

Göteborgs Spårvägar

Hållbarhets- och säkerhetsrapport

2020



Innehållsförteckning

Det här är Göteborgs Spårvägar	3
I fokus	5
VD har ordet	7
Femårsöversikt	9
Socialt ansvar	10
Corona	18
Miljöansvar	20
M33 – göteborgarnas nya spårvagn.....	29
Ekonomiskt ansvar	31
Arbete för ett attraktivt Göteborg	36
Hållbart företagande	37
GRI-index	39
Säkerhetsrapport	42



Det här är Göteborgs Spårvägar

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

Det gör vi genom att:

- ▶ sätta säkerheten främst
- ▶ ha resenärsfokus
- ▶ samarbeta och visa engagemang

Under 2020 har vi sjösat en ny organisation på Göteborgs Spårvägar med målet att leverera en säker och dynamisk verksamhet med ständig utveckling och förbättring. Tillsammans ska vi öka vår produktivitet och effektivitet, samtidigt som vi skapar en tydlig ekonomisk uppföljning och framåtriktad planering. Viktiga målsättningar är nöjda ägare, nöjda resenärer, nöjda medarbetare och lagefterlevnad.

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

Under 2019 omstrukturerades koncernen när Västtrafik köpte 15 procent i bolaget Göteborgs Spårvägar AB. Samtidigt bildade vår ägare Göteborgs Stadshus ett nytt moderbolag: Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB. I koncernen ingår Göteborgs Spårvägar AB, GS Buss AB och GS Trafikantservice AB. Parallellt har också den interna organisationen strukturerats om för att skapa en ökad produktivitet och långsiktig hållbarhet.



Kollektivtrafiken organiseras genom följande aktörer:

- ▶ Västra Götalandsregionen är kollektivtrafikmyndighet och ansvarar för utvecklingen av kollektivtrafiken som sker i nära samarbete med kommunerna i Västra Götaland
- ▶ Västtrafik, som ägs av regionen, planerar och upphandlar kollektivtrafik i Västra Götaland
- ▶ Trafikkontoret i Göteborgs Stad äger spårvägsanläggningen i Göteborg

Från och med 2020 tilldelades Göteborgs Spårvägar ett nytt avtal för drift och underhåll av spårvagnstrafiken av Västtrafik. Dessutom har trafikkontoret i Göteborgs Stad tilldelat Göteborgs Spårvägar avtalen för drift och underhåll av spårvägsanläggningen i Göteborg och Mölndal samt trafikledning av spårväg och samarbete kring trafiksäkerhet.

Tillsammans sätter vi Göteborg i rörelse.



Vi har tagit
stora kliv framåt
på teknikområdet.

Ett år med fokus på kvalitetsutveckling

Ett annorlunda år där vi till stora delar ändå gått i mål med de planer vi lagt upp och levererat ett riktigt bra resultat. Så kan vi sammanfatta läget när vi lägger år 2020 till handlingarna.

Vid årets slut kan vi redovisa 16,5 miljoner körda tågkilometer, 95 miljoner delresor och ett stabilt finansiellt läge som ger oss en solid grund inför 2021.

Stora framsteg internt

Under kvartal 1 gick vi in i den nya organisationen, med tillhörande god styrning och ledning, som ska ta vår verksamhet till nästa nivå. Vi har siktet inställt på att bli ett både effektivare och modernare bolag där medarbetarna känner sig stolta över att gå till jobbet på Göteborgs Spårvägar. Varje dag.

Vår kvalitetsutvecklingsresa som inleddes i slutet av 2019 fortsatte i oförminskad takt. Vi har också sjösat ett nytt system för internkontroll samtidigt som vi gjort flera avancemang på teknikområdet. Alla förare har fått tjänstemobiler som även innehåller ett personlarm för att skapa ytterligare trygghet för dem ute i trafiken. Samtliga avdelningar har nu även tillgång till samarbetsytor i verktyget Teams och under hösten introducerade vi ett nytt system för verksamhetsledning samt ett nytt intranät. Strax innan årsskiftet öppnade vi dessutom vårt nya Dokumentcenter som ska förbättra och förenkla vår informationshantering.

