20250402040057

ÅRSREDOVISNING

2024-01-01—2024-12-31

för

Göteborgs Spårvägar Aktiebolag

556353–3412

Årsredovisningen omfattar: **Sida:**

Förvaltningsberättelse	47
Resultaträkning	55
Balansräkning	56
Rapport över förändring i eget kapital	57
Kassaflödesanalys	58
Noter	59
Årsredovisningens undertecknande	65

FASTÄLLELSEINTYG

Undertecknad verkställande direktör intygar härmed, dels att denna kopia av årsredovisningen stämmer överens med originalet, dels att resultaträkningen och balansräkningen för företaget har fastställts på årsstämma den 6 mars 2025. Årsstämman beslutade att godkänna styrelsens förslag till resultatdisposition.

Göteborg den 28 3 2025

Linda Rudenwall

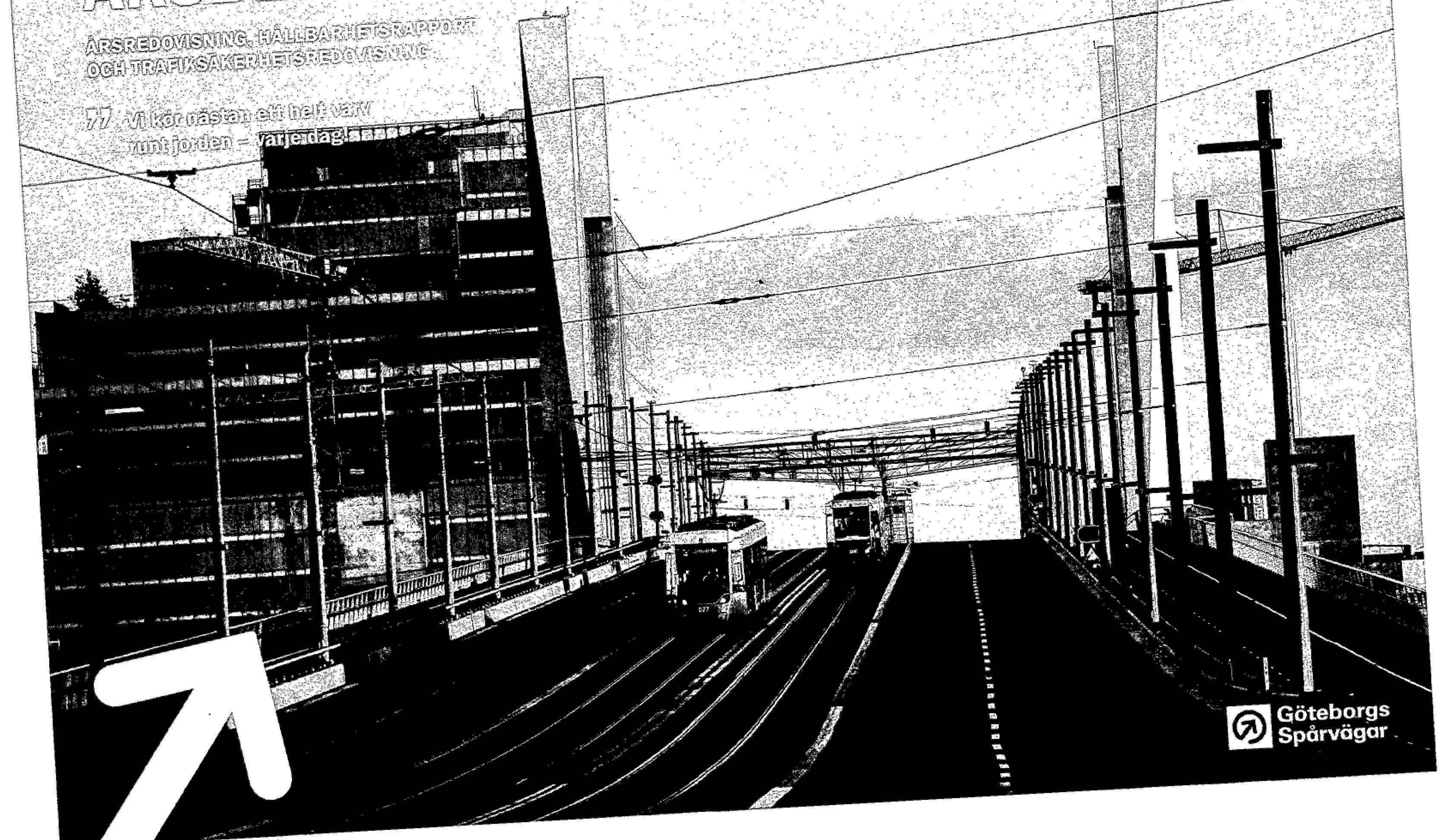
Verkställande direktör

2025040204058

ÅRSBERÄTTELSE 2024

ÅRSREDOVISNING, HÅLLBARHETSRAPPORT
OCH TRAFIKSÄKERHETSREDOVISNING

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



För oss är resan målet

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

2025040204060

Innehåll

Om Göteborgs Spårvägar **4**
Kuriosa 5
Vd-ord 6
Spårvägsanläggningen 8
Depå 9
Fordon 10
Medarbetare 12
Infrastruktur 13
Resenären 14
Vi som jobbar här 15
Ordförandeord 16

Mål och leveranser **17**
Ökat resande 18
Säker och hållbar resa 19
Säkrad kompetensförsörjning 20
Nöjda kunder 21
Ständigt förbättrad effektivitet 23

Trafiksäkerhetsredovisning **24**

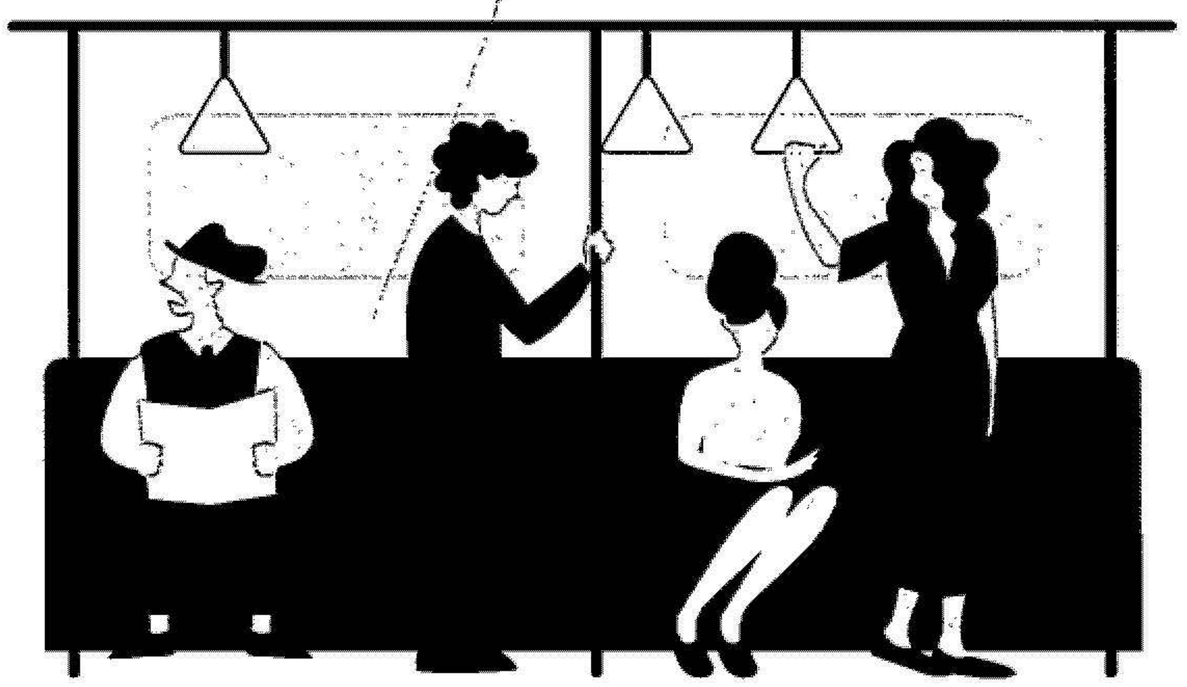
Hållbarhetsredovisning **30**
Ekologisk hållbarhet 33
Social hållbarhet 38
Ekonomisk hållbarhet 43

Förvaltningsberättelse **47**

Finansiell redovisning **54**

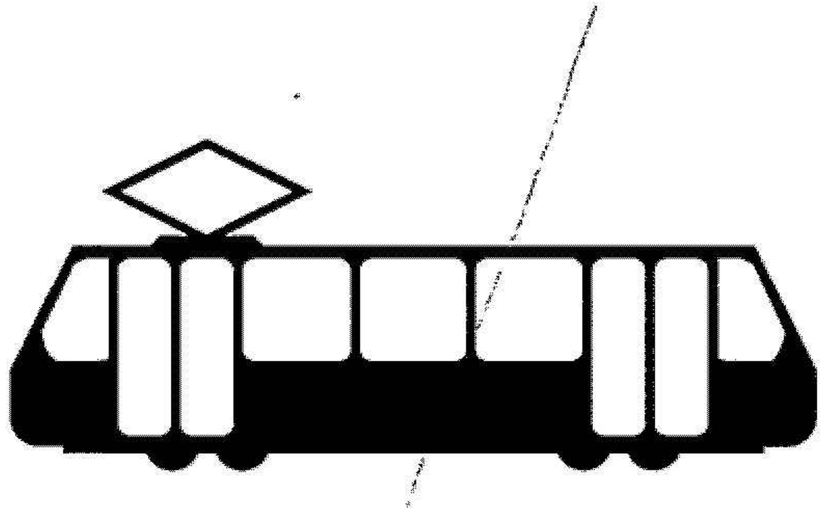
Samtliga bilder i denna årsberättelse är fotograferade av medarbetare eller en vän till någon på Göteborgs Spårvägar. Vilken stolthet för oss, att våra medarbetare känner ett så stort engagemang i sitt yrke att de vill stanna upp för att fotografera när de ser en fin vy eller ett intressant arbetsmoment!
Vi <3 spårvagnar.

Om Göteborgs Spårvägar



125 miljoner resor

Resandet minskade under 2024.
Varför? Läs vår analys på sidan 14 och 18.



229 vagnar

170 000 meter
spår och kontaktledning

”

Jag har ju en och en halv spårvagn sen tidigare. Jag vet faktiskt inte hur jag ska få plats med dem.

På sidan 39 kan du se vem som sa så

40%

av kollektivtrafiken i Västra Götaland står vi för

”

Drifthallen på Ringödepån är 330 meter lång och har elva spår.

330 meter... Det har aldrig varit så långt som när man är sen till ett möte på andra sidan drifthallen.

Citat anonym GS:are

Det är trots allt inte ofta man kör om en spårvagn på motorvägen.

Läs om spårvagnar på motorvägen på sidan 10

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.

Vår vision: En hållbar spårvägsresa i världsklass

Vi är Nordens största spårvägsbolag och en av de större aktörerna i Europa. Att uppnå världsklass är en strävan där ribban hela tiden flyttas uppåt. Kunden avgör om vi har lyckats i vår strävan, vi jobbar för att överträffa kundens förväntningar. Ett utmärkt kvalitetsarbete som säkerställer balans och goda resultat i perspektiven kund, medarbetare, leveranssäkerhet och hållbarhet leder oss på rätt väg mot visionen. För att visa att vi tar steg åt rätt håll följer vi upp mål kopplat till perspektiven. Bolagets milstolpar utgör hållplatser på vägen mot världsklass.

Vår mission: Tillsammans sätter vi Göteborg i rörelse

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

Vår affärsidé

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

Vd Linda Rudenwall har ordet

Mot en hållbar spårvägsresa i världsklass

År 2024 har kännetecknats av många fattade beslut i rätt riktning för att förbättra förutsättningarna för spårvagnstrafiken i Göteborg och Mölndal. Besluten ger oss bättre möjligheter att kunna leverera med högre kvalitet och högre tillförlitlighet framåt. Under året har vi också kunnat se tydliga resultat efter ett ihärdigt arbete med till exempel kompetensförsörjning och med underhåll av fordon och bana. Vi har kunnat återta den reducerade trafiken samt att flertalet hastighetsnedsättningar har åtgärdats. Året har även kantats av problem med vår nya depå Ringön som satt vår organisation på prov. Året inleddes dessutom mycket tråkigt med två allvarliga olyckor som fortfarande finns med oss när vi avrundar året.

Beslutsåret 2024

Året kan sägas vara ett riktigt beslutsår. Regionstyrelsen fattade i början av året beslut om att starta förstudie av kommande spårvagnsmodell M35. Förstudien beräknas vara klar under början av 2025. Om allt faller väl ut så kan en upphandlingsfas starta omkring sommaren 2025. Den nya M35:an ska möta det framtida resandebehovet samt utfasningen av M32. Regionstyrelsen fattade också under året beslut om att starta planeringen för renovering av depå Majorna samt att inleda en förstudie kopplat till ombyggnation av depå Rantorget. Depå Majorna med sina dryga 100 år har stora investeringsbehov, både i byggnaden och i spår och växlar. Beslutet är viktigt för oss, vi kan nu planera för de omfattande insatser som kommer att krävas för att få en funktionell depå i framtiden. Depå Rantorget byggdes på 80-talet och vid den tiden fanns vagnar med dryga 20 meters längd. För att kunna möta kommande underhållsbehov när vi nu får in våra 45-metersvagnar behöver de fysiska förutsättningarna anpassas.

Efter sommaren beslutade Stadsbyggnadsnämnden om inriktningen att bygga Allélänken. Allélänken kommer att avlasta Brunnsparken och på så vis förbättra framkomligheten i centrum. Allélänken kommer även att bidra till bättre förutsättningar att genomföra nödvändiga renoveringar av kanalmurarna i Göteborg. Vi är mycket nöjda med inriktningsbeslutet och ser det som en framtida nödvändighet för att bedriva en effektiv och pålitlig kollektivtrafik i de centrala delarna av Göteborg.

Tidsaspekten är i de första utkasten relativt lång, etapp 1 beräknas ta cirka åtta år att färdigställa. Vi från Göteborgs Spårvägar ser behov av att korta ner tiden då framkomligheten är problematisk och behöver lösas så snart som möjligt.

Vår styrelse fattade under december månad beslut om att underteckna nytt samverkansavtal för drift och underhåll av banan tillsammans med Stadsmiljöförvaltningen. En arbetsgrupp bestående av representanter från våra tre samverkande organisationer Västtrafik, Stadsmiljöförvaltningen och Göteborgs Spårvägar har under hösten träffats vid flertalet tillfällen för att få fram ett bra samverkansavtal som började gälla 1 januari 2025. Vi är stolta över det nya avtalet och vi ser fram emot att jobba vidare i samverkan med våra viktigaste intressenter och partners.

Under en spårvagn på Ringön.

”

Ett intensivt arbete har genomförts för att komma till rätta med kompetensförsörjningen av förare.

Uthållighet lönar sig

Under 2023 genomfördes en trafikreducering av spårvagnstrafiken. Detta berodde på att vi inte hade tillräckligt med spårvagnsförare. Ett intensivt arbete har genomförts för att komma till rätta med kompetensförsörjningen av förare. Resultatet har blivit positivt, vi har kunnat ta tillbaka reduceringen och jobbar fortfarande aktivt för att behålla våra medarbetare och även attrahera nya medarbetare till oss. Vi ser dock fortsatta svårigheter att rekrytera vissa specialistkompetenser med rätt behörigheter så som svetsare och elektriker.

På underhållssidan har vi under året sett tydliga resultat av ett tålmodigt arbete med att höja tillgängligheten och tillförlitligheten för våra vagnar samt för banan. Vi har till exempel lyckats upprätthålla en mycket hög tillgänglighetsnivå för M32 över hela året, trots utmaningar med materialförsörjningskedjan. Vi är också stolta över att i år ha genomfört stora insatser för att hålla hög tillgänglighet på ramperna, vilket bidragit till att ramptillgängligheten över helåret varit den bästa på fem år.

Trafiksäkerheten är viktig

Under februari inträffade två allvarliga olyckor. Den första olyckan inträffade på Hinsholmen som tragiskt ledde till att en person miste sitt liv. Den andra olyckan inträffade genom en kollision på Angeredsbanan då flera personer skadades.
Vi tänker på de drabbade och gör allt vi kan för att olyckor som dessa inte ska upprepas igen.

Säkerhetsarbetet i vårt bolag är ett prioriterat område och vi har under året startat ett arbete med att förändra säkerhetskulturen i bolaget. Vi inledde året med en övergripande omorganisation, som bland annat syftade till att sätta säkerheten främst i bolaget. Säkerhetsenheten har påbörjat ett omfattande arbete med att göra om vår säkerhetsordning (ett styrdokument kring trafiksäkerhetsarbetet i bolaget). Arbetet beräknas vara klart under årets första månader 2025.

Depå Ringön satte organisationen på prov

Ringödepån invigdes strax före sommaren och vi planerade att driftsätta drygt 70 omlopp från depån vid tidtabellsskiftet i mitten av augusti. Någon månad före driftsättning skedde en urspårning över ett av pelarspåren i depån. Det visade sig bero på för stora avvikelser i spårvidd, vilket gjorde att alla sju pelarspår stängdes av på depån. Ett intensivt arbete har genomförts av alla medarbetare som behövt ställa om i verksamheten för att få trafiken att rulla på som vanligt. Vi har lyckats med detta tillsammans - tack till er alla! Vi har tillsammans jobbat fram en permanent lösning som alla parter tror på. Vi ser nu fram emot att driftsätta depån fullt ut framåt våren/sommaren 2025.

Sist men inte minst vill jag rikta ett stort TACK till alla medarbetare på Göteborgs Spårvägar för ert engagemang och uthållighet som gör att vi kan fortsätta att leverera hög kvalitet året om. Ni är guld värda.

2025040204065
SPÅRVÄGSANLÄGGNINGEN

Fortsatt fokus på bättre framkomlighet

Vad har hänt?

Under 2023 noterades ett ovanligt högt antal hastighetsbegränsningar längs spårvägslinjerna till följd av slitage i banan. Dessa begränsningar, i kombination med pågående arbeten i banan samt övrig trafik och byggnationer i centrala Göteborg, bidrog till en försämrad framkomlighet för spårvägstrafiken. Både förare och resenärer upplevde negativa effekter av situationen.

För att hantera utmaningarna och förbättra banans skick inleddes ett samarbete mellan Göteborgs Spårvägar och Stadsmiljöförvaltningen. Arbetet syftar till att åtgärda problemen både på kort och lång sikt, med målet att öka säkerheten och skapa bättre förutsättningar för en mer robust och framkomlig spårvägsanläggning. Göteborgs Spårvägars tekniker inom Infrastruktur och driftsäkring har veckovis analyserat och åtgärdat aktuella problem samt arbetat med prognoser för framtida behov. Detta arbete har varit centralt för att minska antalet hastighetsbegränsningar och skapa en mer hållbar anläggning.

Hastighetsbegränsningarna, även om de kan uppfattas som ett hinder, är en viktig säkerhetsåtgärd för att förebygga olyckor och minska slitaget på redan påverkade delar av banan. Det systematiska arbetet med att analysera, underhålla och förbättra spåren är en pågående process som kräver samverkan mellan flera parter för att möta de höga krav som ställs på spårvägstrafiken.

En ökning under årets andra halva

Under årets andra halva ökade hastighetsbegränsningarna igen efter att kontinuerliga besiktningar av spårvägsanläggningen identifierat fler platser som kräver åtgärder. För att upprätthålla säkerheten har hastighetsbegränsningar införts på dessa platser. Det är dock positivt att besiktningsarbetet fungerar och hjälper till att förebygga olyckor och urspårningar.

Arbetet med anläggningen leds av Stadsmiljöförvaltningen, som ansvarar för planering och styrning av underhåll och utveckling. Göteborgs Spårvägar utför drift- och underhållsåtgärder på uppdrag av förvaltningen. Det är genom detta samarbete som vi säkerställer att spåranläggningen kontinuerligt förbättras och säkras inför framtiden.

Behovet av ett strukturerat och långsiktigt underhållsarbete har tagit steg i rätt riktning under året. Men det krävs ytterligare fokuserade insatser för att skapa förutsättningar för förebyggande och förbättrande underhåll. Det kommer pågå över tid. Vi arbetar nu målmedvetet med flera framgångsrika projekt och aktiviteter som hjälper oss att stärka anläggningens driftsäkerhet och långsiktiga funktionalitet.

Vårt mål är att säkerställa att vi utför rätt underhåll, i rätt tid och med rätt omfattning för att möta stadens behov och skapa en robust och hållbar spårvägsanläggning.

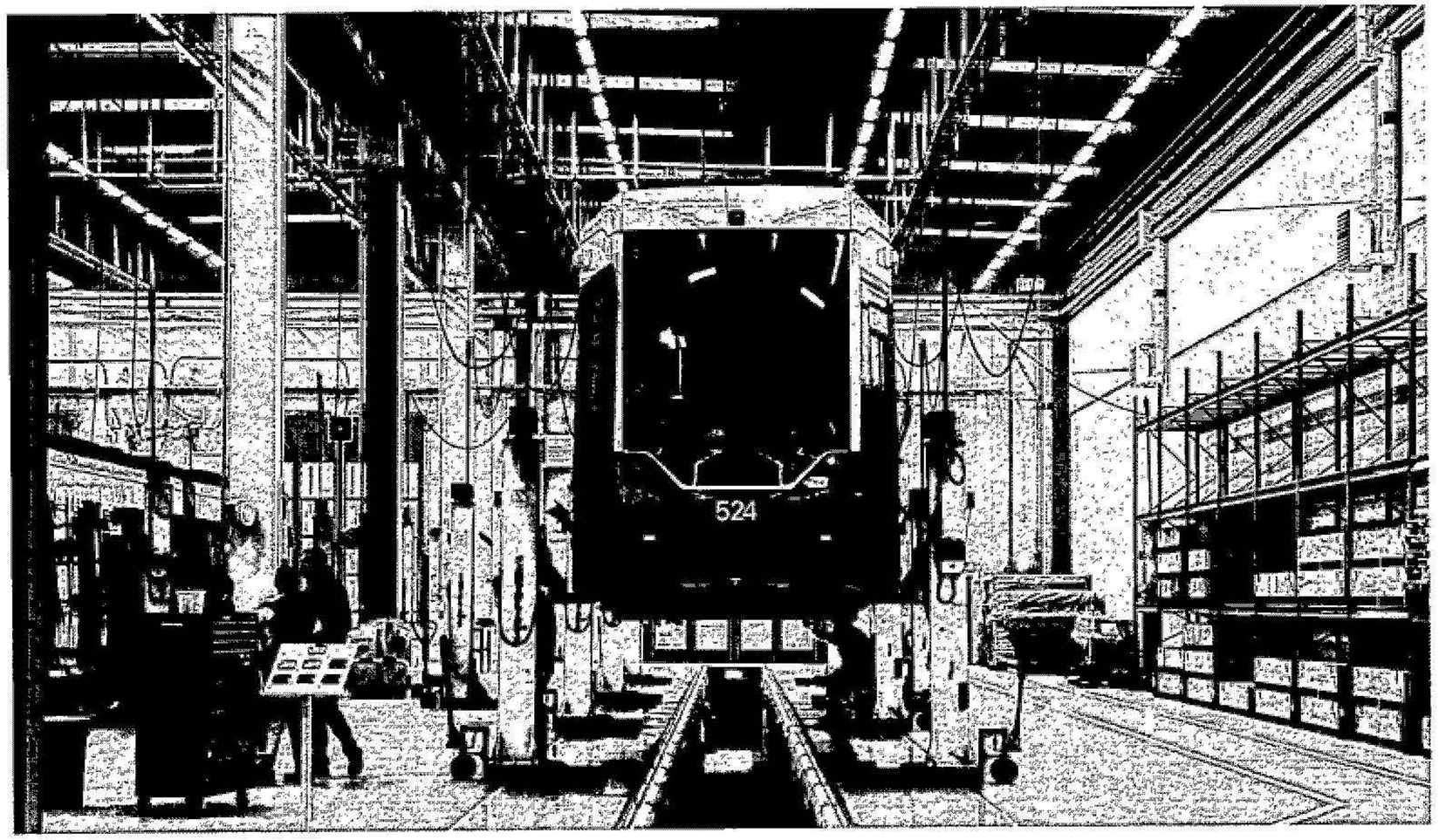
Ny plan 2025

Vi har fortsatt fokus på att genomföra en rad projekt för att hantera de kvarvarande och nya hastighetsbegränsningarna. En plan med planerade produktionsdatum för 2025 finns på plats.

