders anställning som VD. Efter ett
års anställning som VD är avgångsvederlaget 12 månadslöner. Bolagsledningen har uppsäg-
ningsvillkor enligt kollektivavtal.

Not 6 Bokslutsdispositioner

	2025	2024
Förändring av periodiseringsfond	0	0
Förändring överavskrivningar	-1 570	-1 480
Summa	-1 570	-1 480

Not 7 Skatt på årets resultat

	2025	2024
Aktuell skatt	-1	-82
Uppskjuten skatt	0	0
Skatt på årets resultat	-1	-82

Avstämning årets skattekostnad

	2025	2024
Redovisat resultat före skatt	-1 617	-765
Skatt beräknad med skattesats 20,6 %	333	158
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader	-346	-185
Skatteeffekt av ej skattepliktiga intäkter	12	27
Summa	-1	0
Justeringar som redovisats innevarande år avseende tidigare års aktuella skatt	0	-82
Årets redovisade skattekostnad	-1	-82

Not 8 Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten

	2025	2024
Ingående anskaffningsvärden	63 538	64 292
Inköp	0	756
Försäljningar/utrangeringar	-23 374	-1 510
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	40 164	63 538
Ingående avskrivningar	-29 313	-19 404
Avyttringar/utrangeringar	14 439	0
Årets avskrivningar enligt plan	-9 898	-9 909
Utgående ackumulerade avskrivningar	-24 772	-29 313
Utgående planenligt restvärde	15 392	34 225

Not 9 Byggnader och mark

	2025	2024
Ingående anskaffningsvärden	4 728	4 728
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	4 728	4 728
Ingående avskrivningar	-3 903	-3 720
Årets avskrivningar enligt plan	-76	-183
Utgående ackumulerade avskrivningar	-3 979	-3 903
Utgående planenligt restvärde	749	825

Not 10 Nedlagda utgifter på annans fastighet

	2025	2024
Ingående anskaffningsvärden	23 991	23 991
Försäljningar/utrangeringar	-384	0
Aktivering från pågående nyanläggningar	9 729	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	33 336	23 991
Ingående avskrivningar enligt plan	-14 575	-13 237
Försäljningar/utrangeringar	225	0
Årets avskrivningar enligt plan	-1 711	-1 338
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	-16 061	-14 575
Utgående planenligt restvärde	17 275	9 416

Not 11 Transportmedel

	2025	2024
Ingående anskaffningsvärden	123 955	118 517
Aktivering från pågående nyanläggningar	27 817	13 504
Försäljningar/utrangeringar	-21 662	-8 066
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	130 110	123 955
Ingående avskrivningar enligt plan	-85 940	-84 424
Försäljningar/utrangeringar	21 662	8 066
Årets avskrivningar enligt plan	-6 917	-4 789
Omklassificering avskrivningar	0	-4 793
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	-71 195	-85 940
Ingående nedskrivningar	0	-4 793
Försäljningar/utrangeringar	0	1 169
Omklassificeringar	0	3 624
Utgående ackumulerade nedskrivningar	0	0
Utgående planenligt restvärde	58 915	38 015

Not 12 Inventarier, verktyg och installationer

	2025	2024
Ingående anskaffningsvärde	169 008	156 209
Aktivering från pågående nyanläggningar	11 379	12 799
Försäljningar/utrangeringar	-2 956	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	177 431	169 008
Ingående avskrivningar enligt plan	-107 755	-98 800
Försäljningar/utrangeringar	2 360	0
Årets avskrivningar enligt plan	-10 462	-8 955
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	-115 857	-107 755
Utgående planenligt restvärde	61 574	61 253

Not 13 Pågående nyanläggningar och förskott avseen-
de materiella anläggningstillgångar

	2025-12-31	2024-12-31
Ingående redovisat värde	27 429	15 788
Nyanskaffningar	24 609	38 104
Omklassificering/Aktivering till anläggningsregistret	-48 926	-26 463
Utgående redovisat värde	3 112	27 429