Tillfredställande resultat

Finansiellt ligger verksamheten väl i nivå med budget med en omsättning på 1 159 miljoner kronor – en ökning med 4,5 procent sedan föregående år. Överskottet på 23,8 miljoner för trafikavtalet återbetalas till beställaren, Västtrafik, som även äger 15 procent av Göteborgs Spårvägar.

Stora utmaningar i trafiken

Pandemin minskade resandet, framför allt under våren 2020 och i april tvingades vi köra med viss reducerad trafik under en kortare period till följd av sjukfrånvaro i förarkåren. Men

I fokus 2020





I fokus 2020

det är viktigt att kollektivtrafiken fungerar även i en pandemi. Resenärer ska kunna känna sig trygga med att spårvagnarna tar dem dit de ska när de behöver, vilket också lett till att vi under perioder kört förstärkningstrafik för att minska trängseln på vagnarna vid vissa tider på dygnet. Parallellt har vi arbetat aktivt för att ta fram lösningar som ska skydda både våra medarbetare och resenärerna från smitta i största möjliga mån.

Vi kan konstatera att vi fortsatt påverkas av alla stora infrastrukturprojekt som pågår i staden, något som kommer fortgå under flera år framöver. Det måste vi förhålla oss till och göra vårt bästa för att, trots allt, leverera den trafik vi utlovat. Det påverkar inte enbart punktligheten negativt, utan även förarnas arbetssituation med bland annat minskad framkomlighet och fler fordon som bilar och cyklar som trängs i spåren.

Göteborgarnas nya spårvagn nu i trafik

Ett tacksamt tillskott till moderniseringen av spårvagnsflottan började gå i passagerartrafik den 24 september 2020. Ytterligare två vagnar av modell M33 har levererats under året och genomgår alla de säkerhetskontroller som krävs, innan vi kan sätta ut dem i den ordinarie trafiken. Under de närmaste två åren väntar vi in 37 nytillskott som gör att vi successivt kan fasa ut de äldre spårvagnsmodellerna M28 och M29. För närvarande pågår utbildning av både förare och verkstadspersonal för fullt.

En ny depå växer fram

Den 1 juni invigde vi den första etappen av vår nya depå på Ringön. Här finns i dagsläget uppställningsplatser under skärmtak, en mindre servicehall, personalutrymmen och utrymme för 30 spårvagnar. Det här är extra viktigt då bygget av den nya Hisingsbron gör det omöjligt för spårvagnar att korsa älven under några veckor sommaren 2021. En annan viktig funktion är att avlasta depåerna på Rantorget och i Majorna.

I nästa steg startar byggnationen av etapp 2 med plats för ytterligare drygt 70 spårvagnar som beräknas vara klar till 2024.

Vi bidrar till en hållbar stad genom att sätta Göteborg i rörelse.

Varje dag. Året runt.

**Kollektivtrafiken
måste fungera
även i en pandemi.**



När vd Hans Nilsson ska summera 2020 beskriver han det som ett år med många tuffa utmaningar men samtidigt har bolaget tagit stora kvalitativa steg framåt. Pandemin borde ha sänkt vår utvecklingshastighet, men vi har trots den genomfört flera stora förändringar – vi har de facto stärkt de områden vi sagt att vi ska stärka.

Det största steget för oss under 2020 har varit kvalitetsutvecklingsresan, som inneburit en ny organisation, nya medarbetare, ny ekonomisk ordning i bolaget och nya arbetssätt. Allt för att jobba effektivare och smartare för att höja kvaliteten i allt vi levererar.


- Jag är väldigt nöjd över att så många medarbetare ställt upp på vår kvalitetsutvecklingsresa och aktivt deltar i arbetet med att vidareutveckla företaget, säger Hans Nilsson.

Den här resan handlar om hur vi utvecklar metoder och underhållsplaner för ständig förbättring, samtidigt som vi tar stora kliv framåt på teknikområdet. Vi har också inlett vårt nya ledar- och kulturprogram för chefer, som leder till en positiv dynamik och skapar förståelse för vårt nya arbetssätt. Det är en viktig del för att ge våra chefer möjlighet att utveckla verksamheten i bolaget på bästa sätt.