Genom ett systematiskt och lösningsorienterat angreppssätt fortsätter Stadsmiljöförvaltningen och Göteborgs Spårvägar att arbeta för en spåranläggning som är långsiktigt hållbar och möter stadens behov. Samtidigt är det tydligt att en fortsatt prioritet måste vara att fördjupa analyserna av slitagemönster för att identifiera och hantera grundorsakerna till det ökade slitaget.

En av de största utmaningarna är att förstå de bakomliggande orsakerna till det ökade slitaget som observerats på senare tid. Även om tung trafik kan vara en bidragande faktor, är det ännu inte fastställt som den huvudsakliga orsaken. För att skapa en tydligare bild behövs fler analyser och djupare undersökningar kring varför banan har slitits mer än normalt. Flera faktorer, såsom tekniskt skick på infrastrukturen, materialval, klimatpåverkan och vagnparkens användning, kan spela in.

20250402040666
DEPA



Året på Ringön – från fjärilar till is i magen

Precis innan årsskiftet 2023–2024 kördes den första spårvagnen in på etapp 2 av depå Ringön och därmed inleddes slutfasen av övertagandebesiktningarna mellan Skanska och Västfastigheter. I februari fick Göteborgs Spårvägar nycklarna och under våren blev depån utrustad och personalen utbildad. I maj hölls den officiella invigningen då vi tillsammans med samarbetspartners och politiker klippte bandet till depån. Därefter hölls en invigning för våra egna medarbetare i juni. Allt stod klart inför full trafikproduktion i augusti.

I juli skedde en urspårning i drifthallen som visade sig bero på spårviddsavvikelser. En utredning visade att pelarkonstruktionen under spåren inte var tillräckligt motståndskraftig mot spårutböjning orsakad av sidokrafter. Samtliga pelarspår undersöktes och sju spårplatser stängdes av. Stora delar av produktionen fick flyttas till depå Majorna.

Västtrafik, Västfastigheter, Skanska och Göteborgs Spårvägar började genast utreda möjliga åtgärder, med fokus på att hitta en permanent lösning. I december beslutades om en stabil konstruktion som samtliga parter kunde känna sig trygga med; förstärkta fotplattor till pelarna och längsgående balkar för spåren att vila på.

Konsekvenserna av det inträffade har bidragit till att vi har fått planera om stora delar av verksamheten och tillsammans med Västtrafik och Västfastigheter har vi under årets sista halva intensivt jobbat för att identifiera problemen och omplanera trafiken. Vi har gemensamt parallellt hittat tillfälliga och permanenta lösningar.

Liksom 2023 avslutades 2024 alltså med hopp om full produktion under kommande sommar.

Hårda fakta

- Området är 1 050 meter långt och cirka 75 meter brett.
- Här ligger 9 700 spårmeter varav 4 000 är under tak.
- Den sammanlagda takytan på hallarna är 31 000 kvadratmeter.
- Verkstadshallen har åtta 45 meter långa spår.
- Drifthallen är 330 meter lång och har elva spår.

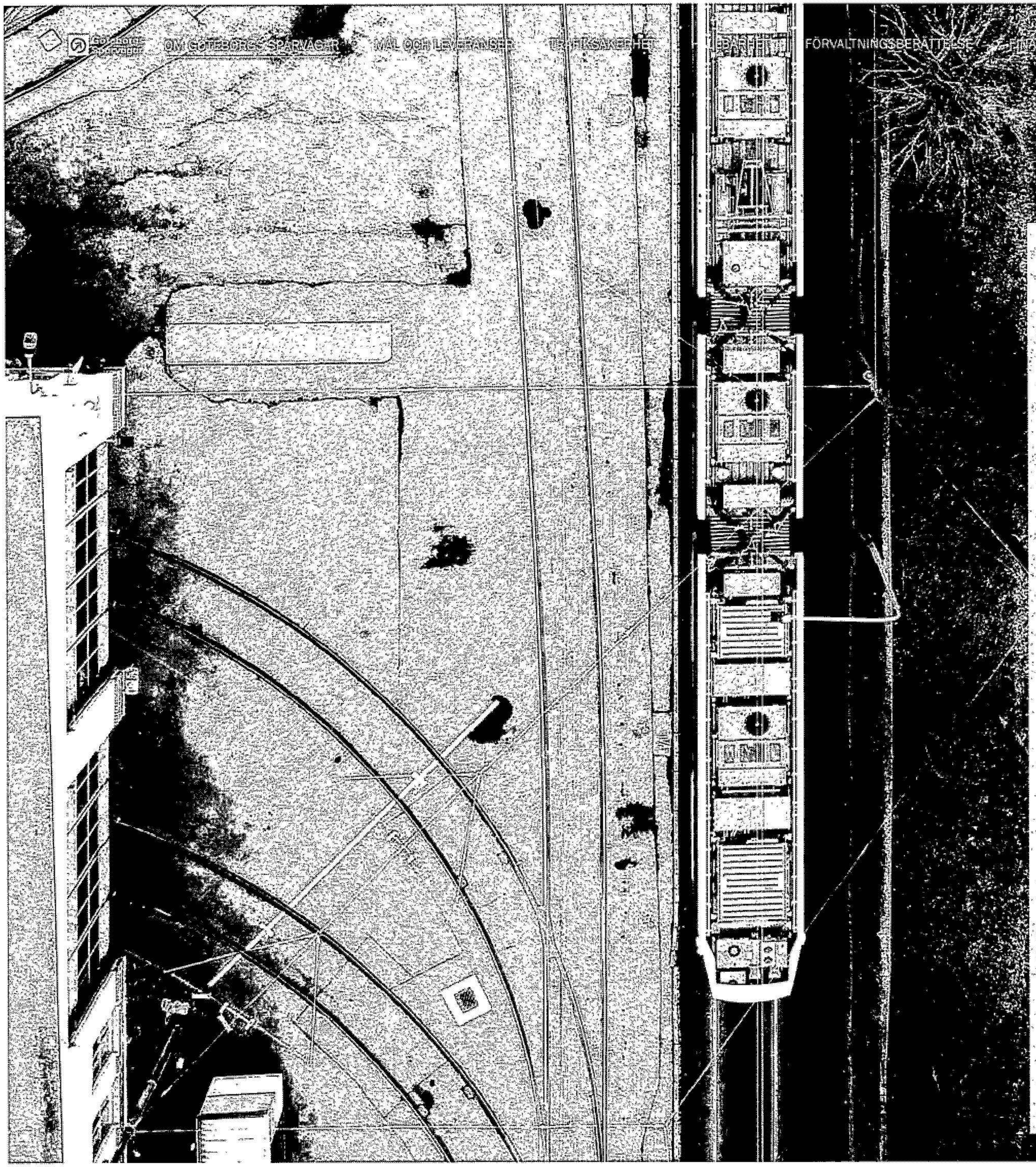
Lillasyster är här

Monstervagn, supervagn, M34 - kärt barn har många namn. Den 23 augusti 2024 fick vi äntligen välkomna den 45 meter långa vagnen av modell M34. Våra garantitekniker stod redo på plats utanför depå Rantorget för att ta emot vagnen och fortsätta det intensiva arbetet med alla de tester som skulle göras innan vagnen kunde börja plocka upp våra resenärer. Samma garantitekniker var också de allra första göteborgare att få köra vagnen, under ett besök i tyska Bautzen, där vagnen byggdes. M34:an transporterades sedan på en lastbil hem till Göteborg, något som överraskade många i trafiken. Det är trots allt inte ofta man kör om en spårvagn på motorvägen.

Oavsett vad du väljer att kalla den, så är M34:an en väsentlig del av kollektivtrafikens framtid i Göteborg och Mölndal. Med bättre utrustning för att hålla ett bra klimat i vagnen, bättre ljussättning, mer flexibla ytor och fullt utrustad med USB-uttag, har vagnen många fördelar som kommer att tjäna resenärerna väl. Allteftersom vi välkomnar de 60 vagnar som är beställda, så kommer också vagn M29 att kunna gå i pension. Trots sitt vackra yttre så är den inte tillgänglighetsanpassad och det är ytterligare en anledning till att M34 är så efterlängtad som den är.

M34:an är egentligen i grund och botten samma modell som M33, också kallad M33C. Det innebär att den är ungefär likadan att köra för våra förare, förutom att du har tolv extra meter att ta hänsyn till. I takt med att Göteborg växer behöver vi ha större kapacitet för att välkomna fler resenärer ombord, snarare än att sätta fler vagnar i rörelse på våra redan väl trafikerade gator.

Fortsättning nästa sida



De andra vagnarna då?

M28 sover sött i Gårdahallen

Den legendariska M28:an är inte en del av flottan längre. Vagnarna monteras nu ned, asbestsaneras och återvinns. Två stycken tas om hand på Gårdahallen där de kommer att vara tillgängliga för besökare till Spårvagnsmuseet.

M29 ser fram emot pension

Allas vår 60-talsfavorit M29 har svårt att möta moderna krav på tillgänglighet och planen är att de ska tas ur trafik. Delar av flottan har drabbats av rost och under året har de skickats till Västerås för sanering. 20 stycken M29:or har rostsanerats och ska nu hålla för att möta M34:ornas leveranser.

M31 käckar sig i Tjeckien

Revisionen i Tjeckien ska ge rejäla förbättringar för både förare och resenärer. Under hösten 2024 drabbades fabriken av översvämningar vilket lett till förseningar av leveransen. Men i januari 2025 beräknas den första reviderade vagnen vara tillbaka i Göteborg.

M32 håller sig på banan

Ett 40-tal av de italienska vagnarna M32 kommer att uppgraderas för att driftsäkras. Planen är att med rätt insatser kan delar av M32-flottan tuffa på till tidigt 30-tal. Uppgraderingen består av utbyte av HVAC, sand- och dörrsystem samt åtgärder i bromssystemen.

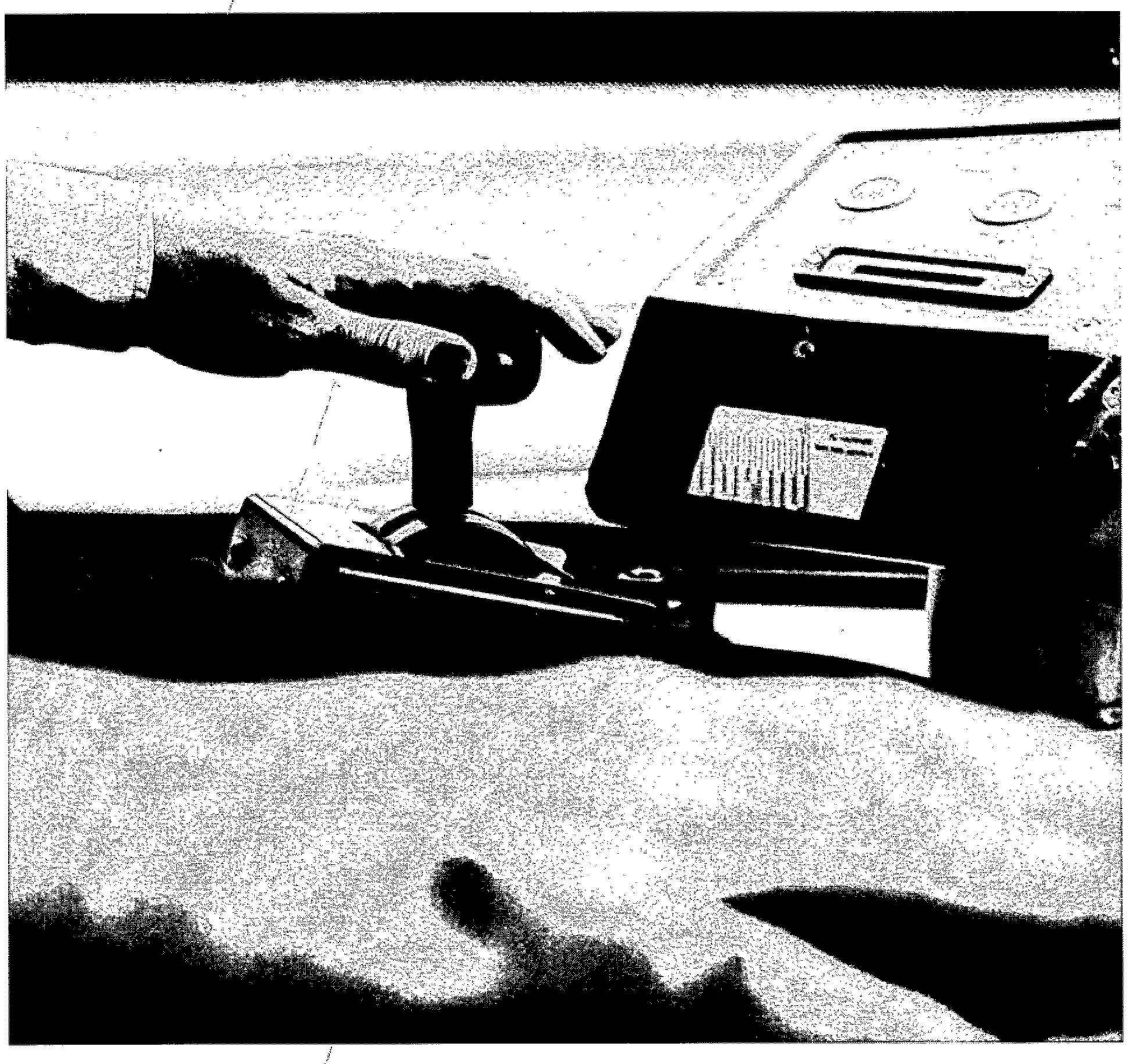
M33, vår lilla storasyster

M33 är den lite mindre föregångaren till M34, bara 33 meter lång mot M34:ans 45. Vagn 530 var den sista vagnen som levererades och årets spårvagnsförare 2024, Margareta "Maggan" Hysén, var den första som fick vagnen uppkallad efter sig.

M35 – redan dags för en ny vagn?!

Arbetet med att framtidssäkra vagnsflottan pågår ständigt och innan M34 ens hunnit börja rulla i trafik så är en förstudie för M35 igång. Förstudien genomfördes under 2024 och beräknas vara klar första kvartalet 2025.

20250402040690
MEDARBETARE



Förbättrad förartillgång genom framsynta förändringar

Arbetet med att ge så bra förutsättningar som möjligt för både nyutexaminerade förare och för dem som är gamla i gamet har fortsatt. Under andra halvåret började vi se positiv effekt på förarbristen och tror på fortsatta förbättringar nästa år.

Mätbara minskningar

Personalomsättningen på förare minskade med fem procent under 2024 jämfört med 2023. Även andra parametrar i bemanningen har påverkats positivt. Vi har ökat antal timmar som timanställda förare arbetar och ökat tillägget för dagkommenderade förare. Två insatser som har lett till stora förbättringar. Även sommaren gick bra med hjälp av fyllda dagkommenderingsrader och god semesterplanering. Sjukfrånvaron är sänkt för förarkåren med cirka 1,5 procent, en stor förbättring som även den gett bättre förartillgång. 2023 startade vi året med en brist på 35 förare men stängde året med en brist på cirka 75 till 80 förare. 2025 inleddes med en brist på 39 förare.

Bättre förutsättningar för nya och gamla förare

Förbättringsarbetet ska locka fler sökande till grundutbildningen och behålla anställda förare över tid. En betydande insats är lönesatsningen steg två som införts under hösten. Förarkåren har fått en förslagslåda som följs upp av en grupp bestående av förare, skyddsombud och gruppchefer.

Grundutbildningen har uppdaterats i syfte att eleverna ska vara bättre förberedda för verkligheten när de kommer ut i trafik. Under 2024 har 62 procent klarat utbildningen och fullföljt provanställningen jämfört med 41 procent under 2023. Genom att aspiranterna nu får sin gruppchef vid utbildningsstart kan hen stötta från dag ett. För att frigöra tid för synligt ledarskap har vi sänkt antalet förare per gruppchef, och förarexpeditionen bemannas av fyra SÄU-utbildade arbetsledare.

Förarkåren har sagt sitt

Höstens pulsmätning visade på den högsta poängen i HME som avdelningen någonsin haft och fler svarade att de skulle rekommendera sin arbetsplats. Ett förtroende som vi förvaltar genom att fortsätta arbeta med och för våra förare även framåt.

2025040204070
INFRASTRUKTUR

Trafikmiljön

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

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

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

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

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

Vi behöver arbeta med flera olika delar för att förbättra framkomligheten, till exempel signaler och hållplatser samt att prioritera mellan olika trafikslag. Stora infrastrukturobjekt som Allélänken, Stadsbanekrysset vid Åkareplatsen, Bangårdsförbindelsen och Lindholmsförbindelsen är kritiska länkar som signifikant förbättrar framkomligheten i centrum. Även utbyggnader som Lindholmsallén, Eriksberg, Backa och Dag Hammarskjöldsleden innebär en betydande förbättring i framkomlighet.

Allélänken

Göteborgs stad gick under året vidare med planerna för den nya spårvagnssträckan Allélänken. Sträckan prövades under hösten i detaljplaner och i en genomförandestudie. Sträckan kommer att gå från Hagakyrkan, via Parkgatan, Ullevigatan och sammansluta vid Skånegatan. Genom att avlasta Brunnsparken kommer sträckan att bidra till ökad framkomlighet och minska restiden genom centrala stan. Om allt går som planerat börjar spårvagnarna rulla 2033.

Linjenätsutredningen

Hur ska spårvagnslinjerna gå i framtiden? Den linjenätsutredning, kallad Linus, som pågått i tre år blev klar under sommaren. Syftet med utredningen var att skapa ett beslutsunderlag för hur spårvägens linjesträckningar ska utvecklas i stadens planerade infrastruktur.

I utredningen presenteras ett linjenät med 13 linjer som har en turtäthet på sex minuter. Stort fokus har legat på att avlasta Brunnsparken genom att enbart sex linjer trafikerar den hållplatsen. Linjenätet tar också hand om de utökningar av spår som planeras. Exempelvis Allélänken, Engelbrektslänken, Lisebergslänken, Lindholmsallén, Brunnsbo, Lindholmsförbindelsen och Stadsbanekrysset. Dessa byggnationer förväntas vara klara ungefär 2039.

Utredningen blir nu ett underlag för prognoser för hur mycket trafik vi behöver köra och därmed hur många vagnar och depåer som behövs. Det gemensamma arbetet i utredningen tillsammans med Västtrafik, Stadsbyggnadsförvaltningen, Stadsmiljöförvaltningen, Trivector, WSP och Göteborgs Spårvägar har möjliggjort att alla parter ser samma bild. Det gör att vi kan orientera oss korrekt och hållbart samt få en samsyn kring vilka resurser som behövs.

Säkerhetsläget

I augusti 2023 höjdes risknivån för terrorattentat i Sverige från 3, det vill säga ett förhöjt hot, till 4 hotet är högt, på en femgradig skala. Det försämrade säkerhetsläget krävde att vi behövde vara extra uppmärksamma och vaksamma.

Risken finns att garden sänks ju längre tiden går. Utöver Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina har vi flera händelser i mellanöstern och övriga världen som vi ännu inte sett de långsiktiga konsekvenserna av.

Vi måste hela tiden påminna oss om att läget är oförändrat i vår allt mer föränderliga och osäkra värld. Därför har fokus under 2024 varit att skapa robusthet i vår kris- och krigsberedskap genom att utveckla vår organisation och utbilda, fortbilda och öva.

Vad tycker resenären?

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

I genomsnitt kommer det in cirka 600 resenärssynpunkter per månad som är uppdelade efter berröm, klagomål och önskemål. Synpunkterna hanteras internt hos berörda avdelningar och vi försöker alltid att genomföra förbättringsåtgärder så snart som möjligt. Det kan handla om till exempel förbättring av tidtabeller, körtider, spårvägsanläggning, spårvagnsfordon och förarservice.

Det avtalsförhållande som Göteborgs Spårvägar har med Västtrafik gör det inte möjligt för oss att genomföra egna kundundersökningar med resenärerna. I stället har vi tillgång till undersökningar som Västtrafik genomför. En av dessa undersöker resvanor och attityder hos invånarna i Västra Götaland. Eftersom vi kör 40 procent av all kollektivtrafik i Västra Götalandsregionen är det viktigt för oss att beakta undersökningens resultat för att vi ska kunna vara med och bidra i utvecklingen av framtidens resande.

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

Resandet minskar

Under 2024 sjönk resandet med 2,15 procent gentemot 2023. I februari 2024 infördes civila biljettkontroller vilket sannolikt haft en signifikant påverkan på resandeutvecklingen. Vårens reducering gentemot grundtabell, motsvarande 4,5 procent i distans respektive 5,2 procent i tid, är sannolikt en bidragande orsak som påverkat resultatet. Sommaren 2024 var ett mellanår sett till evenemang vilket sannolikt medförde minskad turism vilket påverkade resandet.

I mitten av augusti startade vintertabellen där linje 13 var indragen till följd av rådande fordonsbrist och innebar en reducering motsvarande cirka 2,5 procent av produktionen sett till kilometer.

20250402040072

Vi som jobbar här

Inom Göteborgs Spårvägar har vi runt 110 olika yrkestitlar. Flest är våra förare, de är cirka 650 personer. Vi har även olika tekniker och mekaniker, instruktörer, svetsare och samordnare. Det är 1 359 medarbetare som ser 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. Under 2024 har vi startat ett tydligare arbete med inkludering där vi både ska synliggöra de bra saker vi redan gör, och se över i vilka aspekter vi kan bli bättre. 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.

Svårt att rekrytera till vissa roller

Gemensamt för offentlig sektor är allt större utmaningar med att försörja verksamheten med kompetens. Vi arbetar med att utvecklas som en attraktiv arbetsgivare men för att nå ett läge med stabil kompetensförsörjning behövs fortsatta åtgärder. Vi behöver arbeta aktivt med hela kompetensförsörjningsprocessen – attrahera, rekrytera, utveckla, behålla och avsluta.

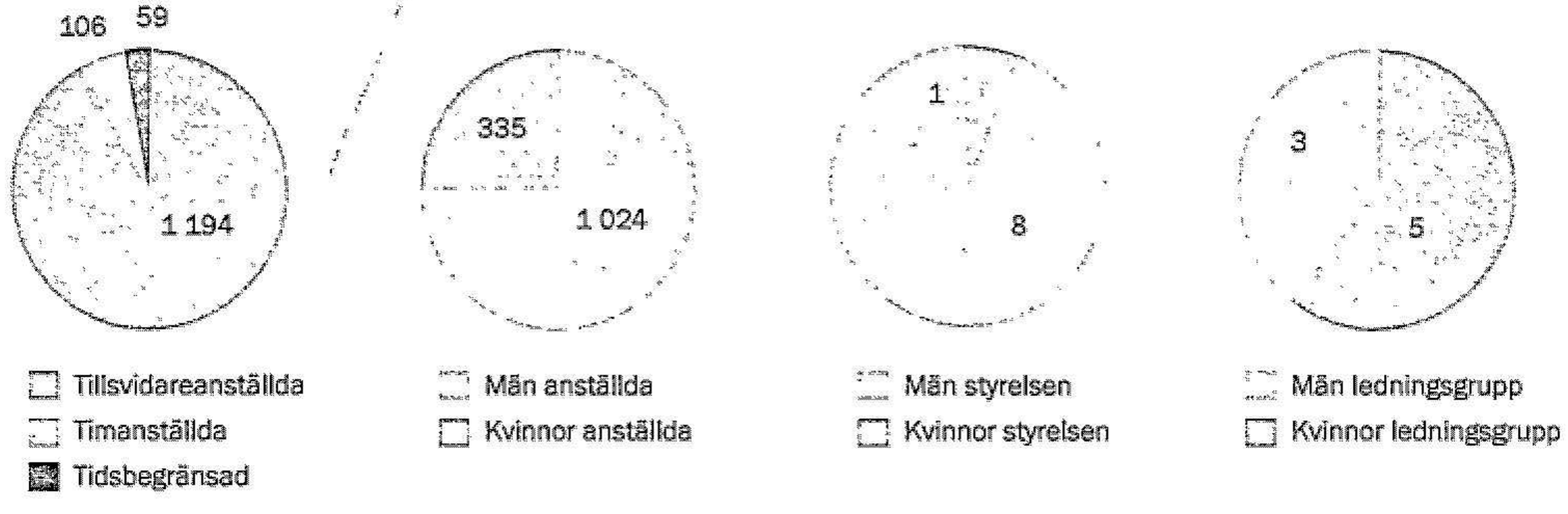
- Attrahera genom att sprida bilden av oss i exempelvis sociala medier.
- Rekrytera genom att ha en god rekryteringsprocess samt introduktion för nyanställda.
- Behålla genom att jobba med arbetsmiljöfrågor, kompetensutveckling och gott ledarskap samt en inkluderande bolagskultur.
- Avsluta genom exitenkät och avgångssamtal för att lära oss av medarbetarens erfarenheter.