Not 14 Förutbetalda kostnader och upplupna
intäkter

	2025	2024
Förutbetalda hyror	32 657	32 068
Upplupna intäkter	35 971	40 742
Övriga poster	12 083	10 609
Summa	80 711	83 419

Not 15 Obeskattade reserver

	2025	2024
Periodiseringsfond tax 23	2 900	2 900
Periodiseringsfond tax 22	2 700	2 700
Periodiseringsfond tax 21	2 982	2 982
Ackumulerade överavskrivningar	46 970	45 400
Summa	55 552	53 982

Not 16 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelse

Företagets pensionsskuld per 2025-12-31 är beräknad enligt Finansinspektionens alternativregel och avser de tidigare pensionsavtalen PFA/PA-KL/PA-KommF. Pensionsskulden är beräknad av KPA Pension och uppgår till 23 752 tkr (27 927 tkr). Företagets pensionskuld är tryggad genom kommunal borgen från Göteborgs Stad. Värdet i bolagets överskottsfond hos pensionsförvaltaren uppgår per 2025-12-31 till 19 788 tkr (15 511 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. 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 17 Övriga avsättningar

2025-12-31	Avsättningar saneringsarbete M28	Avgångsvederlag/ övriga avsättningar	Utökat underhåll hjulaxlar M31	Summa
Vid årets början	0	2 947	13 003	15 950
Tillkommande avsättningar	0	5 249		5 249
Belopp som tagits i anspråk	0	-6 115	-2 175	-8 289
Vid årets slut	0	2 081	10 828	12 910

2024-12-31	Avsättningar saneringsarbete M28	Avgångsvederlag/ övriga avsättningar		Summa
Vid årets början	2 244	2 658	14 514	19 416
Tillkommande avsättningar	0	4 192		4 192
Belopp som tagits i anspråk	-2 244	-3 903	-1 511	- 7 658
Vid årets slut	0	2 947	13 003	15 950

Not 18 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2025	2024
Upplupna löner	10 691	7 637
Upplupna semesterlöner	29 661	32 169
Upplupna sociala avgifter	12 679	12 580
Upplupen löneskatt	11 850	25 579
Upplupna pensionskostnader	24 693	5 842
Förutbetalda intäkter	38 826	11 460
Övriga upplupna kostnader	15 033	1 387
Summa	143 433	96 654

Not 19 Upplysningar om närstående

Transaktioner mellan företaget och dess närstående har skett på marknadsmässiga grunder. Några transaktioner med befattningshavare eller nyckelpersoner utöver lön och ersättning (se not 5) har inte förekommit.

Not 20 Händelser efter balansdagen

Inga händelser som kan anses väsentliga har inträffat under perioden 1 januari till den 5 februari 2026.

Not 21 Poster som inte ingår i kassaflödet

	2025	2024
Avskrivningar	29 064	25 174
Återföring av nedskrivningar	0	-1 169
Realisationsförlust	7 809	1 169
Realisationsvinst	-2 340	-666
Förändringar av avsättningar	-7 215	-4 591
Omklassificering av immateriella anläggningstillgångar	1 880	0
Summa	29 198	19 917

Årsredovisningens innehåll blev klart den 1 februari 2026.

Årsredovisningen undertecknades 2026 - -

Johanna Hector Lund
Styrelsens ordförande

Stefan Olinder
Första vice styrelseordförande

Bijan Zainali
Andra vice styrelseordförande

Mats Jacobsson

Rasmus Loberg

Gunne Steen

Carsten Jensen

Marcus Lühje

Patrik Johansson

Linda Rudenwall
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats

Ernst & Young AB

Nina Brohall
Auktoriserad revisor

Vår granskningsrapport har avgivits

Torbjörn Rigemar
Lekmannarevisor

Gun Alexandersson Malm
Lekmannarevisor



**Göteborgs
Spårvägar**

Göteborg 2026

Kontakt: kommunikation@sparvagen.goteborg.se

Grafisk design: Åsa Wall

Foto: Robert Lindberg, Katarina Schmidt,
Julia Forsberg, Arnglim Larsen, Fredrik Nilsson,
Åsa Wall, Peter Juhlin, Ulrik Fallström, Ellen Delin.