Under året har vi också sjösatt ett nytt system för internkontroll. Det gjordes efter flera uppmärksammade avvikelser från våra arbetssätt och rutiner. Händelserna innebar också organisatoriska förändringar för att säkerställa att det finns en kultur och rutiner som gör det enkelt att göra rätt i fortsättningen.

Pandemin

Liksom alla andra bolag och myndigheter påverkades även vi av coronapandemin. Under våren höll ledningen dagliga stabsmöten och under hösten tre gånger per vecka. Andelen resor minskade under året med ungefär 30 procent och till följd av det ställdes trafik in. Även sjukskrivningarna bland vår personal ökade kraftigt under våren för att sen normaliseras under sommaren. Men under pandemins

A photograph of Hans Nilsson, the CEO, smiling and standing next to a train. He is wearing a dark suit, a white shirt, and a light blue tie. The background shows the side of a train with windows and a yellow light fixture.

”Ett utmanande år men med stora kvalitativa steg framåt”

Hans Nilsson summerar de tre viktigaste punkterna för 2020

- ▶ Införandet av ett nytt verksamhetsledningssystem och program för egenkontroll som möjliggör en viktig utveckling framåt
- ▶ Genom leverans av en ny högkvalitativ spårvagn ser vi en framtid där vi utvecklar kvalitet för resenärer och medarbetare
- ▶ Jag är mycket mycket stolt över våra medarbetare och samarbetspartners som dagligen levererar under de förutsättningar som finns

andra våg i höstas steg sjukskrivningstalen igen. Trots det har vi ändå i stort sett kunnat bedriva trafik i enligt plan.

En viktig fråga under pandemin har varit att skydda personalen från smitta.

- Vi har följt rekommendationerna från Folkhälsomyndigheten, Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad, förklarar Hans Nilsson. Vi har anpassat verksamheten utifrån de olika arbetssituationer som gäller för förare och medarbetare inom infrastruktur, verkstäder samt administration. Det handlar bland annat om avspärningar ombord på spårvagnarna och hemarbete för dem som har möjlighet. För oss har det varit avgörande att kunna säkra medarbetarnas arbetsmiljö samtidigt som vi också levererar den spårvagnstrafik vi ska enligt vårt avtal med Västtrafik.

Flera förändringar har utförts i samråd med både Västtrafik och våra medarbetarorganisationer men vi har även genomfört egna informationsinsatser för att dämpa oron. Det har varit viktigt att lyssna både på medarbetare och myndigheter, samt att ständigt ompröva de beslut vi fattat, för att skapa trygga möjliga arbetsmiljö för alla våra yrkesgrupper.


Med blicken framåt

Efter ett händelserikt 2020 fortsätter arbetet för att utveckla bolaget med oförminskad takt under 2021.

- Vi är en bra bit på väg i planeringen med att höja kvaliteten på M31:or och M32:or, för både förare och resenärer, och pedalgagnarna fasas ut i takt med att M33:orna levereras in. Under 2020 har de stora dragen genomförts i kvalitetsutvecklingsresan och under 2021 finjusterar vi detaljerna och fortsätter utvecklas. Ett mål för 2021 är att kvalitetscertifiera bolaget enligt SIQ-modellen, som tagits fram av Svenskt Kvalitetsindex. Det innebär att vi kan börja mäta vår kvalitet mot andra företag i branschen. Och min målsättning är fortfarande att Göteborgs Spårvägar ska bli ett spårvägsbolag i världsklass, sammanfattar Hans Nilsson.



FEMÅRSÖVERSIKT	2020	2019	2018	2017	2016
Omsättning och resultat, Mkr					
Nettoomsättning	1 133	1 100	1 123	1 136	1 085
Rörelseresultat	0	9	22	19	2
Resultat efter finansiella poster	0	9	22	18	107
Finansiell ställning, Mkr					
Balansomslutning	491	452	818	800	806
Eget kapital	196	188	172	356	453
Soliditet i %	50	54	29	52	63
Kassaflöde från löpande verksamhet	22	15	51	141	20
Lönsamhet, %					
Avkastning på totalt kapital	0	1	3	2	14
Avkastning på eget kapital	1	7	-3	0	23
Investeringar, Mkr					
Bruttoinvesteringar	10	15	12	21	21
Personal					
Medeltal anställda	1 198	1165	1161	1123	1182
Nyckeltal i verksamheten					
Andel delresor, miljoner	95	141	131	123	119
Genomförda spårvagnsturer i % av utbud	98,9	99,7	99,7	99,8	99,9



Fokus på en säker och trygg arbetsmiljö

Göteborgs Spårvägar är en arbetsplats med många medarbetare inom en stor variation av yrken. Sammantaget finns över 100 olika befattningar i bolaget. Tillsammans har vi, trots corona, kunnat genomföra vårt uppdrag att sätta Göteborg i rörelse med effektivitet och säkerhet under 2020.