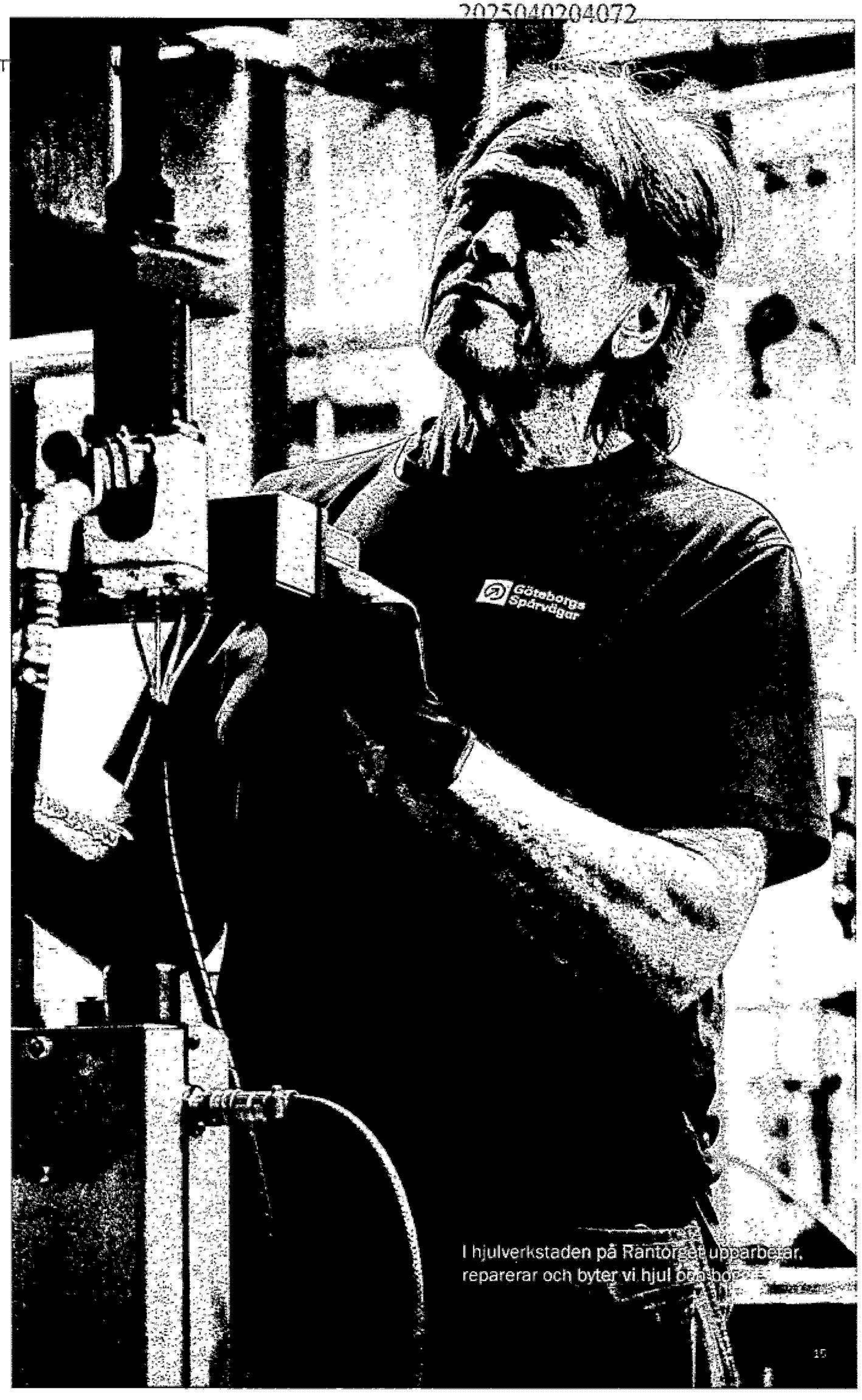
En god arbetsmiljö och hög arbetstillfredsställelse är nödvändiga förutsättningar för att kunna rekrytera och behålla medarbetare. Idag bedriver vi ett aktivt och systematiskt arbetsmiljöarbete enligt ett årshjul i kommittéer för hälsa, säkerhet och miljö.

Nystart för bättre samarbete

Under året genomförde vi en omorganisation som ska ge oss ett synligare ledarskap och en förtydligad säkerhetskultur. Vi gick från åtta till sju avdelningar då vi både tog bort och slog ihop enheter i mer tydliga konstellationer. Exempelvis lyftes enheten Säkerhet ut och är nu en egen enhet som rapporterar direkt till vd.

Våra medarbetare och ledning 31 december 2024





I hjulverkstaden på Rantorget upparbetar, reparerar och byter vi hjul [illegible]

”

Olyckorna berörde oss djupt och har gett oss anledning till att reflektera över vikten av ett målmedvetet och systematiskt trafiksäkerhetsarbete.

Styrelseordföranden

Johanna Hector Lund sammanfattar året

2024 har varit ett händelserikt år för oss på Göteborgs Spårvägar. Mycket har varit händelser, utveckling och beslut som har gett oss anledning att fira och glädjas. Men året har även inneburit stora utmaningar och allvarliga händelser som har satt både styrelse och övrig organisation på prov. Året inleddes tyvärr med två allvarliga olyckor som resulterade i allvarliga personskador. Olyckorna berörde oss djupt och har gett oss anledning till att reflektera över vikten av ett målmedvetet och systematiskt trafiksäkerhetsarbete, och hur vi ständigt kan förbättra arbetet.

Efterlängtade milstolpar som vi har kunnat fira under året har varit bland annat invigningen av den nya spårvagnsdepån på Ringön, leveransen av de första nya 45 meter långa vagnarna av modell M34 samt beslutet om att inleda planeringen inför ombyggnad av depå Majorna.

Året har också visat att uthållighet och samverkan lönar sig. Trepartssamverkan mellan Göteborgs Spårvägar, Stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik har fortsatt utvecklas på ett fint sätt och resulterade i ett förslag till nytt samverkansavtal för drift- och underhåll av spårvägsbanan. På styrelsemötet i december tog styrelsen beslutet att underteckna avtalet och vi ser verkligen fram emot det fortsatta arbetet med att i samverkan utveckla och säkerställa en välfungerande spårvägsbana. Ett annat mycket viktigt beslut som vi har arbetat för länge var Stadsbyggnadsnämndens inriktningsbeslut om att bygga den nya spårsträckan Allélänken. Allélänken kommer att vara avgörande för att kunna avlasta den kritiska knutpunkten Brunnsparken, särskilt under de kommande, omfattande renoveringarna av kanalmurarna.

Under året har utvecklingsarbete genomförts med syftet att få till en ännu mer framåtlutad och utvecklingsorienterad inriktning av verksamheten. Detta resulterade i en omorganisation av våra stödfunktioner och ett förtydligande av uppdraget att även på längre sikt bättre rusta oss för den höga grad av förändring i vår omvärld som ställer allt högre krav på oss.

I årets affärsplansarbete har stort fokus legat på att tydligare integrera hållbarhetsfrågan på ett systematiskt sätt i vår strategiska styrning och sätta bolagsmål för att förtydliga att tempot i vårt hållbarhetsarbete måste höjas. Arbetet med att implementera rutiner och arbetssätt för att kunna rapportera enligt EU:s nya förordning för hållbarhetsredovisning CSRD, som vi som bolag berörs av från och med 2025, har inletts under året under Stadshus AB:s vägledning. Arbetet med implementeringen av CSRD kommer innebära utmaningar men också möjligheter för utvecklingen av vårt systematiska hållbarhetsarbete.

Jag summerar 2024 med en positiv känsla och stor stolthet över allt vi har åstadkommit tillsammans. Jag vill framföra mitt varma tack till alla medarbetare på Göteborgs Spårvägar och alla våra externa samarbetspartners. Ert stora engagemang är avgörande för att vi fortsatt ska kunna leverera en välfungerande spårvagnstrafik för alla som reser med oss.

20250402040074

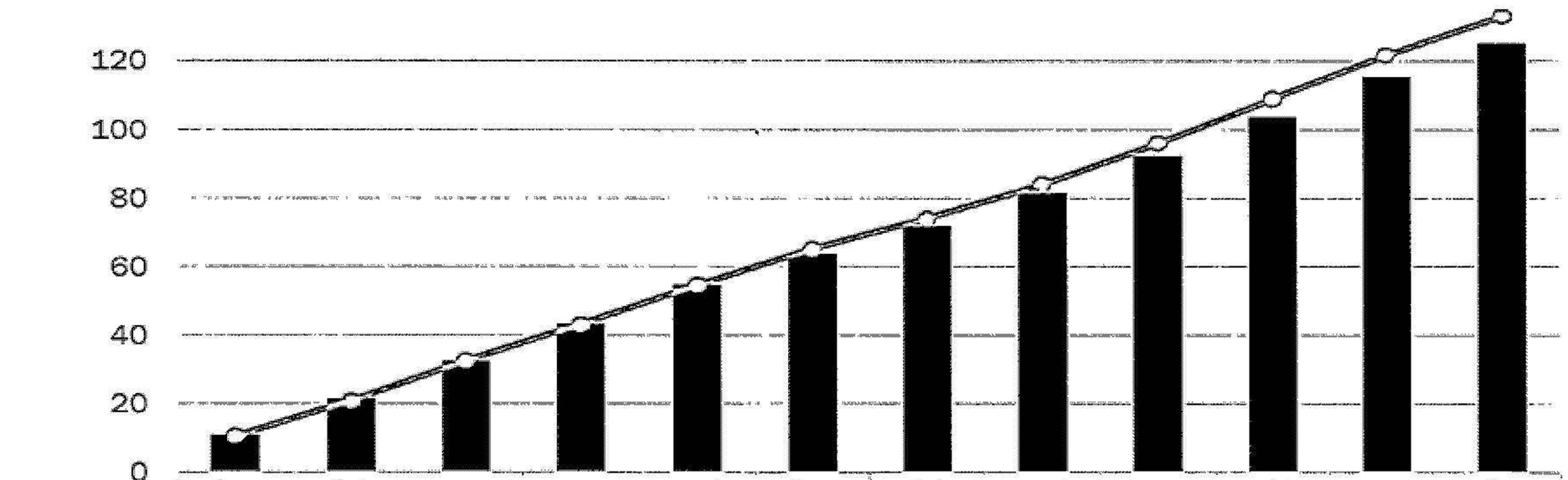
Mål och leveranser

Våra bolagsmål

Vår affärsidé, vision, mission och våra kärnvärden ligger till grund för styrning och ledning inom bolaget. Tillsammans med omvärldsanalys, våra ägardirektiv, mål angivna av Göteborgs stad samt de fokusområden som Västtrafik har pekat på har vi tagit fram fem nya bolagsmål som sträcker sig från 2024 till och med 2026. Våra mål är tätt sammankopplade och påverkar varandra och i ett helhetsperspektiv är de våra viktigaste framgångsfaktorer.

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

Resandeutveckling (ack. antal miljoner resor) 2024



	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
2024	10,7	21,3	32,3	43,2	54,5	63,4	71,8	81,3	92,2	103,7	115,0	125
Mål	10,6	20,9	32,7	43,2	54,7	65,2	74,1	84,1	96,1	109,0	121,5	133.0

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

I diagrammet presenteras slutgiltig resandestatistik och visar på totalt antal resor med spårvagn ackumulerat per månad. Västtrafik och Göteborgs Spårvägar hade ett gemensamt mål på 133 miljoner resor totalt för 2024.

Resandet 2024 började med en försiktig ökning i januari och februari för att sedan vika nedåt under vår, sommar och höst. För helåret landar resandet på 125,3 miljoner vilket är en minskning med 2,15 procent gentemot föregående år. Målet för 2024 på 133 miljoner resor har inte uppnåtts utan landar 5,8 procent lägre.

Den 5 februari 2024 infördes civila biljettkontroller och evenemangssommaren 2024 var ett så kallat mellanår. Utmaningar med förarbrist resulterade i en reducerad tidtabell under våren och hösten motsvarande 4,5 procent respektive 2,5 procent i distans. Samtliga av dessa orsaker bedömer vi har bidragit signifikant till resultatet.

Gällande förarbristen så vidtogs åtgärder skyndsamt under 2024 och vi har nu ett gott personalläge med oss in i 2025, sett ur förartillgång. Genom att förbättra restiderna och att göra resan med spårvagn mer pålitlig kommer fler välja att resa med spårvagn.

2025040204076

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.

Energiförbrukning

Energianvändningen för spårvagnar varierar och har flera påverkansfaktorer. Vi kan se en minskning i energianvändning för spårvagn jämfört med förra året och har identifierat flera påverkansfaktorer varav tre tros ha störst inverkan:

- Minskning i körda tågkilometer gentemot budgetproduktion.
- Högre utetemperatur jämfört med 2023.
- Minskat resande jämfört med 2023.

Den totala energianvändningen för fastighet har minskat med 0,7 procent samtidigt som den per kvadratmeter har minskat med 18,6 procent. Fastigheternas totala yta har ökat från 52 488 kvadratmeter till 83 488 kvadratmeter med anledning av vår nya depå på Ringön. Med de allt större krav som ställs på energiprestanda för nybyggnationer är det naturligt med lägre energibehov i nya fastigheter, vilket kan förklara att förbrukning per kvadratmeter minskar.

En redovisning av energiförbrukning finns på sidan 35.

Olyckor i trafik

Vi sätter säkerheten främst – är ett av våra kärnvärden. Säkerhet ska genomsyra allt bolaget gör genom hela uppdraget. Vi arbetar i enlighet med Transportstyrelsens nollvision om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i Sverige. För Göteborgs Spårvägar, Västra Götalandsregionen och Göteborgs stad betyder detta att allt vårt säkerhetsarbete ska ske med målet att ingen ska skadas eller förolyckas på grund av spårvägssystemet.

Samarbete är en nyckel för att upprätthålla och förbättra trafiksäkerheten och nå de gemensamma trafiksäkerhetsmålen. För att bidra till att uppnå nollvisionen finns gemensamma mål för spårinnehavare och trafikutövare.

De gemensamma trafiksäkerhetsmålen går i linje med Göteborgs Spårvägars trafiksäkerhetsmål "Säker och trygg resa". Målet syftar till nollvisionens uppfyllande – att antal olyckor i trafiken ska minska. Målet följs upp på lednings- och styrelsenivå.

De gemensamma målen visar på en riktning för vad som ska prioriteras och på vilka områden åtgärder ska vidtas för att förbättra trafiksäkerhetsarbetet.

En fullständig trafiksäkerhetsredovisning finns i nästa kapitel.

- Totalt antal allvarligt skadade ska minska.
- Antal urspårningar på trafikspår ska minska.
- Antal skadade genom fall i vagn ska minska.
- Antal skadade genom fall vid av- eller påstigning ska minska.
- Antal skadade oskyddade trafikanter ska minska.
- Antal skadade i olyckor med motorfordon ska minska.
- Antal kollisioner på trafikspår ska minska.
- Tillbudsrapportering ska öka från samtliga personalkategorier.

Totalt antal olyckor

	2020	2021	2022	2023	2024
Total	428	531	477	468	449

Totalt antal körda tågkilometer innan olycka

	2020	2021	2022	2023	2024
Total	33 577	27 384	29 559	30 156	31 466

Säkrad kompetensförsörjning

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

Göteborg Spårvägar ska ledas med ett ledarskap där alla medarbetare involveras och uppmuntras att vara delaktiga i bolagets utveckling och arbete med ständiga förbättringar. Tillit, engagemang och delaktighet ska gå hand i hand med tydligt ställda förväntningar på ledarskap, medarbetarskap och prestation.

Målsättningen för 2024: **HME 75**
Utfall pulsmätning: **HME 74**

Nöjda medarbetare

En gång om året genomför vi en medarbetarundersökning. Undersökningen mäter medarbetarnas engagemang i verksamheten, chefernas förmåga att tillvarata och öka engagemanget samt styrningen av organisationen.

Vi följer sedan upp medarbetarundersökningen med en kortare enkät, en så kallad pulsmätning, i november.

I årets medarbetarundersökning var svarsfrekvensen 83 procent vilket är vårt högsta deltagande någonsin. Resultatet på bolagsnivå är likt fjolårets resultat med en liten förflyttning framåt.

HME, som är ett mått på medarbetarengagemang och mäts med frågor inom områdena motivation, ledarskap och styrning, låg i den stora medarbetarundersökningen kvar på samma nivå som förra året: 73 (maxantal är 100). I pulsmätningen ökade vi vårt HME till 74.

Vi har haft fokus på tystnadskultur och kränkande särbehandling i tre år och enligt medarbetarundersökningen 2024 gör vi en förbättring inom dessa områden. Inom tystnadskultur landade årets resultat på 3,7 jämfört med fjolårets 3,6 (maxtal 5).

Den upplevda kränkande särbehandlingen har minskat. 80 procent svarade "nej" på frågan om man någon gång under året blivit utsatt. 2023 var siffran 77 procent. Det går försiktigt åt rätt håll och målet är förstås 100 procent.

Eftersom vi som bolag har nolltolerans mot alla former av kränkande särbehandling, diskriminering, trakasserier och tystnadskultur ska dessa frågor fortsätta att vara i fokus.

I den mindre enkäten under hösten fanns det därför några extra frågor om kränkande särbehandling. Resultatet visade glädjande nog att antalet nej-svar ökade med två procentenheter bara under året 2024. Från 80 procent nej - till 82 procent.

Sjukfrånvaro

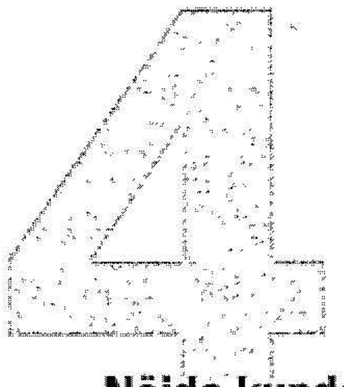
Vår största sjukfrånvaro finns inom Trafikpersonal och service. Utvecklingen går i positiv riktning. Korttidsfrånvaron minkar mer än långtidsfrånvaron.

För sjukfrånvaron hade vi som mål att inte överstiga 6,8 procent, detta har vi lyckats med under årets alla månader.

Vakanta tjänster

Vi följer antalet vakanta tjänster för att kunna tillsätta rätt antal medarbetare med rätt kompetens. Målet för 2024 var 70 vakanta tjänster och vi nådde målet med god marginal: 43 vakanser.

2025040204078



Nöjda kunder

Våra resenärer, Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen ställer höga krav på oss som kollektivtrafikbolag. Nöjda kunder är en förutsättning för att vi ska kunna utvecklas som bolag samtidigt som det ger oss förtroende och handlingsutrymme.

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

Nöjdkundindex 2024

Frågeförkortning	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	Ackumulerat 2023	Ackumulerat 2024	Mål 2024
Senaste resan	3,9	3,9	4,0	3,9	4,0	4,0	4,2
Helt, rent och städat	3,5	3,7	3,8	3,5	3,7	3,7	3,9
Behagligt klimat	3,8	3,7	3,7	3,7	3,8	3,8	4,0
Trevligt bemötande	3,9	3,9	4,1	4,0	4,0	4,0	4,2
Personalen uppmärksam	3,8	3,9	4,1	3,8	3,9	4,0	4,1
Körstil	4,0	4,0	4,1	4,0	4,1	4,1	4,3
Hållplatsinformation	4,2	4,2	4,3	4,2	4,2	4,2	4,4
Plats ombord	3,4	3,5	3,7	3,4	3,6	3,5	3,8
Litar på tidhållningen	3,3	3,5	3,7	3,4	3,6	3,5	3,8
Störningsinformation	3,3	3,4	3,6	3,3	3,5	3,5	3,7
Trygg ombord	3,4	4,0	4,1	3,9	4,0	4,0	4,2
Nöjd med Västtrafik	3,4	3,5	3,6	3,5	3,6	3,5	3,8

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 2024 jämfört med 2023. Målen för 2024 varierar beroende på kategori, mellan 3,7 och 4,4.

Den kategori där vi är närmast att nå målet är "Personalen uppmärksam" där vi förbättrat oss med 0,1 gentemot föregående år. Om man ser till kategorin "Senaste resan", som sammanfattar upplevelsen av hela resan, så är resultatet 4,0 vilket är samma 2024 och 2023. "Störningsinformation" är den största utmaningen med lägst värde."Plats ombord", "Litar på tidhållning" och "Nöjd med Västtrafik" har samtliga minskat med 0,1 gentemot föregående år.

Utmaningar med fordonsbrist till följd av försenade vagnsleveranser, förarbristen under våren och hösten samt den rådande trafiksituationen i centrala Göteborg har sannolikt en signifikant inverkan på resultatet. Vi har fokusområden kring dessa utmaningar och har brutit ned dem till aktiviteter av olika slag som leder till förbättring och positiv utveckling under kommande år.

4 Nöjda kunder

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

Under 2024 har trafikservicegraden varierat, som högst uppe på 96,5 procent i mars månad och som lägst på 89,5 procent i maj. Målet för 2024 på 96 procent har därmed inte uppnåtts. Genomsnitt för hela året ligger på 93,5 procent.

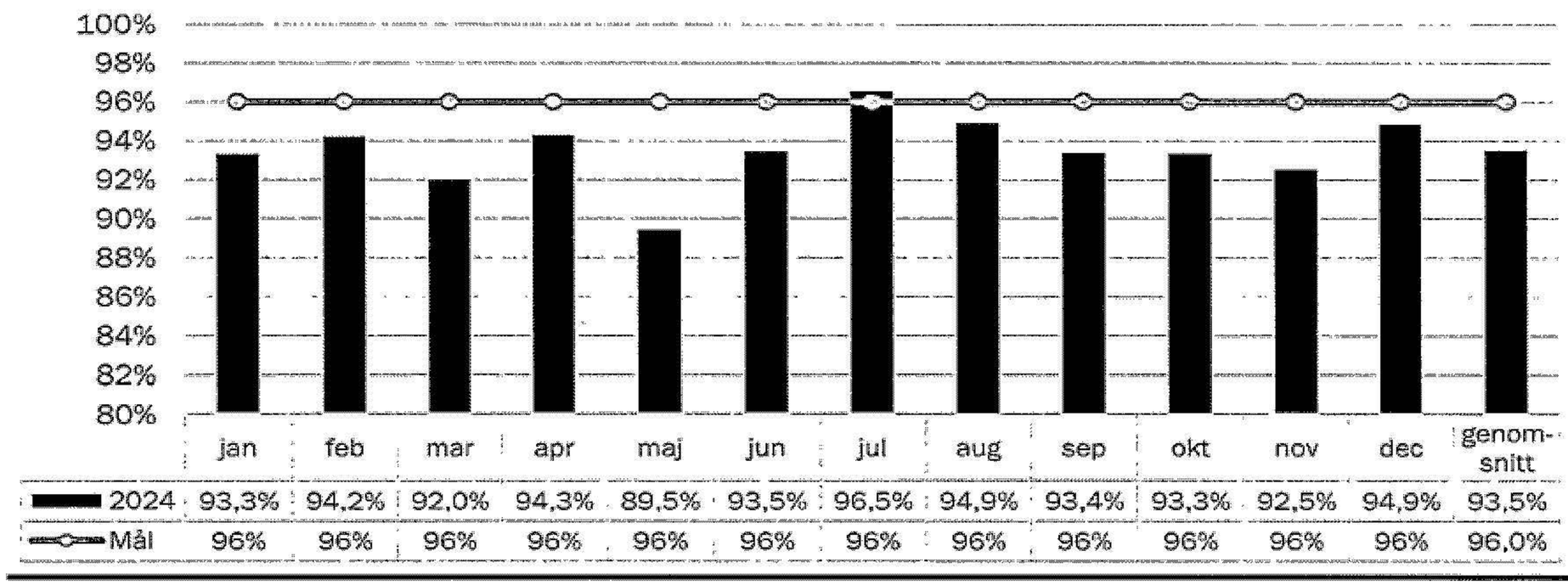
Trafikservicegraden påverkas negativt av de störningar som gör att spårvagnsturer behöver ställas in helt eller kortas ned (indragna turer). Anledningarna till indragna turer under 2024 är flera men de som har haft stor påverkan är trafiksituationen som råder i Göteborg med flera arbeten i staden, inte minst kopplat till Västlänken. Förarbristen har varit en stor utmaning främst under våren 2024. 33,2 procent av alla indragna turer är orsakade av externa faktorer såsom exempelvis trafikstockningar, hinder, förseningar och evenemang.

Spårvägsanläggningen behöver ett omfattande underhåll och det påverkar också trafikservicegraden i negativ riktning. Under 2024 har, vid ett flertal tillfällen, sträckor varit avstängda och turer blivit indragna på grund av rälsbrott eller sättningar i banan. Dessutom har många sträckor en reducerad hastighet då rälsen är sliten. 26,1 procent av alla indragna turer är kopplade till infrastruktur.

Diagrammet till höger anger antal och andel anledningar till störning i trafik (indragningar) per kategori för hela 2024. I kategorin medarbetare ingår bland annat indragningar på grund av förarbrist och i fordon ingår bland annat indragningar kopplat till problem med dörrar och bromsar.

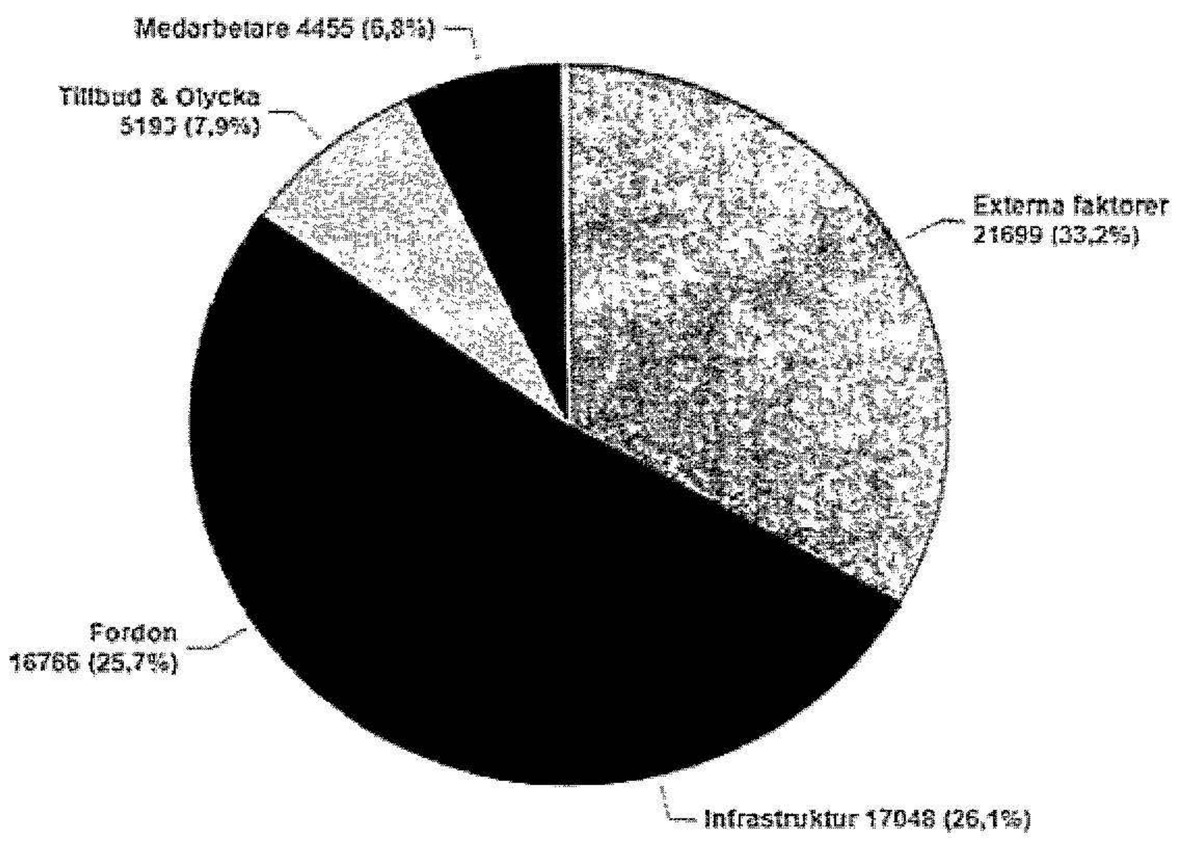
I nuläget bedöms målet om en trafikservicegrad på 96 procent utmanande då vi har många externa och yttre orsaker som hindrar trafiken. Våra interna orsaker har vi en större möjlighet att kunna påverka än vad vi har med de externa. De åtgärder och handlingsplaner som arbetas med bedöms ge tydlig effekt de närmaste åren. Ett bra exempel på detta är tillgången på förare som har lett till i princip inga inställda turer under hösten kopplat till brist på förare.

Trafikservicegrad per månad 2024



	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	genom-snitt
2024	93,3%	94,2%	92,0%	94,3%	89,5%	93,5%	96,5%	94,9%	93,4%	93,3%	92,5%	94,9%	93,5%
Mål	96%	96%	96%	96%	96%	96%	96%	96%	96%	96%	96%	96%	96,0%

Anledning störning i trafik

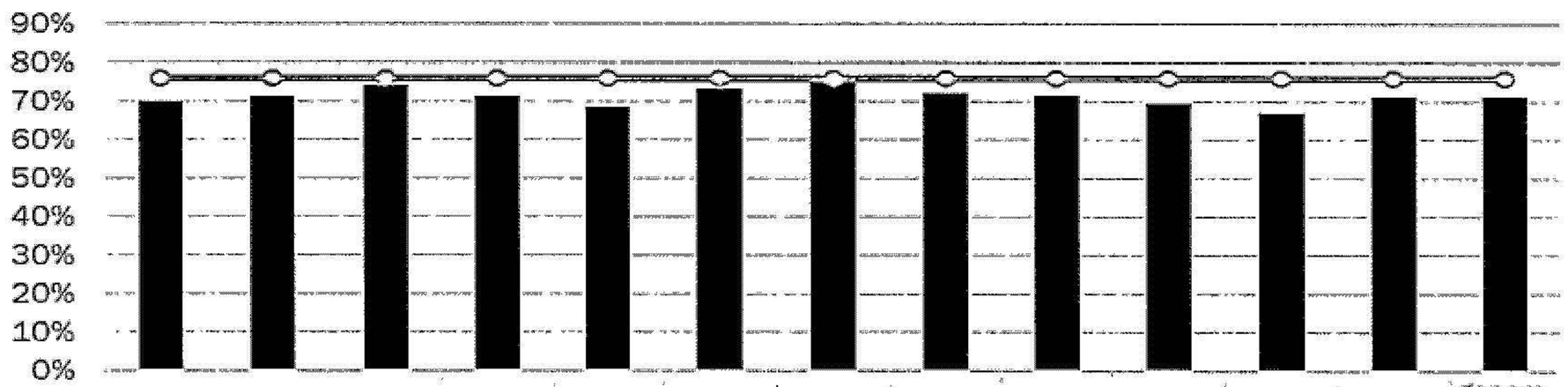


5

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.

Punktlighet 2024



	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	genom-snitt
2024	70,0%	71,4%	74,0%	71,3%	68,5%	73,3%	75,6%	72,3%	71,6%	69,5%	67,0%	71,3%	71,3%
Mål	76%	76%	76%	76%	76%	76%	76%	76%	76%	76%	76%	76%	76,0%

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. Ovan diagram visar medelvärde per månad totalt för alla linjer.

Punktligheten har varierat under 2024. I juli var den som högst med 75,6 procent för att i november vara som lägst på 67,0 procent. Målet för 2024 på 76 procent har därmed inte uppnåtts. Genomsnitt för hela året ligger på 71,3 procent.

På samma sätt som trafikservicegraden påverkas negativt av trafiksituationen i staden och arbetet med Västlänken samt underhållsbehovet av spårvägsanläggningen, 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. Även flera hastighetsbegränsningar i spårvägsanläggningen påverkar i negativ riktning.

Under 2024 har vi arbetat med flera olika projekt och initiativ med målsättning att öka framkomligheten för våra spårvagnar och därmed också punktligheten i trafik.

Trafiksäkerhetsredovisning

Trafiksäkerhet i fokus varje dag

Säkerhet är ett av våra mest centrala kärnvärden och genomsyrar hela vår verksamhet, särskilt inom trafikområdet. Under 2024 har våra fordon färdats i genomsnitt 38 708 kilometer varje dag genom en stad med en alltmer komplex trafikmiljö.

I detta kapitel beskriver vi vårt trafiksäkerhetsarbete för verksamhetsåret 2024, inklusive en genomgång och analys av våra säkerhetsmål, statistik och trender från de senaste fem åren. Syftet är att tydligt kommunicera de risker som förekommer inom spårvägstrafiken samt de åtgärder vi har genomfört för att kontinuerligt stärka säkerheten.

Systematiskt trafiksäkerhetsarbete

Nollvisionen är en grundpelare i vårt säkerhetsarbete och en förutsättning för att våra resenärer ska känna sig trygga i våra spårvagnar. För att minska risken för olyckor arbetar vi proaktivt med att implementera förebyggande säkerhetsåtgärder. Vid allvarliga incidenter genomför vi en grundlig olycksutredning för att identifiera områden som behöver utvecklas ytterligare. Trafiksäkerhetsarbetet är därmed både ett proaktivt och reaktivt verktyg för att stärka säkerheten långsiktigt.

Trafiksäkerhetsmål och utfall

I samråd med Stadsmiljöförvaltningen har vi satt upp sex trafiksäkerhetsmål för spårvagnstrafiken. Dessa mål styr vårt förebyggande arbete och främjar samsyn i vårt säkerhetsarbete. Målen har gett oss bättre förutsättningar för att säkerställa att våra fordon, förare och infrastruktur håller hög trafiksäkerhetsstandard.

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 ser vi en blandad utveckling. Vägtrafikolyckor har minskat under 2024 med 10,6 procent jämfört med föregående år, vilket är ett positivt resultat. Samtidigt har kollisioner på trafikspår minskat med 20,1 procent, samt kollisioner i depå med 25,1 procent.

Däremot har antalet fallolyckor i vagnar ökat under årets andra hälft. Detta är en utveckling som kommer att analyseras närmare och prioriteras i det kommande årets arbete.

20250402040083

Säkerhet som en laginsats

För att bedriva spårvägsverksamhet har Göteborgs Spårvägar flera tillstånd från Transportstyrelsen och avtal med Stadsmiljöförvaltningen i Göteborgs stad. Enligt Lag (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg är vi skyldiga att bedriva vår verksamhet så att risken för skador förebyggs. Stadsmiljöförvaltningen, som äger spåranläggningen, har överlåtit genom avtal med Göteborgs Spårvägar att ansvara för den särskilda trafikledningen.

Spårvägens säkerhetsordning

Vår interna säkerhetsordning, SÄO, säkerställer att trafiksäkerhetsarbetet bedrivs systematiskt och lagstadgat. Detta regelverk omfattar riskhantering, utbildning, hälsa och besiktning, och vi ser till att externa aktörer i verksamheten efterlever vår SÄO. Tillsammans med Stadsmiljöförvaltningen, räddningstjänsten, Västtrafik och andra kollektivtrafikaktörer arbetar vi aktivt för att skapa en säkrare trafikmiljö.

Trafiksäkerhetsveckan

Trafiksäkerhetsveckan startades från början igång under namnet "fika för säkerhet" och har allteftersom utvecklats utefter verksamhetens behov. Men syftet förblir detsamma. Det är ett initiativ som hjälper till att skapa dialog och förståelse kring trafiksäkerhet internt.

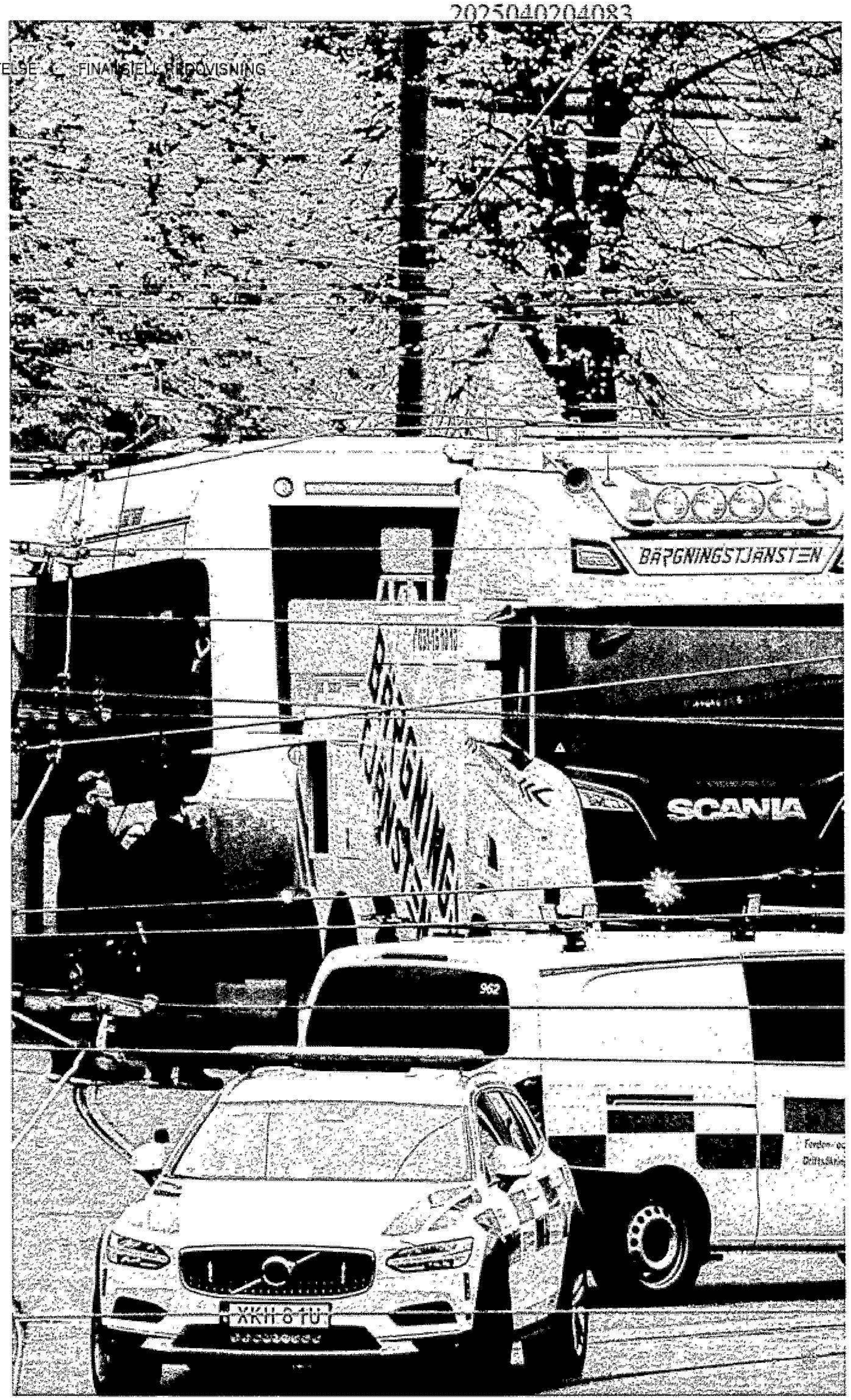
Under hösten 2024 spenderade enheten Trafiksäkerhet 30 timmar på våra depåer, kontor och framförallt på Göta Källare som är vår förarhub på Drottningtorget. Med gästande kollegor från vår trafikutveckling och säkerhetsenhet, stod de redo att besvara frågor och funderingar.

Trafiksäkerhetsveckan bidrar till en ökad förståelse för arbetssätt, enheter emellan. Det skapar också en större förståelse för de regelverk som vi följer, vilket är en framgångsfaktor för ett lyckat samarbete.

Säkerhet och trafiksäkerhet – vad är skillnaden?

Även om både säkerhet och trafiksäkerhet handlar om att skydda människor, arbetar enheterna med olika fokusområden.

Säkerhetsgruppen hanterar främst trygghetsfrågor och civil beredskap, inklusive totalförsvar och krisberedskap. Medan Trafiksäkerhet fokuserar på säkerhetsrelaterade frågor som direkt kopplar till trafiken och drift av spårvägen. Tillsammans strävar vi efter att skapa en säker och trygg miljö för både medarbetare och resenärer.



20250402040084

Händelsestatistik

Under 2024 har trafiksäkerhetsenheten och trafikledningen fortsatt arbetet med att utveckla samarbete och samförståelse för varandras insatser. En korrekt gradering och kategorisering av händelser är avgörande för att få en rättvisande bild av verksamheten och säkerställa att resurser prioriteras där de behövs mest. Detta ger oss möjligheten att bedriva ett mer effektivt och proaktivt säkerhetsarbete. Samtidigt är det viktigt att vi fortsätter uppmuntra inrapportering av händelser som utgör en risk för olyckor, så att vi kan vidta nödvändiga 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.

Totalt antal olyckor

	2020	2021	2022	2023	2024
Total	428	531	477	468	449

Totalt antal körda tågkilometer innan olycka

	2020	2021	2022	2023	2024
Total	33 577	27 384	29 559	30 156	31 466

Totalt antal tillbud

	2020	2021	2022	2023	2024
Total	2 276	2 611	2 374	2 387	1 394

Totalt antal körda tågkilometer innan tillbud

	2020	2021	2022	2023	2024
Total	6 314	5 569	5 939	5 912	10 135

Skadade och omkomna

Trots vårt mål om nollvision hade vi under 2024 tyvärr en dödsolycka som var direkt kopplad till vår verksamhet. Olyckan inträffade den 2 mars vid en övergångspassage mellan hållplatserna Hinsholmen och Långedrag. Den rubricerades som en fotgängarolycka. Trafiksäkerhetsenheten har tillsammans med Stadsmiljöförvaltningen genomfört en grundlig utredning av händelsen, och vi arbetar fortsatt för att minska riskerna för allvarliga skador och omkomna i vår verksamhet. Antalet allvarligt och lindrigt skadade har minskat något jämfört med tidigare år, vilket är ett positivt resultat som visar att våra förebyggande insatser ger effekt.

Den 26 februari inträffade en allvarlig kollision i hög hastighet på Angeredsbanan. Sex personer fördes till sjukhus, varav en bedömdes vara allvarligt skadad. Kollisionen resulterade i omfattande skador på båda spårvagnarna. Kollisionen ledde även till en urspårning. Skadorna på den ena spårvagnen bedömdes vara så allvarliga att beslut fattades om att ta den ur drift permanent.

Allvarligt skadade

	2020	2021	2022	2023	2024
Total	7	3	7	4	5

Lindrigt skadade

	2020	2021	2022	2023	2024
Total	82	95	156	86	132

Omkomna

	2020	2021	2022	2023	2024
Total	0	1	0	1	1

2025040204085

Fotgängarolycka

Våra spårvagnsförare rapporterar allt oftare att fotgängare i trafiken är 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.

	2020	2021	2022	2023	2024
Total	17	9	16	17	16

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 under 2024 lyckats att fortsätta hålla nere antalet fall i vagn.

	2020	2021	2022	2023	2024
Total	36	38	81	24	27

Urspårning

Det totala antalet urspårningar har under 2024 ökat kraftigt, men vi ser tydligt att den största ökningen sker på depå, i låga hastigheter och komplexa miljöer. Dessa incidenter orsakas av en rad olika faktorer. Inom depåområden är de vanligaste orsakerna brister i spåranläggningen och i regelhanteringen. Vårt förebyggande arbete kommer fortsatt att fokusera på dessa områden.

	2020	2021	2022	2023	2024
Trafikspår	2	10	5	6	5
Depåspår	4	7	13	6	19
Total	6	17	18	12	24

Vägtrafikolycka

Vägtrafikolyckorna utgör nära hälften av alla olyckor i vår verksamhet och inkluderar incidenter med olika typer av fordon: bilar, bussar, cyklar och elsparkcyklar. Den vanligaste orsaken är vänstersvängande fordon framför spårvagnen. De flesta vägtrafikolyckor resulterar endast i materiella skador, men vissa incidenter inkluderar personskador. Vi ser att vägtrafikolyckorna har minskat under 2024 jämfört med föregående år. Detta bidrar till att den långsiktiga trenden nu är svagt nedåtgående.

	2020	2021	2022	2023	2024
Total	197	264	182	238	213

Fall vid av- och påstigning

Under 2023 hade vi en nedåtgående trend gällande fall vid av- och påstigning, efter att antalet ökat under pandemin. 2024 har vi dock lyckats minska antalet fall vid av- och påstigning, vilket är en mycket positiv utveckling.

	2020	2021	2022	2023	2024
Total	15	12	22	14	6

Påkörning

Påkörningsolyckor inkluderar incidenter där spårvagn har sammanstött med objekt som inte är vägfordon, gångtrafikanter eller andra spårfordon. Antalet påkörningar har minskat över tid, men har ökat under 2024. Dessa olyckor kan fortfarande medföra skador på fordon och material samt orsaka trafikstörningar. Påkörningar sker ofta i samband med byggprojekt i staden eller i depå där spårvagnar exempelvis kan skada backspeglar eller annan utrustning.

	2020	2021	2022	2023	2024
Totalt	130	80	62	48	79

Kollision

Antalet kollisioner mellan spårfordon har minskat under 2024 jämfört med föregående år. Anledningen till kollisioner är oftast felaktiga hastighetsbedömning i samband med halka eller att spårvagnar kommit för nära varandra i växelområden.

	2020	2021	2022	2023	2024
Trafikspår	12	5	2	7	4
Depåspår	4	7	9	8	9
Total	16	12	11	15	13

Brand

Under 2024 har antalet bränder fortsatt att 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 den modernare fordonstypen M33.

	2020	2021	2022	2023	2024
Totalt	9	14	18	6	3

Terminologi trafiksäkerhet

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

Allvarligt skadad Intagen på sjukvårdsinrättning 24 timmar eller mer.

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

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

Kollision Sammanstötning mellan spårfordon.

Lindrigt skadad Intagen på sjukvårdsinrättning 24 timmar eller mindre.

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

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

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

Påkörning Sammanstötning med föremål, här ingår även viltolyckor.

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

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

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

Vägtrafikolycka Sammanstötning vid spårvägstrafik i gatumiljö mellan spårfordon och vägfordon.

Tillbud och olyckor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hållbarhetsredovisning

Spårvagnsnördar är vi allihopa.

En del av den hållbara lösningen

Vårt främsta bidrag till en hållbar utveckling är att vi erbjuder kollektivtrafik som drivs på el från förnybara källor. Genom att resa kollektivt bidrar du som resenär till renare luft och mindre trängsel i staden. Spårväg tar dessutom liten plats men kan transportera många människor samtidigt. För att nå både lokala och globala miljömål är spårvagn med andra ord ett smart val. Vi är en stor del av den hållbara lösningen.

Denna hållbarhetsrapport innehåller information om Göteborgs Spårvägars påverkan, risker och möjligheter inom miljö, social och ekonomisk hållbarhet. Rapporten är upprättad enligt GRI Standards.

Resan är målet

För att så många människor, så ofta som möjligt, ska välja spårvagn före bilen behöver vi erbjuda en hållbar, tillgänglig, pålitlig och trafiksäker resa och därmed också en positiv reseupplevelse. För att lyckas med detta krävs att vi har både kunskap och förståelse för resenärernas nuvarande och framtida behov, förväntningar, krav och önskemål.

Cirkulär ekonomi

Vi kan också bidra genom att våra tjänster påverkar klimatet och omvärlden i så liten utsträckning som möjligt. Vi har börjat jobba mot en cirkulär ekonomi där vi använder resurser på ett effektivt sätt. Vi ska behålla värdet på våra resurser så länge som möjligt genom att exempelvis ge varor och saker lång användningstid. Vi ska ge möjlighet att reparera, återanvända och återvinna varor och material. Vi ska styra genom att ställa krav i upphandlingar så att även våra leverantörer tar sitt ansvar i sitt hållbarhetsarbete och så att vi påverkar dem i rätt riktning för att en hållbar omställning även ska ske hos dem.