Under året har vi fortsatt vårt utvecklingsarbete inom arbetsmiljö och säkerhet genom att bland annat stärka spårvagnsförarnas trygghet ute i trafiken och utöka skalskyddet i våra fastigheter.

Att erbjuda en säker arbetsmiljö under coronapandemin har varit en utmaning i alla våra yrkesgrupper. En annan utmaning är den delvis gamla spårvagnsflottan. Under 2021 ser bolaget fram emot fortsatta leveranser av nya spårvagnar och därmed ett stort lyft i arbetsmiljön för våra förare.

Stöd och hälsoinsatser

Vårt arbete handlar alltmer om hur vi kan förebygga och förhindra ohälsa hos våra medarbetare och agera proaktivt för att minimera sjukskrivningstal och antalet skador relaterade till arbetsmiljön. Sjukfrånvaron inom bolaget uppgick till 8,6 procent jämfört med 6,9 procent år 2019. Totalt sett ligger sjukfrånvaron drygt en procent över det normala under året. Ökning syns både i frånvaro på kort och på lång sikt. Det är troligtvis en effekt av corona och de ökade restriktioner som är kopplade till pandemin.

För att öka säkerheten för både medarbetare och resenärer, har vi erbjudit alla anställda test av antikroppar mot corona. Av de 400 test som genomfördes var 9 procent positiva, men det visade ingen skillnad mellan gruppen förare och övriga befattningar när det gäller i andelen som uppvisade antikroppar.

Hälsofrämjande åtgärder

I juni anslöt Göteborgs Spårvägar till Förmånsportalen Benify, som ger medarbetare tillgång till förmåner och rabatterbjudanden från olika företag. Förmånsportalen hanterar också det friskvårdsbidrag med upp till 1 500 kronor per år, som alla anställda har möjlighet att utnyttja. Redan en vecka efter lanseringen hade Förmånsportalen 574 unika besök från våra medarbetare.



Under 2020 har bolaget fortsatt att utveckla systematiken kring hur vi rapporterar och följer upp tillbud enligt den modell som infördes 2019 med arbetsmiljökommittéer. Här planerar arbetsgivare och fackliga organisationer tillsammans arbetsmiljöarbetet för att kunna följa upp hur det genomförs och utvecklas. Kommittéerna arbetar utifrån gemensamma checklistor för egenkontroll och genomför ronder inom miljö-, arbetsmiljö- och brandskyddsområdet.

Nya och uppgraderade it-system

Under våren öppnade vi plattformen Teams för alla medarbetare och under hösten tog vi ytterligare steg i vår kvalitetsutvecklingsresa när vi introducerade ett nytt system för verksamhetsledning, Spåret, och ett nytt intranät, Spårväggen. Vi har även installerat digitala skärmar ute i verksamheten som en kompletterande kanal för att nå ut till alla medarbetare

Det nya intranätet är entrén till hela vår digitala arbetsplats som bygger på modern teknik och är tillgänglig både via mobil och dator. Alla våra medarbetare har tillgång till Spårväggen genom sin ordinarie inloggning i Microsoft 365. I slutet av året öppnade vi också vårt nya Dokumentcenter som ska förbättra och förenkla vår informationshantering. Staden håller för närvarande på att ta fram ett nytt system för diarie- och ärendehantering som ska ersätta dagens Lotus Notes. Utrullningen inleds under 2021 och vi är med från starten.