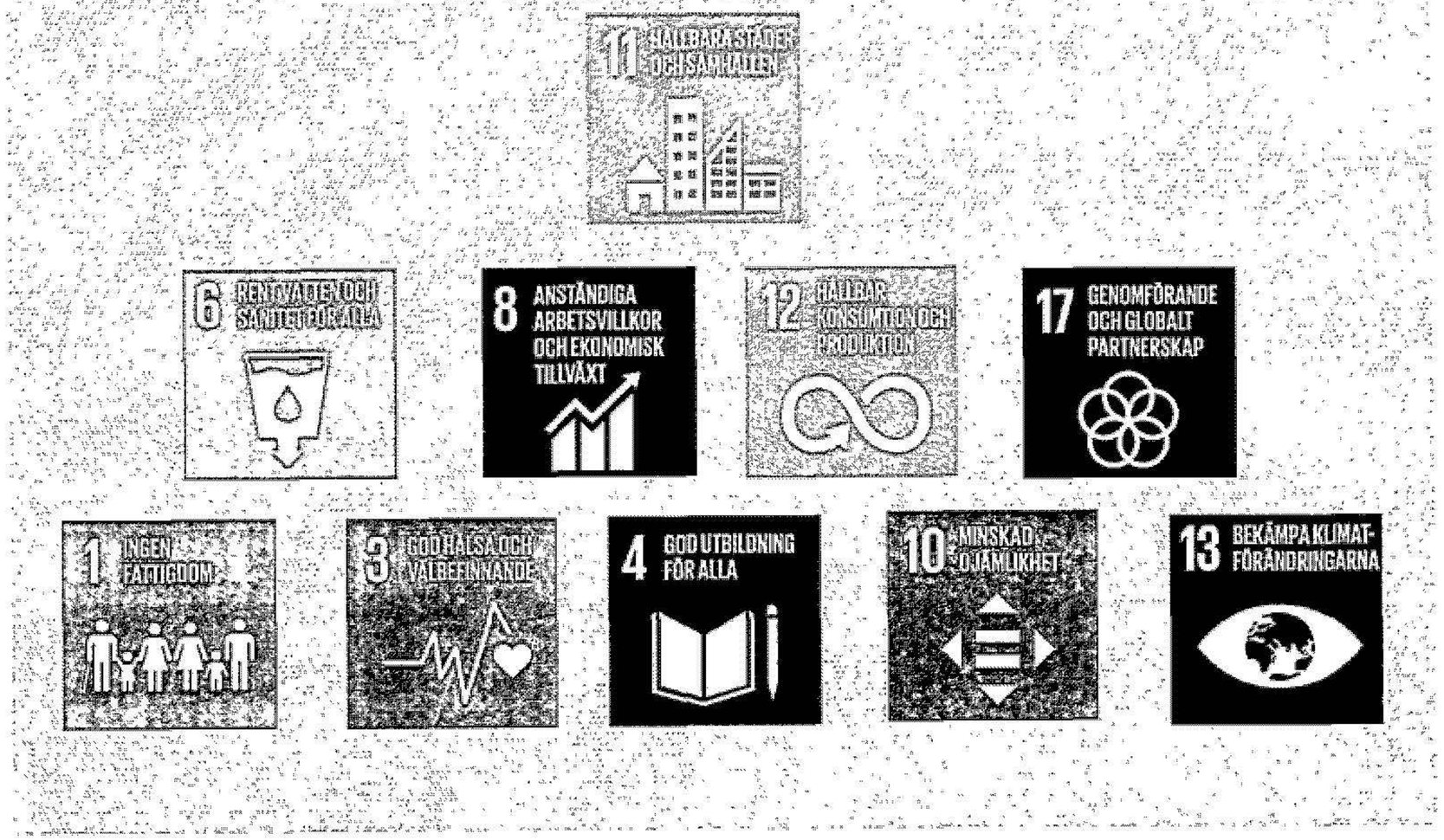
En attraktiv arbetsgivare

Vi vill erbjuda en arbetsplats dit framtidens medarbetare gärna söker sig och där befintliga anställda vill stanna kvar. De senaste åren, och så även under 2024, har vi haft fokus på vår bolagskultur och att minska kränkande särbehandling, diskriminering och öka känslan av inkludering.

Eftersom vi är en stark del av hela Göteborgs varumärke vill vi också ta vårt ansvar för att staden ska må bra. Därför har vi en rad samhällsengagemang och är partner till West Pride.

Vårt uppdrag som kommunal verksamhet

Agenda 2030 är en handlingsplan med mål för omställning till ett hållbart samhälle för människorna, planeten och välståndet. Målen och delmålen omfattar samtliga tre dimensioner av hållbar utveckling. För Sveriges del ligger en stor del av innehållet i Agenda 2030 inom ramen för det kommunala grunduppdraget. Kommunerna har därmed naturligt en viktig roll i att förverkliga målen i agendan. Göteborgs Spårvägar är ett kommunalt bolag och bidrar till Göteborgs stads arbete med Agenda 2030. I bilden nedan illustreras hur Göteborgs Spårvägar bidrar till målen och delmålen i Agenda 2030.



Ett bättre systematiskt hållbarhetsarbete med stöd av SIQ managementmodell

Vi på Göteborgs Spårvägar har som mål att erhålla utmärkelsen Svensk Kvalitet. Utmärkelsen har som syfte att stödja utvecklingen av det systematiska förbättringsarbetet på organisationsnivå där hållbarhet står i fokus och ska genomsyra hela verksamheten. Vi deltog år 2022 och 2023. Under 2024 fick vi resultatet från 2023 års deltagande.

Deltagandet innebär att vi skickar vi in underlag till SIQ som beskriver hur väl vi tillämpar SIQ managementmodell. Underlaget utvärderas av ett utvärderingsteam, vilka även gör platsbesök hos oss. Därefter får vi tillbaka en återföringsrapport som beskriver våra styrkor och förbättringsområden samt en poängsättning utifrån hur väl SIQ managementmodell tillämpats i verksamheten.

Både vid 2022 och 2023 års deltagande visade det sig att vi har relevanta mål inom samtliga hållbarhetsområden men behöver koppla hållbarhetsaspekterna till den specifika verksamhet som bolaget bedriver på ett tydligare sätt. Vi behöver även synliggöra och integrera hållbarhetsaspekterna i bolagets lång- och kortsiktiga strategier och planer. Bolaget behöver också tydliggöra arbetssätten kring hållbarhetsaspekterna och göra dem mer kända i verksamheten.

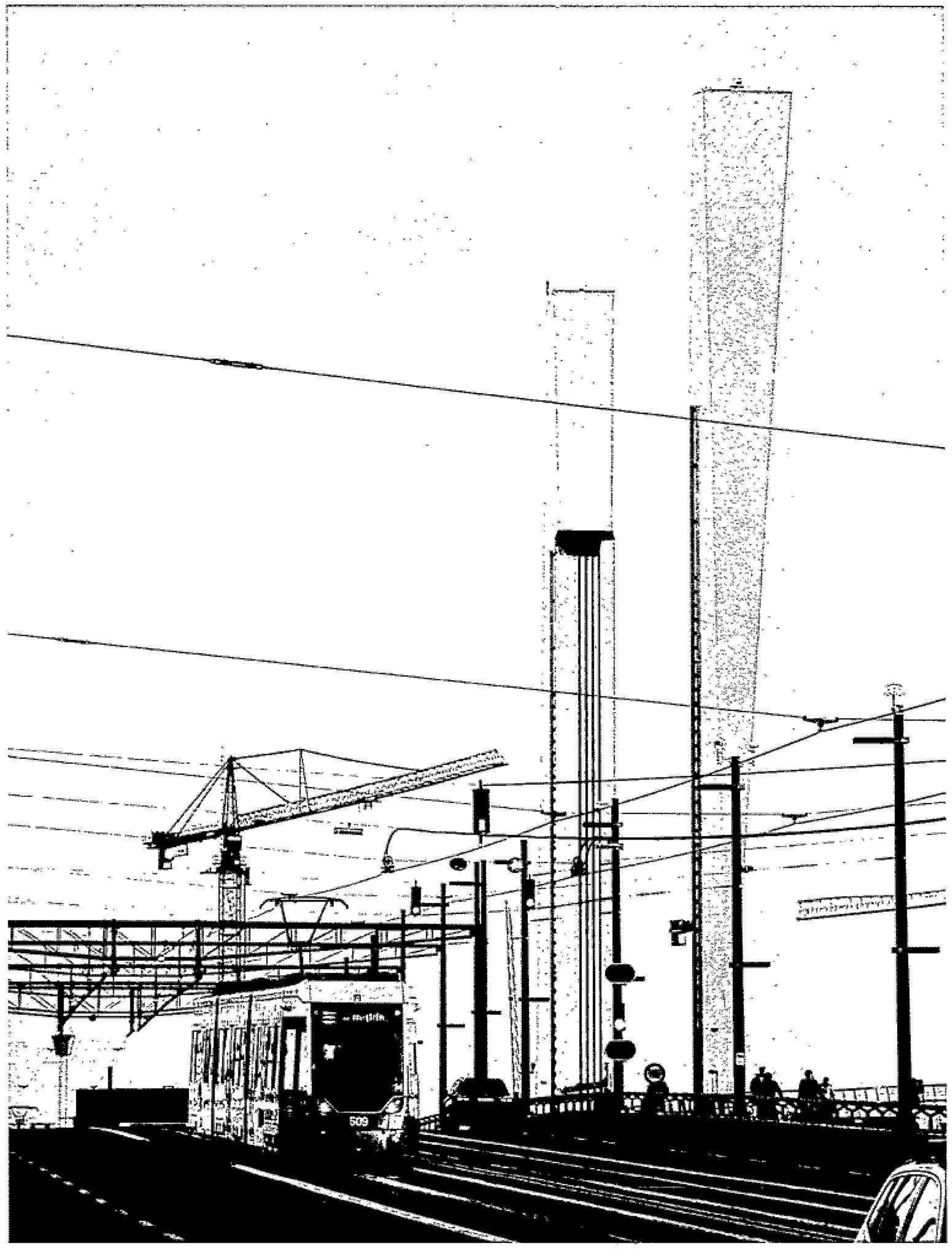
”

För att säkra tillgång till hållbar energi i framtiden behöver vi klättra uppåt i energitrappan.

Ekologisk hållbarhet

Ekologisk hållbarhet handlar om att använda resurser på ett sätt som inte överstiger ekosystemens kapacitet och minimera negativ påverkan på miljön. Göteborgs Spårvägar bidrar till ett renare klimat bara av att bedriva elektrifierad kollektivtrafik, driven av förnybara källor.

Vi har nu som mål att klimatavtrycket per resa ska minska. Detta ska vi jobba mot genom att vår totala energiförbrukning för spårvagn och fastigheter ska minska, vårt klimatavtryck från inköp av varor och tjänster ska minska samt att vårt restavfall ska minska.



2025040204091

Vårt klimatarbete

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

De olika kategorierna rymmer:

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

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

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

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

Utifrån tabellen kan vi se att vårt klimatavtryck ökat under 2024 jämfört med 2023. Scope 1 har totalt sett ökat. Vissa påverkansfaktorer har ökat vårt klimatavtryck, medan andra stått för en minskning. Den största orsaken till ökningen är läckage från köldmedia i M31 och M32. Slangar, kopplingar och rör påverkas av den påfrestande miljön i spårvagnarna, vilket kan orsaka läckage. Många slangar varit gamla och bytts ut vilket gett att köldmedia behövts fylla på i betydligt högre grad än föregående år.

En faktor som hållit tillbaka ökningen något i Scope 1 är att vi har som mål att ha en fossilfri fordonsflotta. Därför har vi ytterligare begränsat våra inköp av fossila drivmedel till förmån för tankning av fossilfri gas och det förnybara bränslet HVO.

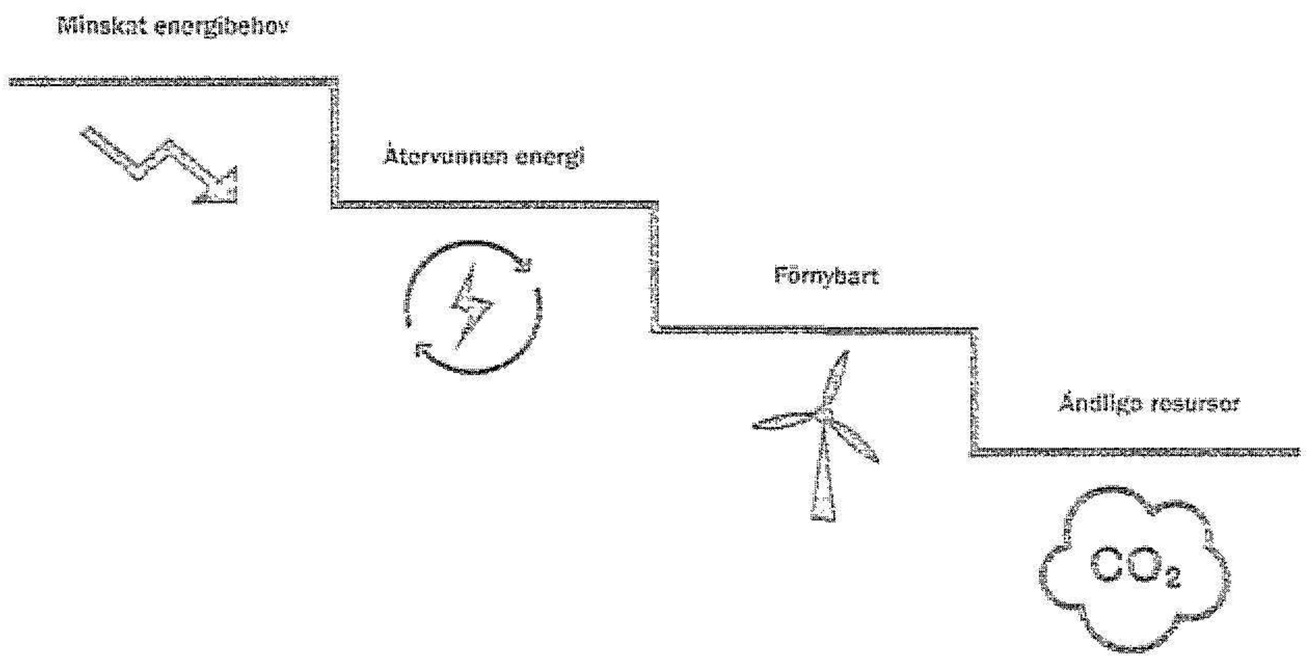
I scope 2 kan vi se en trend i minskning av energiförbrukning i våra fastigheter. Varmare utetemperaturer och minskat behov av fjärrvärme har bidragit. Under första halvåret 2024 hade vi förarbrist vilket gav reducerad trafik. Under andra halvåret körde vi mer enkelpedal på grund av vagnsbrist. Dessa båda faktorer har gett en minskad energiförbrukning i spårvagnstrafiken.

Under det gångna året har vi arbetat med att kvalitetssäkra vårt klimatberäkningsverktyg som nu kommer att ge oss möjlighet till mer tillförlitlig statistik när vi räknar på klimatutsläpp från aktiviteterna i de olika scopen. Med anledning av det förs också diskussion om vilket basår vi ska utgå ifrån vid analys av trenderna i statistiken.

I och med den nya modellen kan beräkningarna av var i värdekedjan vårt största klimatavtryck finns komma att skiljas från föregående år eftersom vi räknar på ett annorlunda, men mer faktasäkert sätt. Detta medför också att vi för 2024 enbart kommer rapportera i de obligatoriska scope 1 och 2. Det beror på att data från de aktiviteter som ryms inom scope 3 för närvarande är för osäkra för att ge en rättvis bild av vårt klimatavtryck i den kategorin.

Klimatavtryck CO2e (ton)

	2024	2023	2022
SCOPE 1	171,9	100	138.7
SCOPE 2	144,1	180,4	176,1
Totala utsläpp	**316**	**280,4**	**314,8**



Energianvändning

Vi arbetar för att minska vår klimatpåverkan från energianvändningen bland annat genom energieffektiviserande åtgärder samt att utbilda förarna i ecodriving. En stor del av vår elförbrukning går till framförande av vagnarna. För att vara en del av energiomställningen är det en självklarhet att enbart köpa förnybar el.

Utveckling i beräkningen av energiförbrukning och analys av resultaten gör att vi kommande år kommer att få säkrare statistik och därmed möjlighet att sätta in energieffektiviserande åtgärder med större effekt och där så är möjligt. Därtill har vi påbörjat arbete för att hålla nere energiförbrukningen och kapa topparna på förbrukningen i syfte att bidra till att säkra energiförsörjningen i regionen, då elektrifiering av stora delar av samhället gör att allt högre krav ställs på energinätets kapacitet. Arbetet är viktigt för att vi ska kunna nå vårt delmål om att minska klimatpåverkan genom sänkt energiförbrukning i fastighet och från spårvagn. Vi ska också följa lokala, nationella och globala mål om hållbar energi åt alla.

För att säkra tillgång till hållbar energi i framtiden behöver vi klättra uppåt i energitrappan (se ovan). Den visualiserar vägen mot målet om minskat behov av energi, vilket kommer som ett resultat av att vi kan hitta områden med möjligheter att sätta in effektiva energibesparande åtgärder.

> Under 2024 förbrukade en resa med spårvagn 0,36 kWh.

Energianvändning spårvagnstrafik

Energianvändning för spårvagnar varierar och har flera påverkansfaktorer. Vi kan se en minskning i energianvändning för spårvagn jämfört med förra året och har identifierat flera påverkansfaktorer, varav tre tros ha störst inverkan:

- Minskning i körda tågkilometer gentemot budgetproduktion.
- Högre utomhustemperatur jämfört med 2023.
- Minskat resande jämfört med 2023.

Förarbrist under våren, vagnsbrist under hösten och årets spårarbeten har påverkat minskningen i körda tågkilometer.

Energianvändning spårvagnstrafik	2024	2023	2022
Elanvändning (kWh)	45 163 964	48 598 456	48 827 294
Resor (antal)	125 291 089	128 038 882	119 172 844
Elanvändning, kWh per resa	0,36	0,38	0,41
Vagnkilometer	14 802 930	14 807 037	14 813 502
Elanvändning, kWh per vagnkilometer	3,05	3,28	3,30

Energianvändning fastighet

Den totala energianvändningen för fastighet har minskat med 0,7 procent samtidigt som den per kvadratmeter har minskat med 18,6 procent. Fastigheternas totala yta har ökat från 52 488 kvadratmeter till 83 488 kvadratmeter med anledning av vår nya depå på Ringön. Med de allt större krav som ställs på energiprestanda för nybyggnationer är det naturligt med lägre energibehov i nya fastigheter, vilket kan förklara att förbrukning per kvadratmeter minskar. Vad som försvårar analysen är att produktionen på den nya depån inte varit i full gång, därför kan statistiken vara missvisande.

På Ringön etapp 2 har solceller installerats på taket. Vilken effekt de haft på mängden inköpt el kommer beräknas när mer underlag finns under 2025.

Energianvändning i fastighet per kvm lokalyta i MWh	2024	2023	2022
Elanvändning	7 393	7 176	6 986
Fjärrvärme	2 865	3 242	3 235
Fossilgas	104	139	123
Fjärrkyla	16	9	9
Energianvändning totalt (MWh)	**10 378**	**10 566**	**10 353**
Lokalyta kvm	83 488	52 488	52 488
kWh per kvm	**124**	**201**	**197**

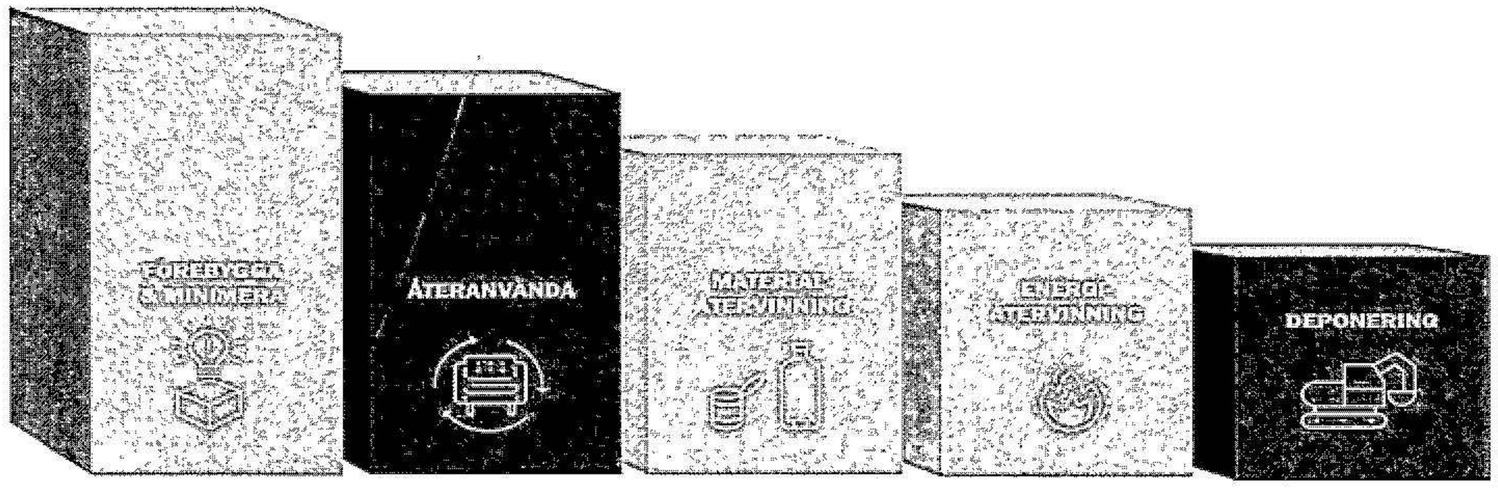
Avfallshantering

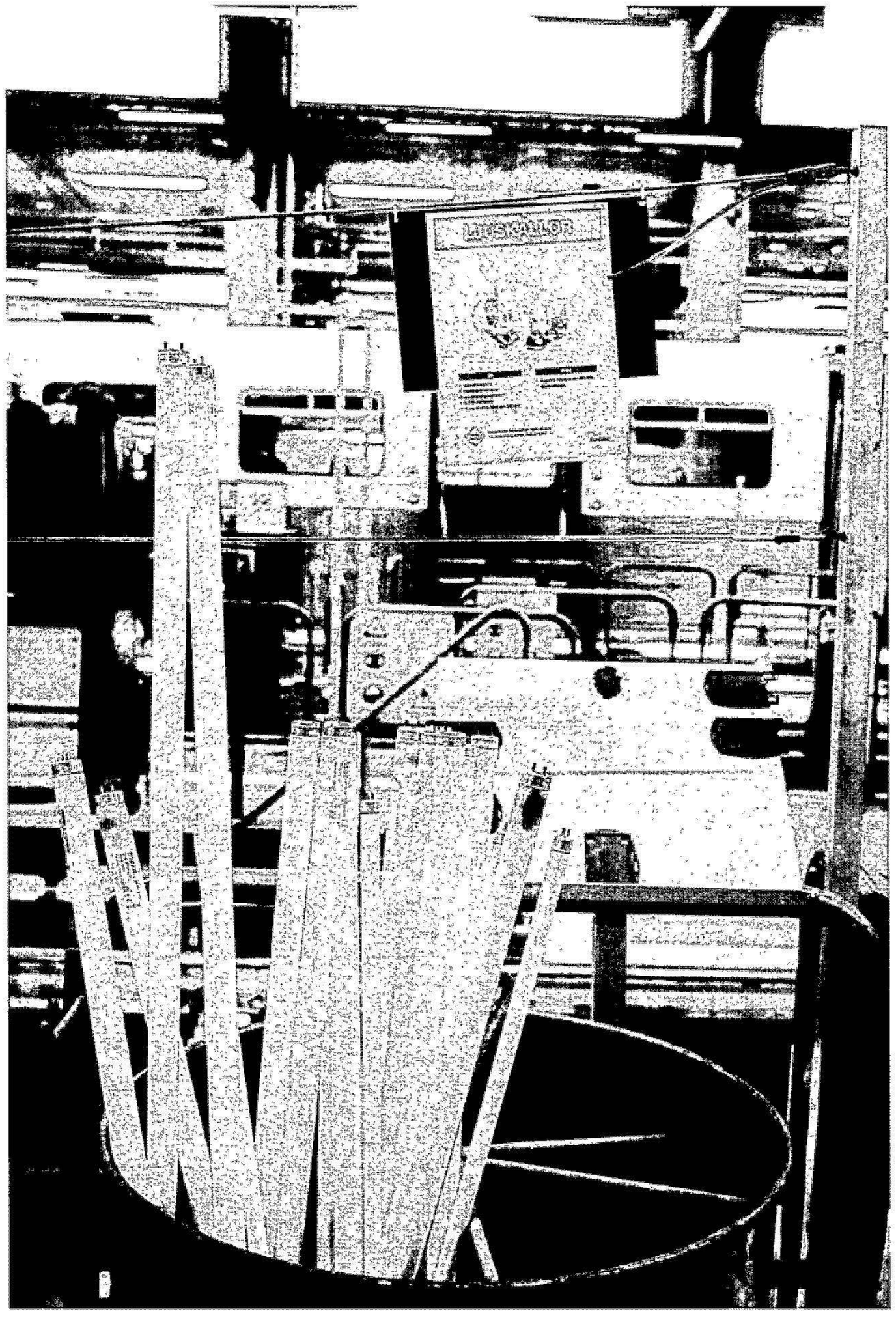
För att nå vårt delmål om att minska klimatpåverkan genom att minska andelen brännbart avfall, arbetar vi med att följa avfallstrappan. På så sätt tar vi till vara resurser bättre. Detta gör vi genom att ta ett gemensamt ansvar för god källsortering och därmed minska utsläpp från förbränning. Källsorteringsmöbler finns utplacerade i verksamhetens lunchrum och korridorer och vi uppmanar ständigt våra medarbetare att nyttja dessa.

I verkstäder och drifthallar finns också kärl för verksamhetsavfall utplacerade, anpassade efter vilken verksamhet som drivs i lokalen.

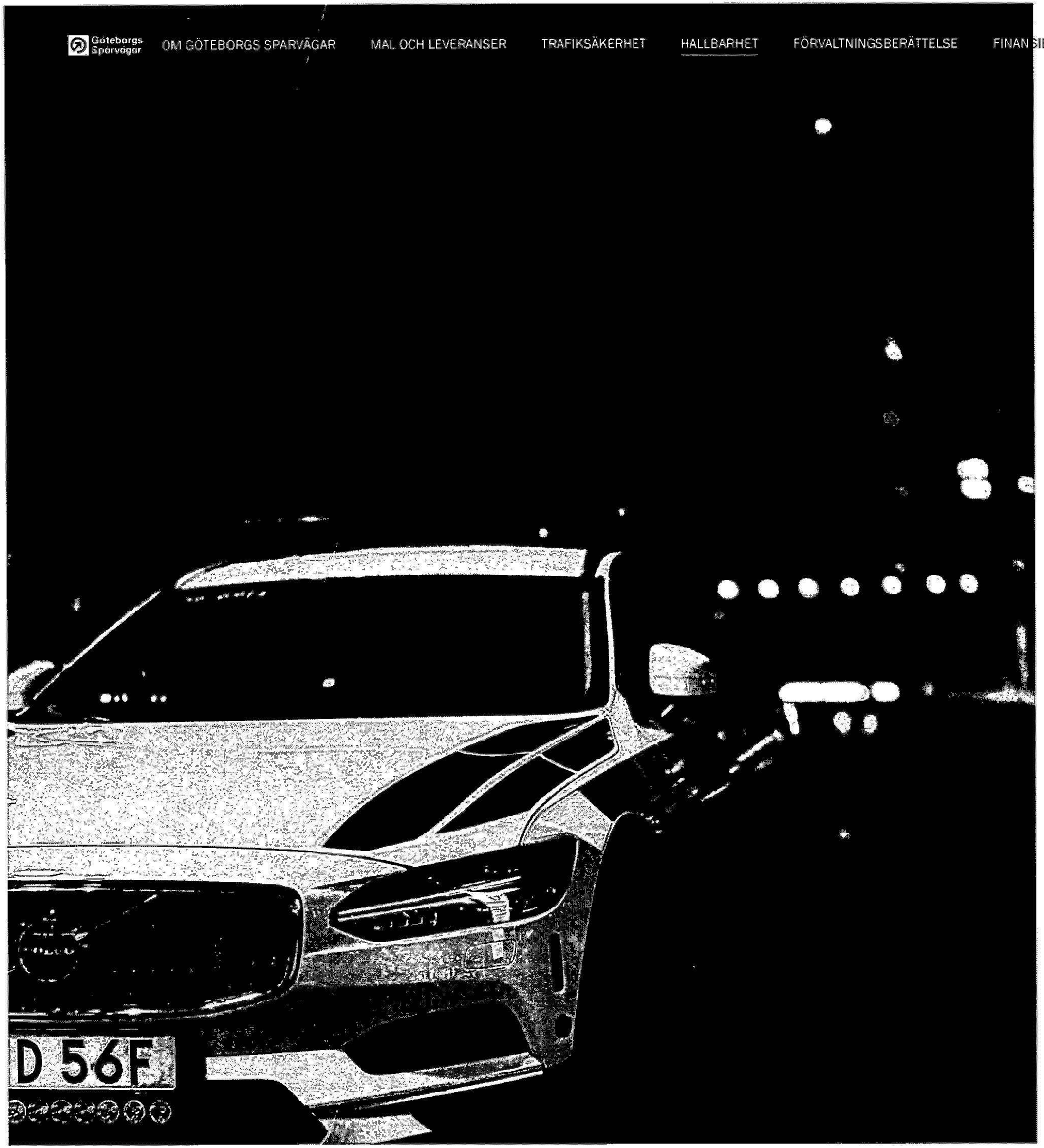
Avfall som uppkommer i samband med underhåll och städning av spårvagnar är avfall som bidrar till en ökning av andelen brännbart avfall. Det har hittills varit svårt att hitta en lösning för att hantera källsortering i dessa sammanhang.

Jämfört med föregående år har mängden brännbart avfall per resa ökat. Byggnationen av Ringön etapp 2 kan vara orsaken till ökningen.





2025040204094



Vattenanvändning

Vi utför årlig kvalitetskontroll på utgående vatten från våra tvätthallar för att säkerställa att vårt reningssystem fungerar som det ska. Våra tvätthallar är även försedda med ett recirkulerande-system för att spara mängden vatten som används vid tvätt av fordon.

Mer återbruk

För alla kommunala bolag och förvaltningar i Göteborgs stad finns möjlighet att annonsera ut och införskaffa inventarier via stadens återbrukssajt Tage. Med hjälp av detta system kan vi hålla nere våra avfallsmängder och samtidigt bidra till cirkulär ekonomi genom återbruk. På så sätt minskar vi vårt klimatutsläpp, påverkan på biologisk mångfald samt sparar på jordens resurser.

Vi har under året påbörjat ett arbete för att ytterligare öka användandet av återbruk inom bolaget och sträva efter cirkulär ekonomi.

Fossilfri fordonsflotta

Vårt mål är att ha en fossilfri fordonsflotta och under 2024 har vi haft gasbilar, el/bensinhybrid och dieselbilar som ska tankas med det förnybara bränslet HVO. Ibland har dieselbilar tankats med vanlig diesel vilket gör att målet inte har uppnåtts. Genom bättre information kan förhoppningsvis fossila bränslen helt undvikas under 2025.

Social hållbarhet

Inom social hållbarhet ryms de faktorer som gör att du som människa mår bra. För oss betyder det att vi strävar efter en säker och inkluderande arbetsplats för våra medarbetare samt har ett engagemang för göteborgarnas trygghet och framtid.

Vi jobbar med områdena arbetsmiljö, inkludering, samhällsansvar samt social och psykologisk trygghet. Vi delar även ut Kulturpriset för att visa vårt engagemang för en stad med rikt kulturliv.

Vi strävar efter att erbjuda tjänster som är tillgängliga för alla som reser med oss oberoende av kön, identitet, ålder och funktionsnedsättning. Under de kommande åren kommer vi att fokusera särskilt på att utforma arbetssätt som går i linje med Göteborgs stads program för full delaktighet. Det betyder att vi kommer att arbeta aktivt för att öka tillgängligheten i och till våra vagnar så att alla resenärer, inklusive grupper med särskilda behov, kan resa med oss.

Vad menar vi med inkludering?

Med inkludering, jämställdhet och mångfald tar vi till vara på kompetens och ökar möjligheterna till innovation. Forskning visar att en mångfald av personligheter, bakgrunder och kompetenser bland medarbetare leder till ökad innovationsgrad, bättre beslut och ökad lönsamhet.

Inkludering handlar om att uppskatta medarbetarnas kompetens och personlighet, uppmuntra individers unika perspektiv samt skapa en känsla av tillhörighet i arbetsgruppen och företaget där alla värdesätts för den man är. Det innebär att ta vara på och värdera olika perspektiv och kompetens.

Motsatsen till inkludering är utanförskap och innebär att känna sig ensam och utanför gruppen. Det kan leda till diskriminering och att människor inte vågar vara sig själva på jobbet. Till exempel döljer cirka hälften av alla homo- och bisexuella sin läggning på jobbet enligt undersökningar gjorda av SCB under 2020 och 2021.

Så skriver Göteborgs stad om inkludering

Göteborgs stad ska vara en inkluderande arbetsplats, fri från alla former av diskriminering, trakasserier, inklusive sexuella trakasserier, repressalier och kränkande särbehandling. I rollen som arbetsgivare finns även skyldighet att ingripa för att komma till rätta med kränkningar, mobbning och sexuella trakasserier med mera på arbetsplatsen. Även att på ett systematiskt sätt förebygga att problemen uppstår.

För resenären

Vi strävar efter att erbjuda tjänster som är tillgängliga för alla som reser med oss oberoende av kön, identitet, ålder och funktionsnedsättning. Under de kommande åren kommer vi att fokusera särskilt på att utforma arbetssätt som går i linje med Göteborgs stads program för full delaktighet. Det betyder att vi kommer att arbeta aktivt för att öka tillgängligheten i och till våra vagnar så att alla resenärer, inklusive grupper med särskilda behov, kan resa med oss.

På Ringön har vi en toppmodern hall för klottersanering.

Sociala initiativ

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. Vi har hunnit med mycket under 2024 som inte ingår i vår kärnverksamhet.

Sociala spårvägare

Ett gäng tuffa löpare sprang hinderbaneloppet Tough Viking tillsammans. Senare under året ställde vi också upp i både Blodomloppet och Barndiabetesloppet. Det har startats en teamsgrupp för medarbetare som vill skapa nya kontakter inom bolaget, vilket öppnar upp för ännu fler relationsfrämjande aktiviteter.

Bra idéer välkomnas

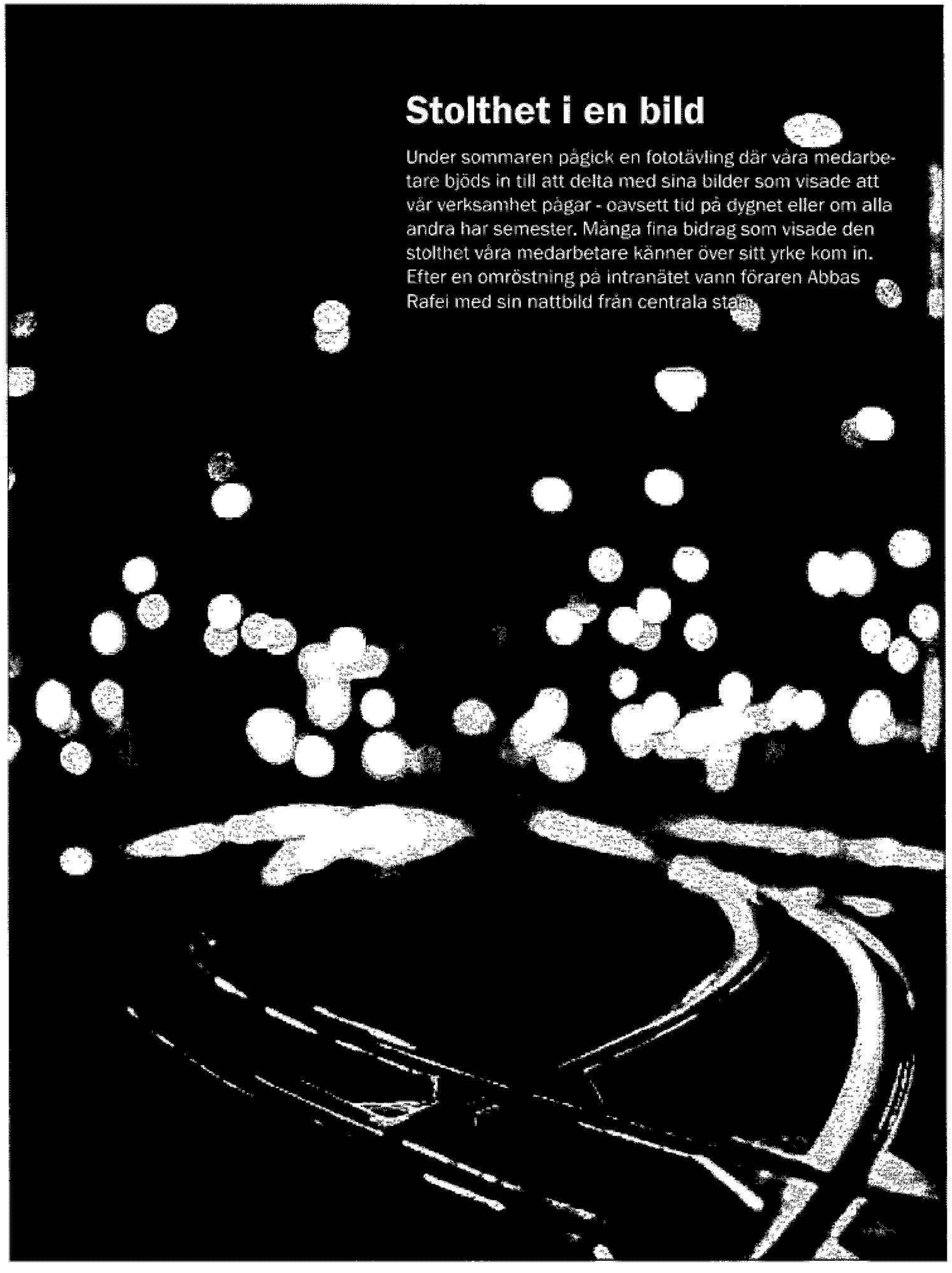
För att öka inflytandet och möjligheten att vara med i utvecklingsarbetet har vi inom avdelningarna Trafikpersonal och service och Infrastruktur och driftsäkring startat upp förslagslådor där medarbetare kan lämna förbättringsförslag och idéer som utvecklar verksamheten. En arbetsgrupp jobbar regelbundet med förslagen som kommer in. Den som lämnat ett förslag får uppdateringar om hur det går och vilka beslut som tagits.

Kvinnohälsa i fokus

Klimakteriet kan påverka kvinnors fysiska och psykiska hälsa på olika sätt och därmed även arbetslivet. Kvinnor i åldern 40-60 år är den grupp som är mest sjukskrivna. För att kvinnors hälsa ska bli mer synlig i vårt arbetsmiljöarbete satsade vi under hösten på föreläsningar om klimakteriet. Målgrupp för föreläsningen var medarbetare över 35 år som kommer att genomgå klimakteriet.

Kulturpriset till Tomas von Brömssen

Skådespelaren Tomas von Brömssen fick 2024 års Kulturpris för sin exceptionella talang och mångsidighet på scen och i film som ständigt fängslat och berört publiken. Det var en skojfrisk Tomas von Brömssen som tog emot kulturpriset på Drottningtorget.
— Jag har ju en och en halv spårvagn sen tidigare, förklarade han från scenen. Jag vet faktiskt inte hur jag ska få plats med dem.
Tomas var en av de som fick sitt namn på en spårvagn när göteborgarna fick rösta om vilka som skulle få namnge vagnar i början av 1990-talet. Dessutom fick Albert och Herbert senare en vagn.



Stolthet i en bild

Under sommaren pågick en fototävling där våra medarbetare bjöds in till att delta med sina bilder som visade att vår verksamhet pågår - oavsett tid på dygnet eller om alla andra har semester. Många fina bidrag som visade den stolthet våra medarbetare känner över sitt yrke kom in. Efter en omröstning på intranätet vann föraren Abbas Rafei med sin nattbild från centrala stan.

2025040204097

Arbetsmiljö

Gemensamt för alla 1 359 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 rapporterande, 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.

Arbetsmiljöverkets regelförnyelse

I september 2023 beslutade Arbetsmiljöverket om sin nya regelstruktur som trädde i kraft i januari 2025. Ändringen innebar en total regelförnyelse av samtliga föreskrifter. I huvudsak har ändringarna inte inneburit någon ändrad kravnivå. Undantaget från detta är ett fiertal nya och skärpta krav för projektering och byggarbetsmiljösamordning samt ett skärpt krav gällande tillpassningstest för tätsittande andningsskydd. Under 2024 har det därför bedrivits ett arbete med att identifiera och vidta de åtgärder som krävs för att leva upp till lagkraven. Åtgärderna planeras vara helt på plats i 2025.

Riskbedömning smittrisker

Fordonspersonals arbete på spårvagn har riskbedömts avseende smittrisker. I samband med städning och rengöring av spårvagn kan medarbetarna exponeras för potentiellt farliga smittämnen. Vanligt förekommande arbetsmoment har därför riskbedömts enligt Arbetsmiljöverkets regler. Riskbedömningen har i sin tur legat till grund för vilka rutiner som ska gälla vid dessa arbetsmoment. Det finns numera även en obligatorisk utbildning för personal som sysselsätts i sådant arbete.

Grundläggande arbetsmiljöutbildning

Under 2024 startade vi en ny, grundläggande arbetsmiljöutbildning för chefer och skyddsombud. Förändringen syftade främst till att förenkla administrationen kopplat till anmälan och uppföljning samt säkerställa tillräckligt med utbildningsplatser. I det nya upplägget har omfattningen minskat från fyra till tre dagar. Nytt är också att Falck håller de två grundläggande dagarna. Våra säkerhetsutvecklare fortsätter hålla en dag med fokus på Göteborgs Spårvägars rutiner. All anmälan sker sedan 2024 i vår utbildningsportal Learnifier vilket underlättar jämfört med tidigare då anmälan dels gjordes via stadens utbildningsportal och dels via Winlas.

Arbetsplatsolyckor

När det som inte får hända ändå händer får man anledning att noga genomlysa sin verksamhet. Under 2024 har vi haft 190 olycksfall, 364 tillbud och 143 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.

Arbetsmiljöhändelser	Antal
Arbetssjukdom	9
Färdolycksfall	10
Olycksfall	190
Riskobservation	143
Tillbud	364

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. Under 2024 har vi påbörjat ett arbete med att utveckla den psykologiska tryggheten.

Medarbetaren

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.

Personal, sammansättning och rörlighet

Det totala antalet anställda hos Göteborgs Spårvägar uppgår vid årsskiftet till 1 359 (föregående år 1312) varav 1 194 tillsvidareanställda i tjänst, 106 timanställda och 59 hade tidsbegränsad anställning. Av det totala antalet anställda är andelen kvinnor 25 procent (föregående år 24 procent). 38 procent av det totala antalet anställda är över 50 år. Vårt arbete med kompetensförsörjning har varit lyckat när det gäller förare, då prognosen för kompetensförsörjningen för förare pekar på att vi är i balans under 2026. Vi har fler som söker till förarutbildningen och har dessutom under 2024 beslutat att utöka antalet utbildningsplatser under kommande år.

2025040204099

Bilderna är från West Pride-paraden i juni 2024 där vi deltog.

Tillsammans för ett bättre Göteborg

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

Människan utan bostad

Vi har tillsammans med Stadsmissionen startat initiativet Människan utan bostad. Många personer utan bostad spenderar mycket tid ombord på spårvagnar och möter ofta våra spårvagnsförare. Därför har vi tagit fram informationsmaterial om Stadsmissionen. Informationen kan våra medarbetare, som möter människor utan bostad, sprida. I Göteborg lever 3 200 människor i hemlöshet. Cirka 800 av dem är barn.

Människan bakom uniformen

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

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.

West Pride

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

En ekonomiskt hållbar kollektivtrafik

Resan med kollektivtrafik är vårt främsta bidrag till ett hållbart Göteborg. Under 2024 körde Göteborgs Spårvägar 14,1 miljoner tågkilometer för att på ett miljöanpassat sätt ta människor dit de behöver. Det blir nästan ett varv runt jorden varje dag under ett år!

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

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

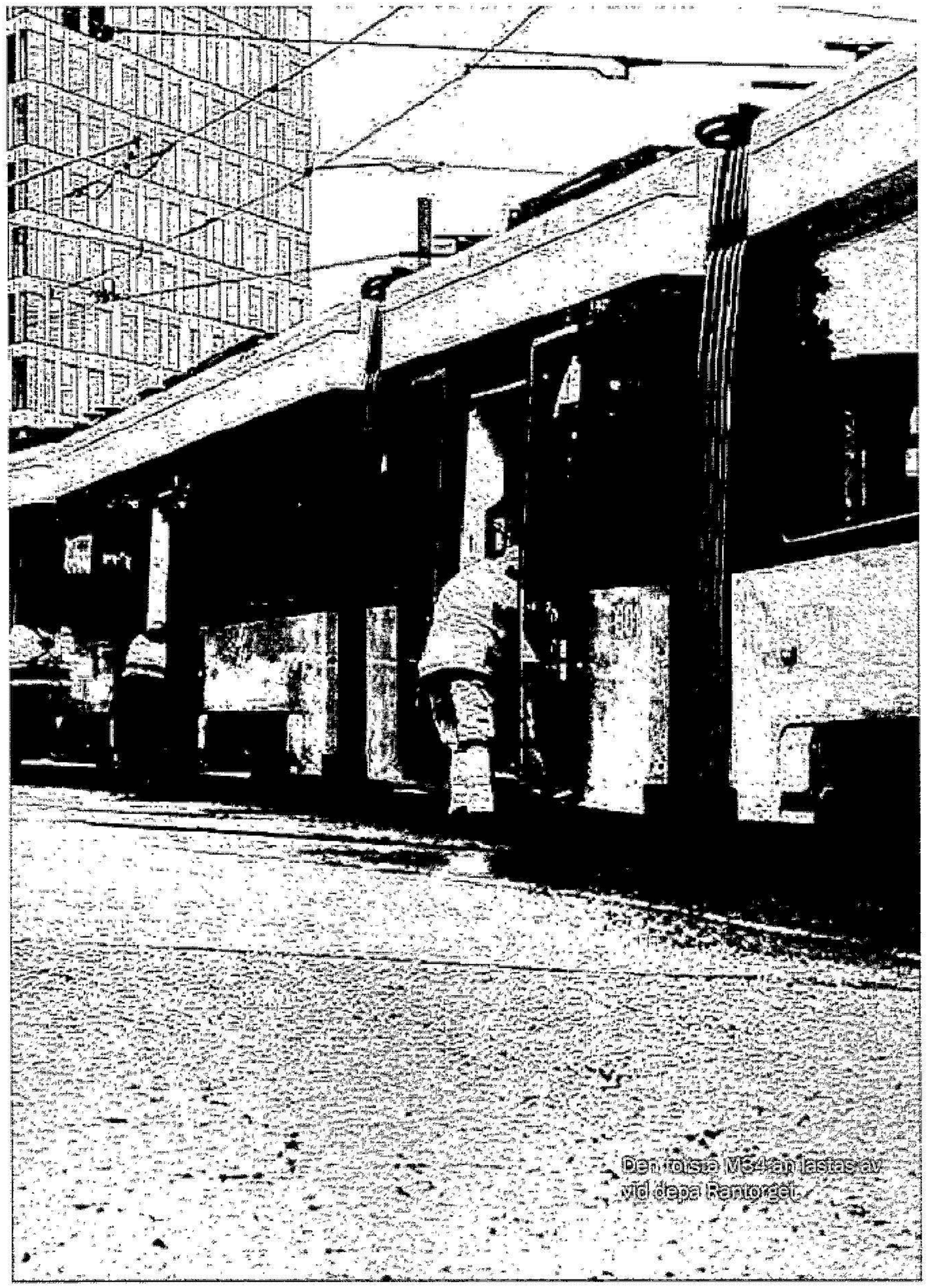
Avtal för spårvagnstrafik och underhåll av spår

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

Göteborgs Spårvägar har även tecknat avtal med Stadsmiljöförvaltningen i Göteborgs stad för drift och underhåll av spårvägsanläggningen i Göteborg och Mölndal samt trafikledning för spårvägen och trafiksäkerhet.

Arbete mot korruption

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



Den första M34 an lastas av vid depå Rantorget.

2025040204101

Ekonomiskt resultat

Inför 2024 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, Utförandeentreprenadavtalet 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 bokslut en.

Årets resultat

Årets resultat efter bokslutsdispositioner och skatt uppgår till - 0,8 mnkr. Under 2024 har bolagets konsoliderade rörelseresultat, 0,7 mnkr, påverkats positivt av en återbetalning, 6,5 mnkr, av historiska pensionsinbetalningar som inte kan härledas till dagens självkostnadsavtal. Stor del, 5,8 mnkr, av dessa medel har använts till lokal- och IT-projekt.

Trafikavtalet

Rörelsekostnaderna 2024 för Trafikavtalet är 5,9 mnkr högre än budget. De negativa kostnadsutfallet är till stor del kopplat till högre kostnader för vagnar. Flottan av vagnar består av olika modeller, vilket genererar kostnader utifrån var i sin underhållslivscykel vagnen befinner sig, revisioner och yttre faktorer såsom kollisioner och olyckor som påverkat respektive vagnsmodell. Under 2024 har bland annat underhållskostnaderna varit högre på grund av ökad tillgänglighet av M32 och hjulunderhåll på M31. Uppgraderingen av innerbelysningen på M32 var ett utökat uppdrag under 2024.