MÅL FÖR EN BÄTTRE ARBETSMILJÖ

Vi har under året arbetat aktivt med de tre målen kring arbetsmiljö som sattes 2018 och fortsätter kontinuerligt för att utveckla förbättringar på området. Målen utformning ska underlätta uppföljning och åtgärder. De tre målen är:

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



Bättre förarmiljö

Under året har alla förare fått tjänstemobiler, vilket lett till positiva förändringar av arbetsmiljön. I mobilerna når de bland annat Microsoft Teams, en plattform där de kan utbyta information och kommunicera med sina gruppchefer. I mobilerna finns också ett personlarm för att öka deras trygghet ute i trafiken. Vi fortsätter utvecklingen för att ge förarna tillgång till ytterligare kommunikationssystem och snabbare information via sina mobiler.

För att skydda våra förare från smittspridning av corona, har vi genomfört flera åtgärder. Under våren infördes bland annat avspärningar i främre delen av samtliga spårvagnar och alla förare har tillgång till handsprit samt skyddsutrustning som visir och munskydd. Ytterligare en åtgärd för att förbättra arbetsmiljön i förarhytterna är, att vi i samverkan mellan bolagsledning, trafikledning och skyddsorganisation genomfört arbeten för att skapa en skälig temperatur i vagnarna oavsett årstid.

Medarbetarundersökningar

Under 2020 har bolaget köpt in ett undersökningsverktyg för att enklare kunna hämta in medarbetarnas åsikter och få ett bra underlag till förbättringar i organisationen. Tanken är att snabbt kunna stämma av medarbetarnas trivsel, engagemang och inställning i enskilda frågor som dyker upp i verksamheten samt följa upp oönskade beteenden som kränkningar och trakasserier.

Under hösten hölls den första arbetsplatsträffen (APT) någonsin via video. Olika delar av organisationen bidrog med innehåll som sammanställdes till en film som alla förare fick tillgång till under november; något som mottagits väldigt positivt.

Jämställdhet och mångfald

Vi ser mångfald som en viktig aspekt i verksamheten och för oss är det en styrka att våra medarbetare representerar Göteborgs invånare. Därför är vi måna om att rekrytera personer som bor i olika delar i och utanför staden med olika kön, ålder, utbildning och modersmål. Hos oss arbetar människor från många olika länder som talar många språk. Merparten av våra anställda under 2020 var män (67 procent) och knappt en tredjedel (33 procent) var kvinnor. I styrelsen var fördelningen 71,5 procent män och 28,5 procent kvinnor.



Kompetensutveckling och rekrytering

För att utveckla verksamheten mot våra affärsmål är rätt kompetens A och O. Parallellt med en ny organisationen som implementerats under året, har vi satsat på kompetensutveckling och rekryteringsinsatser utifrån kritiska framgångsfaktorer i medarbetarskapet. Men vi upplever fortsatt vissa utmaningar i att rekrytera till tekniska yrken som elektriker och mekaniker. Däremot har ansökningar till förartjänster ökat. Vi har utvecklat vår digitala rekrytering och vår utbildningsverksamhet under 2020, vilket vi räknar med ska ge ett gott resultat i nyrekryteringar under 2021.

Samverkan med facket

Göteborgs Spårvägar har ett samverkansavtal med fackliga parter, samt en lokal bilaga till Trafikavtalet. I Samverkansavtalet anges formerna för hur samarbetet mellan arbetsgivare och arbetstagarorganisationer ska organiseras samt parternas gemensamma mål med samverkan.



Nöjdare kunder trots trafikstörningar

Pandemin har, precis som för andra bolag, påverkat alla delar av vår verksamhet. En effekt har varit att Västtrafik inte kunnat utföra sina undersökningar ombord för att mäta vad resenärerna tycker om sin spårvagnsresa. Men vi har fortsatt kunnat hantera och följa upp enskilda kundsynpunkter som inkommit via andra kanaler under året. Alla förare och trafikledare har också uppmanats att rapportera trängsel och andra uppgifter som kan vara av vikt för oss att få in och analysera.

Under våren tvingades vi till reducerad trafik på grund av effekter kring utbrottet av corona, men vi har också utfört förstärkningstrafik på vissa sträckor för att avlasta i rusningstrafik. Varje tur med upplevd trängsel har rapporterats in av förarna till trafikledningen för att få underlag till var och när förstärkningstrafik ska sättas in. Vi räknar i nuläget ett fordon som fullsatt när vartannat säte är upptaget. Från och med starten av vinterns tidtabell och fram till årsskiftet har vi genomfört ordinarie trafik.