Det negativa kostnadsutfallet vägs upp av lägre hyreskostnader för depå Ringön, då den togs i bruk först i mars, lägre personalkostnader på grund av högre upparbetning av komponenter som lagts på lager, samt lägre kostnader för avskrivningar då investeringstakten varit lägre än planerat.

Utförandeentreprenadavtalet

Rörelsekostnaderna för Utförandeentreprenadavtalet är 31,9 mnkr 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 har under 2024 drabbats av en vattenläcka och kostnader kopplat till den, vilka till viss del kommer att täckas av försäkringsersättning under 2025.

Krav och styrning för hållbara inköp

Som ett delägt bolag inom Göteborgs stad arbetar vi i enlighet med stadens riktlinje för inköp och upphandling och använder stadens ramavtal när det är tillämpbart. Undantaget är upphandling av produkter och tjänster som är specifika för vår verksamhet.

Ambitionen är att arbeta i kategoriteam med resurser som besitter olika spetskompetenser för att beakta alla aspekter inom det aktuella upphandlingsområdet. Upphandlingar förs in i en upphandlingsplan. Genom den framgår vilka resurser som ansvarar för genomförandet av respektive upphandling. Innan upphandlingen registreras sker en godkännandeprocess genom formuläret begäran om upphandlingsstöd där vd och avdelningschef verifierar att upphandling ska ske.

Krav och kontroll

Genom upphandling ställer vi krav på leverantörerna att arbeta med miljö- och kvalitetsledning, arbetsmiljöfrågor samt att de följer ILO:s kärnvärden och inte kränker grundläggande mänskliga rättigheter. I det interna arbetet ingår löpande kontroller av upphandlingskontrakten där deltagarna bidrar med att följa upp efterlevnaden av de krav som de ställt under upphandlingsprocessen.

Utbildning

Innan medarbetare ges behörighet att utföra beställningar behöver de genomgå en intern utbildning som omfattar de lagkrav och riktlinjer som vi har att följa. Utöver det går utbildningen igenom hur beställarna hittar och orienterar sig i stadens avtalsdatabas och hur de går tillväga för att registrera och följa upp sin beställning.

Strategi och långsiktighet

Upphandlingsenheten deltar inom olika nätverk i staden och bidrar med sin erfarenhet i det gemensamma utvecklingsarbetet. Syftet är att få bättre samordningseffekter på affärsmässiga, ekonomiska, kvalitativa och miljömässiga parametrar i upphandlingar.

Stickprovsgranskning

För att identifiera användandet av leverantörer utan avtal eller där beställningar inte överensstämmer med avtal, kontrolleras kvartalsvis alla leverantörer med en årlig inköpsvolym över 250 000 kr. Kontrollen sker genom stickprovsgranskning av leverantörsfakturor. Av den senast kontrollen går det att utläsa att cirka 82 procent (205 av totalt 249) av leverantörerna omfattas av avtal och att fakturorna överensstämmer med avtal. Om de avvikelser som identifieras inte går att hantera inom befintliga avtal förs dessa in i bolagets upphandlingsplan för åtgärd.

Göteborgs Spårvägars hållbarhetsredovisning

Det här är Göteborgs Spårvägars åttonde 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 2024. 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 2024

För räkenskapsåret 2024 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

2025040204103

GRI-index

Upplysning		Sida	Kommentar och avsteg
102-1	Organisationens namn	-	Göteborgs Spårvägar AB
102-2	Aktiviteter, varumärken, produkter och tjänster	48	Varumärket är Göteborgs Spårvägar AB och bolaget bedriver spårvagnstrafik och underhåll av spårvägsanläggning.
102-3	Huvudkontorets lokalisering	48	Göteborg, Sverige
102-4	Verksamhetens lokalisering	-	Göteborg och Mölndal, Sverige
102-5	Ägarstruktur och juridisk form		Ägs till 85 procent av Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB, org.nr 559161-0190, som i sin tur ägs till 100 procent av Göteborgs Stadshus AB, org.nr. 556537-0888. Resterande 15 procent av aktierna ägs av Västtrafik AB, org.nr 556558-5873.
102-6	Marknader som företaget verkar inom	48	Göteborgs Spårvägar bedriver verksamhet i kommunerna Göteborg och Mölndal.
102-7	Organisationens storlek	15	Vid 2024-12-31 var det 1 359 anställda.
102-8	Information om anställda	15	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	-	Inga initiativ under 2024
102-13	Medlemskap i organisationer	-	Inga medlemskap 2024
102-14	Uttalande från vd	6	
102-16	Värderingar, principer, standarder och uppförandekod	5	Bolaget följer Göteborgs Stads riktlinjer.
102-18	Styrningsstruktur	53	
102-40	Lista över intressenter	48, 14	
102-41	Kollektivavtal	-	100 procent av GS medarbetare omfattas av kollektivavtal.
102-42	Identifiering och urval av intressenter.	14	
102-43	Metod för intressentdialog	14, 48	
102-44	Viktiga frågor som har lyfts av intressenterna	8-14	
102-45	Enheter inkluderade i årsredovisningen	48	Årsredovisning med förvaltningsberättelse och finansiell redovisning finns från sidan 48.
102-46	Fastställande av rapportinnehåll och avgränsning av frågor	48	
102-48	Ändrad information i tidigare redovisning	-	Inga behov av att justera innehåll.
102-49	Väsentliga förändringar som gjorts sedan föregående redovisningsperiod kring avgränsning och omfattning.		Inga förändringar från 2023
102-50	Redovisningsperiod	-	1 januari – 31 december 2024
102-51	Datum för senaste utgivna redovisning	-	13 mars 2023
102-52	Redovisningscykel	-	Kalenderår
102-53	Kontaktperson		kommunikation@sparvagen.goteborg.se
102-54	Angiven redovisningsnivå enligt GRI-standarden	46, 31	GRI standard Core option
102-55	GRI-index	46	
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	31-32	
103-2	Ledning, styrning och vägledande dokument för hållbarhetsfrågor		Bolagets styrelse har haft sju ordinarie möten under 2024 och väsentliga frågor som behandlats är affärsplan, budget, verksamhetsplaner, arbetsmiljö, säkerhet, intern kontrollplan samt bokslut och uppföljningsrapporter till Göteborgs Stadshus AB och stadsledningskontoret i Göteborgs stad.
103-3	Utvärdering av styrningen	31	

Miljö, klimat och energi			
301-1	Materialanvändning	34-37	
302-1a	Energianvändning	35	Avser förbrukning av el, värme och kyla i våra fastigheter.
302-1b	Energianvändning	35	Avser förbrukning av el för spårvagnstrafik.
303-3	Vattenanvändning och hantering	37	Våra tvätthallar för spårvagn har reningssystem och recirkulation för att spara mängden vatten.
305-1	Utsläpp av direkta växthusgaser	34	Enligt GHG-protokollet Scope 1
305-2	Utsläpp av indirekta växthusgaser	34	Enligt GHG-protokollet Scope 2
305-3	Utsläpp av andra växthusgaser		Enligt GHG-protokollet Scope 3 - redovisas ej för 2024
305-5	Minskning av växthusgasutsläpp	34	
305-7	Utsläpp av växthusgaser	34	
306-2	Avfallsmängder och hantering	36	Tillhör scope 3 och redovisas ej för 2024.

Socialt, arbetsmiljö och hälsa			
403-1	Ledningssystem för arbetsmiljö	40	
403-2	Riskidentifiering, riskbedömning och utredningar av olyckor	40	Riskanalyser och arbetsmiljöronder genomförs av chefer, berörd personal och skyddsombud.
403-3	Tjänster för arbetsmiljön	40-41	
403-5	Utbildning för medarbetarna i arbetsmiljö och hälsa	40	
403-6	Främjande av medarbetarnas hälsa	38-42	Medarbetare erbjuds friskvårdsbidrag, hälsofrämjande aktiviteter samt besök hos företagshälsovård.
403-9	Arbetsrelaterade tillbud och olyckor	40	Skyddsombud finns.
404-2	Program för utbildning och kompetens		Medarbetare genomgår både årlig lagstadgad utbildning och övrig kompetensutveckling
405-1	Information om könsfördelning och ålder	15	
413-1	Sociala samhällsengagemang	42	

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

Förvaltningsberättelse

Verksamhetens art och inriktning

Styrelsen och verkställande direktören för Göteborgs Spårvägar AB avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 2024-01-01 – 2024-12-31.

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 avtal för drift och underhåll av spårvagnstrafiken av beställaren Västtrafik. Dessutom har beställaren Stadsmiljöförvaltningen i Göteborgs stad tilldelat Göteborgs Spårvägar avtalen för drift och underhåll av spårvägsanläggningen i Göteborg och Mölndal samt trafikledning av spårväg och samarbete kring trafiksäkerhet. Samtliga avtal och kundrelationer sträcker sig till 2034.

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

Vår verksamhet

Göteborgs Spårvägar utför all spårvagnstrafik i Göteborg och i Mölndal. Primära intressenter är de som reser med spårvagnstrafiken medan tjänsterna beställs enligt ett tilldelat avtal av Västtrafik AB till utgången av år 2034. Uppdraget omfattar dessutom underhåll av spårvagnar och trafikledning för spårvagnstrafiken. Under 2024 genomfördes 125 miljoner resor (2023, 128 miljoner).

Verksamhetens ändamål

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

Ägarförhållanden

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

Intressenter

Resenären är en av Göteborgs Spårvägars viktigaste intressenter. Vad resenären tycker tar vi reda på genom att analysera resenärssynpunkter som kommer in till oss och utifrån dessa lämna underlag till beslutsfattare så att de kan fatta rätt beslut inför framtida investeringar. Vi tar också del av de undersökningar som Västtrafik genomför.

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

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

Balanserat resultat	48 336 295
Årets resultat	-846 639
	47 489 656
Styrelsen föreslår att	
I ny räkning balanseras	47 489 656
	47 489 656

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)	2024	2023	2022	2021
Nettoomsättning	1 513 529	1 342 511	1 207 954	1 187 697
Rörelseresultat	728	0	21	17
Resultat efter finansiella poster	715	822	866	347
Balansomslutning	628 564	567 156	471 191	489 347
Soliditet[1]	39,1 %	43,3 %	52, 1 %	50, 2 %
Avkastning på eget kapital[2]	-0,3%	-1,0%	2,3 %	2,4 %
Avkastning på totalt kapital[3]	2,7 %	2,4 %	0,1 %	0,1 %
Medelantal anställda	1 359	1 312	1 229	1 222

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.

20250402041106

Väsentliga händelser

Underhåll av banan
Trepartssamarbetet med Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen som inleddes under 2023 har fortsatt under 2024. Det skapar förutsättningar för en säkrare bana med bättre framkomlighet. Arbetet bedrivs i ett antal forum där det övergripande forumet är samverkansledningen. Under 2024 har vi jobbat efter den underhållsplan för året som vi tagit fram i trepartssamarbetet. Den har omfattat både kort- och långsiktig planering.

Under årets andra halva ökade hastighetsbegränsningarna igen då vi i vår kontinuerliga besiktning av banan sett fler platser där åtgärd behövs. Därför har hastighetsbegränsning införts av säkerhetsskäl. Vi måste dock se det som positivt att besiktningen av banan fungerar så att vi undviker olyckor och urspårningar.

Behovet av att kontinuerligt utföra driftunderhåll, utveckla och framtidssäkra spårvägsanläggningens helhet har under året tagit steg i rätt riktning. Men vi behöver ytterligare cirka ett år för att arbeta med förebyggande underhåll och förbättringsunderhåll.

I slutet av 2024 tecknade vi ett nytt samverkansavtal med Stadsmiljöförvaltningen. Från och med 2025 kommer vårt uppdrag gentemot Stadsmiljöförvaltningen att styras av det nya avtalet "Samverkansavtal för drift och underhåll".

Organisationsförändringar
Vi genomförde en omorganisation och gick från åtta till sju avdelningar. En rockad bland flera olika enheter gav att avdelningarna "SKIP" och "Kommunikation och trafikutveckling" upphörde medan den nya avdelningen "Styrning och utveckling" bildades. HR och enheten kommunikation slogs ihop till "HR och kommunikation". Dessutom lyftes enheten Säkerhet ut och är nu en enhet som rapporterar direkt till vd.

Första M34 levererad
I september levererades den första M34:an till depån på Rantorget. Totalt kommer vi att få 60 stycken M34 under åren 2024 till 2027.

Eftersom M34 är 45 meter lång och därmed avsevärt längre än våra andra spårvagnmodeller har anpassningar i depå gjorts. Men även hållplatser behöver förlängas. Hållplatsförlängningarna kommer att pågå även under 2025.

Depå Ringön
I februari fick Göteborgs Spårvägar nycklarna till etapp 2 av Ringödepån och under våren blev depån utrustad och personalen utbildad. Depån invigdes i början av sommaren.

I juli skedde en urspårning i drifthallen som visade sig bero på spårviddsavvikelser. En utredning visade att pelarkonstruktionen under spåren inte var tillräckligt motståndskraftig mot spårutböjning orsakad av sidokrafter. Samtliga pelarspår undersöktes och sju spårplatser stängdes av. Stora delar av produktionen fick flyttas till depå Majorna.

Västtrafik, Västfastigheter, Skanska och Göteborgs Spårvägar började genast utreda möjliga åtgärder, med fokus på att hitta en permanent lösning. I december beslutades om en stabil konstruktion som samtliga parter kunde känna sig trygga med; förstärkta fotplattor till pelarna och längsgående balkar för spåren att vila på.

Konsekvenserna av det inträffade har bidragit till att vi har fått planera om stora delar av verksamheten och tillsammans med Västtrafik och Västfastigheter har vi under årets sista halva jobbat för att identifiera problemen och omplanera trafiken. Vi har gemensamt parallellt hittat tillfälliga och permanenta lösningar.

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. Vi hade under 2024 följande arbetsmiljöhändelser: 9 fall av arbetssjukdom, 10 fall av färdolycksfall, 190 olycksfall, 143 riskobservationer och 364 tillbud.

Ny IT-organisation
På grund av ett behov av bland annat bättre systemstöd och högre datakvalitet har IT-enheten genomgått en organisationsförändring. Vi behöver förbättra tillförlitligheten i rapportering där vi tidigare har behövt stor handpåläggning där risken för felaktigheter har varit onödigt hög. En ny förvaltningsorganisation infördes under 2024 och vi kan nu bli mer effektiva och öka säkerheten i våra system och IT-arbete.

Väsentliga händelser inom våra avtal

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

Ett trepartssamarbete mellan Göteborgs Spårvägar, Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen har pågått under 2024 för att skapa bättre förutsättningar för bättre framkomlighet längs banan.

Spårvagnsflottan

Spårvagnsflottan bestod under 2024 utav fyra fordonstyper. M29, M31, M32 och M33. Leverans av den 45 meter långa M34 inleddes under året. 60 stycken M34:or ska levereras fram till och med 2027. Under året har också en förstudie för nästa modell, M35 genomförts.

Avtal med Västfastigheter

Vi har under 2024 tecknat ett avtal med Västfastigheter som omfattar fastighetsdrift av samtliga depåer och sträcker sig till 2034. Ansvarsgränserna mellan Göteborgs Spårvägar och Västfastigheter har därmed förtydligats.

Utförandeentreprenadavtalet

Utförandeentreprenadavtalet var det avtal som tecknats mellan Göteborgs Spårvägar och Stadsmiljöförvaltningen i Göteborgs stad angående drift och underhåll av spårvägsanläggningen inom Göteborgs och Mölndals kommuner. Under 2024 skrevs avtalet om och från och med 1 januari 2025 gäller "Samverkansavtal för drift och underhåll".

Inom Utförandeentreprenadavtalet har följande genomförts under 2024:

Besiktning:
- Cirka 170 000 meter spår och kontaktledning har besiktats.
- Samtliga signal- och växelanläggningar har besiktats.

Spår
- Cirka 2 600 meter spår har justerats.
- 25 627 meter spår har slipats.
- Tolv tunganordningsbyten har genomförts.

Kontaktledning
- Åtta sektionsisolatorer har bytts och en har renoverats.
- Fyra matarpunkter har bytts.
- 3 801 meter kontaktledningstråd har monterats eller bytts ut.

Signal
Byggt om växelstyrningar för följande:
Drottningtorget, Brunnsparken, Komettorget, Grönsakstorget, Lilla torget, Sahlgrenska.
Inga ombyggnationer för SISÅ-anläggningar eller punktsignaler.

Drift
- Spårvägsanläggningarnas 517 växlar har spolats och kontrollerats 70 380 gånger.
- Våra fordon som skenrensar har rullat 2288 timmar.

Depå:
- Fyra växlar har bytts ut i spårvagnsdepåerna.

Större projekt
Flera tilläggs- och underhållsprojekt har genomförts under året. Till årets större projekt hör:
- Spårjustering Redbergsplatsen, Jaegerdorffsplatsen, Krokslätt.
- Spårbyte Marklandsgatan.
- Ombyggnad av kontaktledningsanläggningar Grönsakstorget.
- Räffelslipning Göteborg och Mölndal.

Förväntad framtida utveckling

Vår verksamhet

Vi behöver fortsätta att arbeta med utveckling av ledarskap, medarbetarskap, våra processer samt våra arbetssätt för hur vi arbetar med våra kunder och resenärer. Vi behöver väva samman alla dessa delar och öka samverkan inom bolaget i syfte att skapa den röda tråden och främja förbättringskulturen.

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

När det kommer till det processorienterade arbetssättet behöver vi arbeta aktivt med att skapa robusta och anpassningsbara processer. Vidare är det helt avgörande för vår kvalitet och leverans att vi skapar en förståelse mellan mål, arbetssätt och resultat. Att inkludera metoden för ständiga förbättringar i allt vi gör är av yttersta vikt för att komma till ett läge där vi har balans mellan linje- och processtyrning.

Kompetensförsörjning

Gemensamt för offentlig sektor är allt större utmaningar med att försörja verksamheten med kompetens. Trafikoperatörer har svårt att tillsätta tillräckligt med förare. Förarbristen resulterar i reducerad spårvagnstrafik. Prognosen för kompetensförsörjning för förare pekar på att vi är i balans under 2026.

Andra grupper som är viktiga att attrahera och behålla är tekniker och specialister, speciellt inom svets, el och mek. För att skapa förutsättningar för att kunna attrahera och rekrytera morgondagens medarbetare arbetar bolaget brett på flera fronter med såväl med utveckling av arbetsgivarerbjudandet i form av löner, förmåner, schemaläggning och utveckling av interna processer som samarbeten med andra aktörer för att försöka sänka trösklarna in i yrket.

Fordon

I dag befinner sig vagnsflottan i en intensiv period av förändring. Det sker också en övergripande och långtgående förändring av förvaltningsstrategi inom Västtrafik. Ambitionen är att gå från att planera in nya anskaffningar när behovet uppstår till att förutspå och planera anskaffningar på mycket lång sikt. Fordonen som kritisk arbetsmiljöfråga som också påverkar kompetensförsörjning får inte underskattas och det är av vikt att investeringsbeslut fattas i rätt takt.

Förändringen i förvaltningsstrategi kräver ett kontrollerat utbyte av den nuvarande vagnsflottan och ett fortsatt samarbete mellan oss och Västtrafik. Ambitionen är att i framtiden ha en tydlig livslängd för vagnar som är kopplad till deras ekonomiska och tekniska effektivitet. Modeller byts ut innan de på grund av hög ålder börjar driva kostnader, kräva hög nivå av ingenjörstjänster och orsaka fel beroende på slitage och obsolescens. Fokus kommer att vara på planering, beredning och prognos. Detta kommer medföra en mer förutsägbar och ekonomisk drift av fordonen, samt säkerställa att kvalitet och garantier kan följas upp.

Under det kommande verksamhetsåret kommer affärsledningen att ha ett stort fokus riktat mot att tillgodose identifierade behov gällande livstidssäkring av spårvagnsmodellen M32. Även mottagning av nya M34 samt reviderade M31 kommer vara beståndsdelar som är viktiga när det gäller att skapa förutsättningar för långsiktighet och högre tillförlitlighet för trafikleveransen.

Samverkansavtal för drift och underhåll

Under slutet av 2024 har avtalet om drift och underhåll av banan i grunden skrivits om och ett nytt avtal mellan Göteborgs Spårvägar och Stadsmiljöförvaltningen tecknades i december. Från och med 1 januari 2025 gäller "Samverkansavtal för drift och underhåll" istället för "Utförandeentreprenadavtalet".

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

Under 2024 har Göteborgs Spårvägar tagit fram en underhållsplan även för spårvägsanläggningen inom depåerna. Syftet är att förse depåforum med planerings- och beslutsunderlag för årliga beställningar av underhåll. Planen visar mycket stora reinvesteringsbehov under de kommande fem åren.

2025040204109

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

Kompetensförsörjning
För att nå ett läge med stabil kompetensförsörjning behövs fortsatta åtgärder som ligger i linje med den strategi och handlingsplan som arbetats fram. Bolaget behöver arbeta aktivt med hela kompetensförsörjningsprocessen – attrahera, rekrytera, utveckla, behålla och avsluta. En god arbetsmiljö och hög arbetstillfredsställelse är nödvändiga förutsättningar för att kunna rekrytera och behålla medarbetare. De organisatoriska förutsättningarna ska möjliggöra för våra medarbetare att göra ett bra jobb. Idag bedriver bolaget ett aktivt och systematiskt arbetsmiljöarbete enligt ett årshjul i kommittéer för hälsa, säkerhet och miljö. Detta går i linje med bolagets arbete med ständiga förbättringar.

Trafikmiljö
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.

Fordon
Ytterligare förseningar i leverans av M34 kan ge otillräckligt antal fordon i förhållande till framtida resandeutveckling och trängsel. Därför är det också av vikt att beslut om upphandling av nästa spårvagnsmodell, M35, inte fördröjs.

Vi ser risker i vår fordonskapacitet framåt. Fordonstyp M31 kommer under de kommande åren att genomgå en revision, vilket reducerar antal fordon i trafik. Vi har dessutom en äldre fordonstyp M29 som riskerar att utrangeras i förtid på grund av behov av rostsanering. Ifall behovet är större än de 20 vagnar som rostsaneras kan visa sig under kommande år.

Vi behöver ha en ändamålsenlig fordonstillgänglighet och fördonstillförlitlighet men den kan påverkas av undermålig depåkapacitet. Se nästa stycke.

Fastighet och depå
Som en direkt följd av förändringarna i fordonsflottan krävs en löpande förändring av depåernas funktioner. Göteborgs Spårvägar måste förvalta nya vagnsmodeller samtidigt som vi avvecklar depåfunktioner för de äldre modellerna. En viktig faktor för oss tillsammans med våra affärspartners är att vi tydligt kommunicerar verksamhetens behov som ett enat system – det är inte möjligt att lösa detta problem genom att optimera enskilda verkstäder eller depåer. En plan för helheten behöver etableras, där Göteborgs Spårvägar tydligt måste kommunicera sina behov till stad och region. Vi behöver också säkerställa en fungerande samverkan mellan Västfastigheter och Västtrafik eftersom spårvägsanläggningen i depåerna är lika viktig som den utanför depåerna. Som ett led i detta arbete har ett nytt avtal upprättats mellan Göteborgs Spårvägar och Västfastigheter som sträcker sig fram till 2034. Tydlighet kring ansvar, kapacitetsplanering, resurstillgång, beställning, inköp, logistik, lagerhantering, genomförande och uppföljning är av avgörande vikt för att vi ska lyckas med våra uppdrag. Stora delar av våra fastigheter är åldrade och har behov av reinvestering. Idrifttagande av depå Ringön, projekteringsaktiviteter avseende ombyggnad på depå Majorna samt utredningsarbete gällande depå Rantorgets framtid är avgörande.

2025040204110

Miljö

Vi sätter miljömål som går i linje med Göteborgs stads miljö- och klimatprogram med fokus på de områden där vårt miljö- och klimatarbete ger mest effekt.

Vi jobbar med att synliggöra och integrera hållbarhet i bolagets mål, strategier och planer. Vi behöver också utveckla och tydliggöra arbetssätten kring hållbarhetsaspekterna och göra dem mer välkända i verksamheten. Detta gör vi genom att låta hållbarhetsperspektivet genomsyra hela verksamheten, alltifrån upphandlingar, egenkontroller och internrevisioner, hantering av avfall och kemikalier och vid förändringar i verksamheten.

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

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 verksamheter.