Infrastrukturprojekt påverkar punktligheten

Varje månad mäter vi punktligheten i våra leveranser. Det är ett område som under flera år påverkats negativt till följd av de många stora infrastrukturprojekt som för närvarande pågår i Göteborg. Samtidigt har det minskande resandet och den minskade trafiken under pandemin ökat framkomligheten positivt jämfört med förra året. Effekten av detta var störst under mars – maj. Det ledde fram till en punktlighet på 81 procent under 2020 (77 procent 2019).

Tillsammans med Västtrafik och trafikkontoret i Göteborgs Stad samverkar vi för att förbättra framkomligheten utifrån de nya förutsättningarna. Ett framgångsrikt samarbete har varit att vi oftare haft vår trafikledning ute i trafiken, tillsammans med Västtrafiks övriga operatörer, för att snabbare kunna lösa upp knutar som bildats på vissa platser i rusningstrafik.

För att minska effekterna för resenärerna, vid till exempel arbeten med bana och ledningar, sätter vi in extra trafik och genomför trafikomläggningar vid större planerade händelser där det är möjligt. Vi samarbetar också med trafikkontoret för att trimma trafiksystemet med tydliga signaler och skyltningar för att ytterligare underlätta resandet.



Ökade insatser för rena och tillförlitliga spårvagnar

Under året lanserades en ny yrkesgrupp på Göteborgs Spårvägar – fordonsvakter. De jobbar natt för att genomföra kvalitetskontroller av underhållsarbete, reparationer och städning av våra spårvagnar innan de sätts ut i trafik. Fordonsvakterna gör också stickprov för att se att alla vagnar är rätt utrustade och avspärningar är korrekta. Målet är att höja tillförlitligheten och minimera de så kallade ”ringningarna” från förare på morgonen när vagnarna sätts ut i trafik – en extra kvalitetskontroll helt enkelt. Fordonsvakterna är placerade på våra tre depåer Rantorget, Ringön och i Majorna.

Tillgängligheten på våra fordon

Kollektivtrafiken finns till för alla stadens invånare ska ha möjlighet att komma ut i samhället. Därför är tillgänglighet, inte minst den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiken, ett prioriterat arbete för Göteborgs Spårvägar. Majoriteten av våra spårvagnar har låggolv. Antalet låggolvsvagnar ökar nu när den första av Göteborgs nya spårvagnar kört ut i trafik. Totalt får vi 40 spårvagnar levererade fram till våren 2022. Den pågående reoveringen av M32-vagnen bidrar också till att antalet vagnar med låggolv ökar.

Tryggare spårvagnsresor

Göteborgs Spårvägar deltar i Västtrafiks projekt med trygghetsvärdar. Vi genomför också projekt tillsammans med Västtrafik och organisationen Tryggare Sverige för att skapa ökad trygghet i spårvagnstrafiken.

Lösningar kring hot och våld

Säkerhet och trygghet för våra förare har högsta prioritet och vi arbetar kontinuerligt med förbättringar på området. Under hösten 2019 fick alla våra förare tjänstetelefon och 2020 utökade vi förarens möjlighet till snabb hjälp genom ett överfallslarm i mobilen. Det kompletterar larmet som redan finns i förarhytten, eftersom det ökar tryggheten när föraren behöver lämna sin plats. Under 2020 har vi även vidareutvecklat utbildningen av nya förare genom ett utvidgat pass kring konflikthantering och hur de ska agera för att skydda dig mot hot och våld.

**Säkerhet och trygghet
för våra förare
har högsta prioritet**



Vårt omhändertagande av förare som utsatts för hot eller våld, utvecklas i en kontinuerlig process. De har alltid möjlighet till avlösning eller kan välja att tas ur tjänst. Därefter genomgår de ett första avlastande samtal med sin gruppchef eller en driftledare. I samtalet får föraren dels möjlighet att börja bearbeta händelsen, dels erbjudande om fortsatt stöd. Gruppchefen ska även stödja föraren vid anmälan av händelsen i vårt system för tillbuds och olycksrapportering, LISA. Glädjande nog såg vi en minskning i antalet anmälningar av situationer med hot och våld mot våra förare. Under 2020 rapporterades 55 händelser på området mot 73 under 2019.

Trygg i våra lokaler

Vi genomför återkommande förebyggande insatser för att undvika bränder i vår verksamhet. Bland annat får alla som arbetar med heta arbeten specialutbildning och vi genomför kontinuerligt brandutbildningar samt utrymningsövningar på våra olika enheter. Till följd av covid-19 har vi tvingats justera i våra utbildningsinsatser och planerar därför att öka fokuset under 2021.

Under året har vi genomfört ytterligare insatser för att säkra skalskyddet i våra fastigheter. Vi har gått igenom och stramat upp behörigheter samt satt upp staket med grindar och monterat övervakningskameror kring alla depåer. Vi utför också nattliga patrulleringar för att se till att inga obehöriga finns på området. Alla medarbetare utbildas dessutom i hur de ska agera för att öka säkerheten och tryggheten på våra depåer.

Säker på och kring spårvagnen

Transportstyrelsen ger tillstånd för spårvagnstrafiken och följer upp att vi bedriver ett trafiksäkert arbete. De gör återkommande revisioner av vår trafik- och säkerhetsstyrning. Vi styr verksamheten med stöd av Säkerhetsordningen (SÄO) som är vårt interna regelverk kopplat till trafiksäkerheten. Utöver grundutbildningen deltar alla, inklusive spårvagnsförare, i minst en dags säkerhetsutbildning varje år.

Tillsammans med trafikkontoret i Göteborgs Stad, som äger spår och ledningar, följer vi upp platser där det sker många tillbud och olyckor för att genomföra förebyggande åtgärder och öka säkerheten.



...antalet vägtrafikolyckor
har minskat jämfört
med 2019.

Under normala omständigheter arrangerar vi träffar där förarna får möjlighet att ställa frågor och få svar kring säkerhet, samt deltar på alla deras arbetsplatsträffar för att öppna dialogen kring en tryggare och säkrare vardag i spårvagnstrafiken. I år har det här arbetet varit inställt.

Trafikoläggningar ger ökade risker

Till följd av en mängd byggnationer i staden påverkas trafikmönstren, något som har inneburit större ansträngningar i spårvägstrafiken. Under året sticker Korsvägen ut som en plats med ökade olyckor mellan personbil och spårvagn. Det relaterar vi till de många byggarbetsplatser för Västlänken som skapar en flaskhals i trafiken. Överlag har Corona haft en lugnande effekt på trafiken och antalet vägtrafikolyckor har minskat jämfört med 2019.

Utveckling av trafiksäkerhetsmål

Inför 2019 omarbetade vi trafiksäkerhetsmålen. Det är kopplat till de infrastrukturella förändringarna i Göteborg och ska göra det enklare att genomföra åtgärder för att öka trafiksäkerheten. I år når vi de uppsatta målen kring vägtrafikolyckor och urspårning; även antal allvarligt skadade minskade och ingen har omkommit i spårvagnstrafiken.

Vi samarbetar med trafikkontoret i Göteborgs Stad för att ta fram ytterligare åtgärder för att minska olyckorna. Dessutom har vi medverkat vid över 20 riskanalyser inför framtida ombyggnationer i staden. Läs hela vår säkerhetsrapport på sid. 42–53 i den här rapporten.

TRAFIKSÄKERHETSMÅL 2020

- ▶ Minska antalet fall i vagn med 15% jämfört med föregående år
- ▶ Minska antalet vägtrafikolyckor med 10% jämfört med föregående år
- ▶ Minska antalet urspårningar med 20% jämfört med föregående år
- ▶ Nollvision för antal kollisioner vagn i vagn
- ▶ Nollvision för antal allvarligt skadade i samband med vår verksamhet
- ▶ Nollvision för antal omkomna i samband med vår verksamhet

Att sätta en stad i rörelse under en pandemi

Göteborgs Spårvägar är en samhällsviktig verksamhet. Det innebär att vi ska leverera våra tjänster till allmänheten även under en pandemi, något som ställt stora krav på vår organisation när det gäller att trygga medarbetarnas och resenärernas säkerhet.