Under 2024 har vi arbetat med att kvalitetssäkra vårt klimatberäkningsverktyg som nu kommer ge oss möjlighet till mer tillförlitlig statistik när vi räknar på klimatutsläpp. I den nya beräkningsmodellen kan beräkningarna av var i värdekedjan vårt största klimatavtryck finns komma att skiljas från föregående år.

Vår verksamhet

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

Buller

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

Spårvägsanläggningen

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

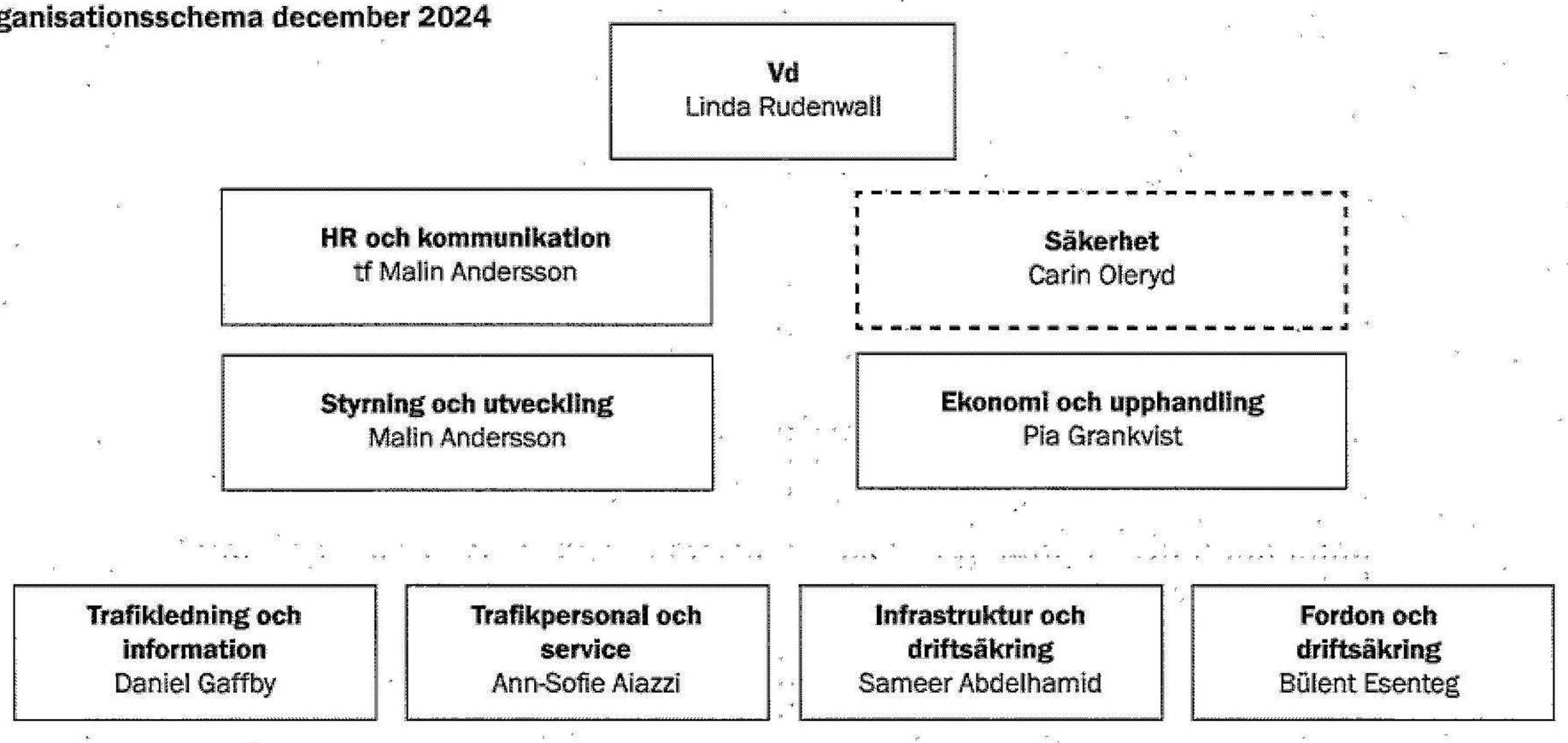
Bullrande arbeten uppkommer framförallt i samband med underhåll på spår och påverkar både omgivning och arbetsmiljö. Mätningar genomförs löpande och till följd har en del maskiner och utrustningar bytts ut till tystare alternativ.

På avdelningen Infrastruktur och driftsäkring används ett flertal kemiska produkter. Den största mängden kemikalier som används är produkter för att minska friktion och ljud mellan räls och spårvagn samt produkter för smörjning av växlar.

Hållbarhetsrapport

I enlighet med 6 kap 11§ ÅRL har Göteborgs Spårvägar AB valt att upprätta den lagstadgade hållbarhetsredovisningen som en del av årsberättelsen 2024. Hållbarhetsredovisningen har överlämnats till revisorer samtidigt som årsredovisningen. Tillsammans utgör hållbarhetsredovisning, trafiksäkerhetsrapport och årsredovisning delarna i Göteborgs Spårvägars årsberättelse 2024 som finns tillgänglig i sin helhet på goteborgssparvagar.se.

Organisationsschema december 2024



Finansiell redovisning

Boggi är inuerred som är vridbart mot ett fordons kross.

Resultaträkning

(TKR)	NOT	2024	2023
Rörelsens intäkter			
Nettoomsättning	4	1 513 529	1 342 511
Övriga rörelseintäkter	5	18 489	12 907
		1 532 018	**1 355 418**
Rörelsens kostnader			
Råvaror och förnödenheter		−389 866	−346 608
Övriga externa kostnader	6,7	−276 264	−233 313
Personalkostnader	8	−838 358	−754 349
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	11-15	−24 005	−19 537
Övriga rörelsekostnader		−2 797	−1 611
Rörelseresultat		**728**	**0**
Resultat från finansiella investeringar			
Övriga ränteintäkter och liknande intäkter		894	1 225
Räntekostnader och liknande kostnader		−907	−403
Resultat efter finansiella poster		**715**	**822**
Bokslutsdispositioner	9		
Förändring överavskrivningar		−1 480	−3 220
Resultat före skatt		**−765**	**−2 398**
Skatt på årets resultat	10	−82	−1
ÅRETS RESULTAT		**−847**	**−2 399**

Balansräkning

(TKR)	NOT	2024	2023
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar			
Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	11	34 226	44 888
		34 226	44 888
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	12	825	1 008
Nedlagda utgifter på annans fastighet	13	9 416	10 754
Transportmedel	14	38 014	29 300
Inventarier, verktyg och installationer	15	61 253	57 408
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	16	27 429	15 788
		136 937	114 258
Summa anläggningstillgångar		171 163	159 146
Omsättningstillgångar			
Varulager m m			
Råvaror och förnödenheter		177 638	148 731
		177 638	148 731
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		141 227	161 774
Fordringar hos koncernföretag		700	33
Aktuella skattefordringar		26 426	21 332
Övriga fordringar		27 990	11 901
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	17	83 419	64 239
		279 762	259 279
Summa omsättningstillgångar		457 401	408 010
SUMMA TILLGÅNGAR		628 564	567 156

(TKR)	NOT	2024	2023
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		48 336	50 735
Årets resultat		–847	–2 399
		47 489	48 336
Summa eget kapital		203 099	203 946
Obeskattade reserver	18	53 982	52 502
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	19	27 927	29 054
Övriga avsättningar	20	15 950	19 415
		43 877	48 469
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		110 957	82 063
Skulder till koncernföretag		5 299	5 443
Skuld Göteborgs Stad		82 638	44 145
Övriga kortfristiga skulder		32 057	34 264
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	21	96 654	96 324
		327 605	262 239
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		628 564	567 156

Rapport över förändring i eget kapital

	BUNDET EGET KAPITAL		FRITT EGET KAPITAL		
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserad vinst	Årets resultat	Summa eget kapital
Ingående balans per 1 januari 2023	**150 000**	**5 610**	**45 789**	**5 646**	**207 045**
Disposition av föregående års resultat			5 646	– 5 646	0
Årets resultat				– 2 399	– 2 399
Utgående balans per 31 december 2023	**150 000**	**5 610**	**50 735**	**– 2 399**	**203 946**

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

	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.

Kassaflödesanalys

(TKR)	NOT	2024	2023
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		728	0
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	24	19 917	61 940
Erhållen ränta		894	1 225
Erlagd ränta		– 907	– 403
Betald inkomstskatt		– 5 176	– 11 891
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		**15 456**	**50 871**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Minskning(+)/ökning(-) av varulager		– 28 908	– 28 751
Minskning(+)/ökning(-) av kundfordringar		20 546	– 27 711
Minskning(+)/ökning(-) av övriga kortfristiga fordringar		– 35 936	– 8 604
Minskning(-)/ökning(+) leverantörsskulder		28 894	53 403
Minskning(-)/ökning(+) av övriga kortfristiga skulder		– 2 021	1 864
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**– 1 969**	**41 072**
Investeringsverksamheten			
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		0	–39 926
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		–37 190	– 41 201
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		666	2 020
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**– 36 524**	**–79 107**

	NOT	2024	2023
Finansieringsverksamheten			
Nyemission		0	0
Utnyttjad checkkredit		38 493	38 035
Erhållet aktieägartillskott		0	0
Lämnat koncernbidrag		0	0
Amortering av lån		0	0
Erhållet koncernbidrag		0	0
Utbetald utdelning		0	0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**38 493**	**38 035**
Årets kassaflöde		**0**	**0**
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**

Noter

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

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

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

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

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

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

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

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

Koncernbidrag
Erhållna och lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdisposition i resultaträkningen.

Inkomstskatter
Skattekostnaden utgörs av summan av aktuell skatt.

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

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

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

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

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

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

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

Byggnader	20-30 år
Nedlagda utgifter på annans fastighet	10-20 år
Transportmedel	3-10 år
Inventarier, verktyg och installationer	3-10 år

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

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

20250402041117

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

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

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

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

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

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

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

Likvida medel
Företagets banktillgodohavanden hos Nordea och Swedbank är anslutna till Göteborgs stads koncernkonto och redovisas som kortfristig skuld till Göteborgs stad. Bolaget hade per 241231 en kreditlimit om 200 mnkr hos Nordea.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Not 4 Uppgift om inköp och försäljning inom samma koncern

	2024	2023
Inköp Göteborgs Stadshus AB koncernen	5,9 %	6,2 %
Försäljning Göteborgs Stadshus AB koncernen	0,5 %	1,7 %
Inköp Göteborgs Stad	4,0 %	4,3 %
Försäljning Göteborgs Stad	16,7 %	18,1 %

Not 5 Övriga rörelseintäkter

Övriga rörelseintäkter om 18 489 tkr (12 907 tkr) avser KPA återbetalning av överskott (7 346 tkr), innerbelysning M32 (4 155 tkr), skadeersättningar för kollisioner och stillestånd (5 779 tkr) samt vinst vid avyttring av inventarier och maskiner, ersättning för viten, utlägg med mera (1 209 tkr).

Not 6 Upplysning om ersättning till revisorn

	2024	2023
Ernst & Young AB, revisionsuppdrag	573	565
Lekmannarevisorer, revisionsuppdrag	227	216
Summa	800	781

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

Not 7 Leasingavtal

Operationella leasingavtal - leasetagare
Företagets väsentligaste leasingavtal avser fordon från Göteborgs Stads Leasing AB (GSL) och hyres och markavtal. De enskilda avtalen förfaller successivt fram till år 2034. Summan av årets kostnadsförda leasingavgifter avseende operationella leasingavtal uppgår till 122 256 tkr (66 077 tkr). Framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara operationella leasingavtal förfaller enligt följande:

Fortsättning Not 7

Förfallotidpunkt:	2024	2023
Inom ett år	131 682	67 856
Senare än ett år men inom fem år	593 218	271 034
Senare än fem år	493 287	280 494
Summa	1 218 187	619 384

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

Medeltalet anställda	2024 Antal anställda	2024 Varav antal män	2023 Antal anställda	2023 Varav antal män
	1 359	1 024	1 312	989
Totalt	1 359	1 024	1 312	989

Fördelning ledande befattningshavare per balansdagen	2024	2023
Kvinnor:		
styrelseledamöter	1	1
andra personer i företagets ledning inkl VD	5	4
Män:		
styrelseledamöter	13	8
andra personer i företagets ledning inkl VD	3	5

Löner, andra ersättningar m m	2024 Löner och andra ersättningar	2024 Soc kostn (varav pensionskostnader)	2023 Löner och andra ersättningar	2023 Soc kostn (varav pensionskostnader)
	604 388	246 272	551 830	216 121
		(57 236)		(44 171)

Pensioner
Företagets kostnad för avgiftsbestämda pensionsplaner uppgår till 57 236 tkr (44 171 tkr).

Ersättning till styrelse och VD uppgår till 1 901 tkr (1 878 tkr). Av företagets pensionskostnader avser 426 tkr (344 tkr) gruppen styrelse och VD. Vid ofrivillig uppsägning erhåller VD ett avgångsvederlag om sex månadslöner vid upp till tolv månaders anställning som VD. Efter ett års anställning som VD är avgångsvederlaget 12 månadslöner. Bolagsledningen har uppsägningsvillkor enligt kollektivavtal.

Not 9 Bokslutsdispositioner

	2024	2023
Förändring av periodiseringsfond	0	0
Förändring överavskrivningar	−1 480	−3 220
Summa	−1 480	−3 220

Not 10 Skatt på årets resultat

	2024	2023
Aktuell skatt	−82	−1
Uppskjuten skatt	0	0
Skatt på årets resultat	−82	−1

Avstämning årets skattekostnad

	2024	2023
Redovisat resultat före skatt	−765	−2 398
Skatt beräknad med skattesats 20,6 %	158	494
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader	−185	−521
Skatteeffekt av ej skattepliktiga intäkter	27	26
Summa	**0**	**−1**
Justeringar som redovisats innevarande år avseende tidigare års aktuella skatt	−82	0
Årets redovisade skattekostnad	**−82**	**−1**

Not 11 Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten

	2024	2023
Ingående anskaffningsvärden	64 292	67 021
Inköp	756	39 926
Avyttringar/utrangeringar	0	−911
Omklassificeringar	−1 510	−41 744
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	63 538	64 292
Ingående avskrivningar	−19 404	−14 221
Avyttringar/utrangeringar	0	304
Årets avskrivningar enligt plan	−9 909	−5 487
Utgående ackumulerade avskrivningar	−29 313	−19 404
Utgående planenligt restvärde	34 226	44 888

Omklassificering gjordes 2023 från pågående till inköp samt att pågående utgifter kostnadsförts under året.

Not 12 Byggnader och mark

	2024	2023
Ingående anskaffningsvärden	4 728	4 728
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	4 728	4 728
Ingående avskrivningar	−3 720	−3 537
Årets avskrivningar enligt plan	−183	−183
Utgående ackumulerade avskrivningar	−3 903	−3 720
Utgående planenligt restvärde	825	1 008

Not 13 Nedlagda utgifter på annans fastighet

	2024	2023
Ingående anskaffningsvärden	23 991	23 991
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	23 991	23 991
Ingående avskrivningar enligt plan	−13 237	−11 899
Årets avskrivningar enligt plan	−1 338	−1 338
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	−14 575	−13 237
Utgående planenligt restvärde	9 416	10 754

Not 14 Transportmedel

	2024	2023
Ingående anskaffningsvärden	118 517	96 457
Inköp	13 504	28 605
Försäljningar/utrangeringar	−8 066	−6 546
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	123 955	118 517
Ingående avskrivningar enligt plan	−84 424	−86 774
Försäljningar/utrangeringar	8 066	6 527
Årets avskrivningar enligt plan	−4 789	−4 177
Omklassificering avskrivningar	−4 793	0
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	−85 940	−84 424
Ingående nedskrivningar	−4 793	−4 923
Försäljningar/utrangeringar	1 169	130
Omklassificeringar	3 624	0
Utgående ackumulerade nedskrivningar	0	−4 793
Utgående planenligt restvärde	38 014	29 300

Not 15 Inventarier, verktyg och installationer

	2024	2023
Ingående anskaffningsvärde	156 209	142 435
Inköp	12 799	15 028
Försäljningar/utrangeringar	0	–1 254
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	169 008	156 209
Ingående avskrivningar enligt plan	–98 800	–91 361
Försäljningar/utrangeringar	0	1 173
Årets avskrivningar enligt plan	–8 955	–8 612
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	–107 755	–98 800
Utgående planenligt restvärde	61 253	57 408

Omklassificeringar avser tidigare års justeringar.

Not 16 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar

	2024-12-31	2023-12-31
Ingående redovisat värde	15 788	18 220
Nyanskaffningar	38 104	41 201
Aktivering till anläggningsregistret	–26 463	–43 633
Utgående redovisat värde	27 429	15 788

Not 17 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2024	2023
Förutbetalda hyror	32 068	15 912
Upplupna intäkter	40 742	42 691
Övriga poster	10 609	5 636
Summa	83 419	64 239

Not 18 Obeskattade reserver

	2024	2023
Periodiseringsfond tax 23	2 900	2 900
Periodiseringsfond tax 22	2 700	2 700
Periodiseringsfond tax 21	2 982	2 982
Ackumulerade överavskrivningar	45 400	43 920
Summa	53 982	52 502

Not 19 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

Företagets pensionsskuld per 2024-12-31 är beräknad enligt Finansinspektionens alternativregel och avser de tidigare pensionsavtalen PFA/PA-KL/PA-KommF. Pensionsskulden är beräknad av KPA Pension och uppgår till 27 927 tkr (29 054 tkr). Företagets pensionskuld är tryggad genom kommunal borgen från Göteborgs Stad. Värdet i bolagets överskottsfond hos pensionsförvaltaren uppgår per 2024-12-31 till 15 511 tkr (11 575 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 20 Övriga avsättningar

2024-12-31	Avsättningar saneringsarbete M28	Avgångsvederlag/ övriga avsättningar	Utökat underhåll hjulaxlar M31	Summa
Vid årets början	2 244	2 658	14 514	19 415
Tillkommande avsättningar	0	4 192	0	4 192
Belopp som tagits i anspråk	–2 244	–3 903	–1 511	–7 657
Vid årets slut	**0**	**2 947**	**13 003**	**15 950**

2023-12-31	Avsättningar saneringsarbete M28	Avgångsvederlag/ övriga avsättningar	Utökat underhåll hjulaxlar M31	Summa
Vid årets början	13 703	354	0	14 057
Tillkommande avsättningar	0	2 968	15 000	17 968
Belopp som tagits i anspråk	–11 459	–664	–486	–12 609
Vid årets slut	**2 244**	**2 658**	**14 514**	**19 415**

Not 21 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2024	2023
Upplupna löner	7 637	6 682
Upplupna semesterlöner	32 169	31 535
Upplupna sociala avgifter	12 580	11 918
Upplupen löneskatt	25 579	26 665
Upplupna pensionskostnader	5 842	5 119
Förutbetalda intäkter	1 387	1 934
Övriga upplupna kostnader	11 460	12 471
Vid årets slut	**96 654**	**96 324**

Not 22 Upplysningar om närstående

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

Not 23 Händelser efter balansdagen

Inga händelser som kan anses väsentliga har inträffat under perioden 1 januari till den 5 februari 2025.

Not 24 Poster som inte ingår i kassaflödet

	2024	2023
Avskrivningar	25 174	19 667
Återföring av nedskrivningar	−1 169	−130
Realisationsförlust	1 169	607
Realisationsvinst	−666	−1 790
Förändringar av avsättningar	-4 591	1 842
Omklassificering av immateriella anläggningstillgångar	0	41 744
Summa	**19 917**	**61 940**

EY
Building a better working world

Revisionsberättelse

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

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Göteborgs Spårvägar AB för räkenskapsåret 2024. Bolagets årsredovisning ingår i sidorna 47-65 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Göteborgs Spårvägar AB:s finansiella ställning per den 31 december 2024 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

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

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

Annan information än årsredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och återfinns på sidorna 1-46. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

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

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

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

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

Revisorns ansvar

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

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

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.

EY
Building a better working world

- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

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

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av Göteborgs Spårvägar AB för räkenskapsåret 2024 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

Grund för uttalanden

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

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

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

Revisorns ansvar

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

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

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

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

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

Göteborg den 21 februari 2025

Ernst & Young AB

Nina Brohall
Auktoriserad revisor

Vidimeras
Robert Karlsson
Bergendals väg 56
443 51 Lerum
070 269 99 82
robert.karlsson@spårvägen.goteborg.se

EY
Building a better working world

Oberoende revisors rapport i enlighet med 7 § lag om insyn i vissa finansiella förbindelser

Till årsstämman och styrelsen för Göteborgs Spårvägar AB, org.nr 556353-3412.

Inriktning och omfattning

Vi har fått i uppdrag att lämna en rapport om Göteborgs Spårvägar ABs "Separat redovisning av olika verksamheter för räkenskapsåret 2024" daterad den 5 Februari 2025, upprättad enligt lag (2005:590) om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m. (nedan benämnd insynslagen).

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att tillse att redovisningsskyldigheten enligt insynslagen att upprätta en öppen redovisning och en separat redovisning fullgörs.

Enligt insynslagen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om redovisning och revision. Eftersom sådana föreskrifter inte utfärdats har bolaget gjort sin egen tolkning av insynslagen och upprättat sin redovisning i enlighet därmed.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala oss om den separata redovisningen på grundval av vår granskning. Vi har utfört en översiktlig granskning enligt ISAE 3000 *Andra bestyrkandeuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information*. Denna rekommendation kräver att vi planerar och genomför våra granskningsåtgärder för att uppnå begränsad säkerhet att Göteborgs Spårvägar AB fullgjort redovisningsskyldigheten enligt insynslagen.

Revisionsföretaget tillämpar ISQM 1 (International Standard on Quality Management) och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar.

Vi är oberoende i förhållande till Göteborgs Spårvägar enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för finansiella frågor och redovisningsfrågor, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i övrigt har.

De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

Grund för slutsats med reservation

På grund av avsaknad av föreskrifter från regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan vi inte entydigt uttala oss om huruvida bolaget fullgjort sin skyldighet i enlighet med lagstiftningens intentioner. Bolaget har gjort sin egen tolkning av insynslagen och upprättat sin redovisning i enlighet därmed. Sålunda kan det inte uteslutas att en annan tolkning än bolagets kan gälla.

EUB

EY
Building a better working world

Slutsats med reservation

Med undantag för de omständigheter som beskrivs i avsnittet *Grund för slutsats med reservation* har inget kommit till vår kännedom under vår översiktliga granskning som tyder på att Göteborgs Spårvägar inte fullgjort sin skyldighet i enlighet med insynslagen.

Göteborg den 21 februari 2025

Ernst & Young AB

Nina Brohall
Auktoriserad revisor

Vidimeras:
Robert Karlsson
Bergendals väg 56
443 51 Lerum
070 269 99 82
robert.karlsson@sparvagen.goteborg.se

EY
Building a better working world

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

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

Uppdrag och ansvarsfördelning

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2024 på sidorna 30-46 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen i enlighet med den äldre lydelsen som gällde före den 1 juli 2024.

Granskningens inriktning och omfattning

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

Uttalande

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Göteborg den 21 februari 2025

Ernst & Young AB

Nina Brohall
Auktoriserad revisor

Vidimerzs:

Vidimerzs:
Robert Karlsson
Bergendalsvägen 56
443 51 Lerum
0702699982
robert.karlsson@sparvagen.goteborg.se

Göteborg 2025 – 02 – 05

Johanna Hector Lund
Styrelsens ordförande

Gunne Steen

Stefan Olinder
Första vice styrelseordförande

Carsten Jensen

Bijan Zainali
Andra vice styrelseordförande

Marcus Lüthje

Mats Jacobsson

Patrik Johansson

Rasmus Loberg

Linda Rudenwall
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats 21 februari 2025

Ernst & Young AB

Nina Brohall
Auktoriserad revisor

Vår granskningsrapport har avgivits

Torbjörn Rigemar
Lekmannarevisor

Gun Alexandersson Malm
Lekmannarevisor

Vidimeras:
Robert Karlsson
Bergendelsvägen 56
443 51 Lerum
070 269 99 82
robert.karlsson@sparvagen.goteborg.se

Göteborg februari 2025
Kontakt: kommunikation@sparvagen.goteborg.se
Grafisk design: Åsa Wall
Foto: Ellen Delin, Karl Viklund, Robert Lindberg, Fredrik Nilsson, Katarina Schmidt, Julia Forsberg.
Åsa Wall, Abbas Rafei, Emil Levnell, Arngrim Larsen

Göteborgs Spårvägar

Tillsammans sätter vi Göteborg i rörelse