Mest utsatta är våra spårvagnsförare, som ser till att människor inom essentiella verksamheter som vård och omsorg kan komma till sina arbetsplatser. Därför har ett stort fokus lagts på att säkra både förarnas arbetsmiljö och resenärernas trygghet under spårvagnsresan. Det arbetet har genomförts i samverkan med vår skyddsorganisation, Västtrafik och Göteborgs Stad.

Snabba åtgärder

Redan 10 februari publicerade vi information på vårt intranät kring de förberedelser Göteborgs Stad vidtagit för att vara redo vid ett större sjukdomsutbrott som kunde påverka eller hota verksamheten. För att förbereda medarbetarna ytterligare, publicerade vi den 3 mars de första internt framtagna allmänna råden kring smittspridning som initialt uppdaterades dagligen. I mitten av mars inledde ledningsgruppen också dagliga möten kring pandemin för att hålla sig uppdaterade om händelserna och snabbt kunna informera medarbetarna kring utvecklingen av corona.

De första råden som gick ut var:

- ▶ stanna hemma om du är sjuk
- ▶ tvätta händerna ofta
- ▶ peta dig inte i ansiktet
- ▶ nys i armvecket eller i en pappersnäsduk
- ▶ håll din chef informerad om resor till områden, där smittan förekommit eller förekommer, för en dialog om lämplig tid för återgång till arbetsplatsen

Utfört uppdrag trots sjukfrånvaro

I mitten av mars ökade sjukfrånvaron i förarkåren och vilket ledde det till att de första omloppen i spårvagnstrafiken ställdes in. Därefter ökade frånvaron i snabb takt och den 19 mars var frisknärvaron nere på 78 procent i förarkåren, jämfört med normala 92 procent, och fler omlopp fick ställas in. För att klara prioriterad trafik började vi den 26 mars köra med reducerad tidtabell och linjerna 10 och 13 drogs in under en period. Detta, i kombination med att vi satte in all tillgänglig förarpersonal, gjorde att vi kunde genomföra vårt uppdrag. Under mars månad genomförde vi också en kartläggning av

medarbetarna för att se vilka som hade barn under tolv år, för att bedöma möjligheten att bedriva verksamhet om skolor och förskolor tvingades stänga.

Den 27 mars var dagen med lägst frisknärvaro hos förarkåren – endast 75 procent var på jobbet. Efter det skedde en återhämtning, men först vid sommaren nådde vi åter upp till normal frisknärvaro. Under hösten höll sig frisknärvaron strax under normal nivå men spårvagnstrafiken har ändå genomförts som planerat. I slutet av november och början i december ökade antal sjukdomsfall i förarkåren till en frisknärvaro på 84 procent. Under återstoden av december månad stabiliserade sig sedan frisknärvaron bland förarna och låg runt 88-90 procent. I den övriga verksamheten har frisknärvaron legat på samma nivåer som innan pandemin.

Genomförda åtgärder för ökad säkerhet och trygghet:

- ▶ avspärringar av främre dörren samt ett plexiglasskyddat utrymme kring förarhytten i spårvagnarna för säkrare förarmiljö
- ▶ munskydd och handsprit finns tillgängligt på alla arbetsplatser
- ▶ visir finns till alla förare
- ▶ förändrade rutiner för att undvika att föraren behöver röra sig i vagnen när den är full med resenärer
- ▶ förare rapporterar vid upplevd trängsel för att ge underlag till när och var förstärkningstrafik behöver sättas in
- ▶ samverkan med Västtrafik kring förstärkningstrafik
- ▶ uppmaning till hemarbeta för dem som kan för att minska trängsel
- ▶ platserna i våra matsalar har glesats ut och kaffemaskiner separerats för att förebygga trängsel
- ▶ utökad städning i våra lokaler
- ▶ erbjudande om coronatest vid sjukdom och antikroppstest till alla medarbetare
- ▶ stora informationsinsatser för att utbilda och påminna medarbetare om restriktionerna
- ▶ automatiska utrop som påminnelse om att hålla avstånd i vagnarna

Resan mot ett grönare Göteborg

Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och Västtrafik har ställt sig bakom måldokumentet Koll2035 som säger att vi ska fördubbla resandet med kollektivtrafik fram till 2035. Vi på Göteborgs Spårvägar bidrar genom att leverera en kollektivtrafik som får fler personer att välja spårvagn, så att vi tillsammans kan bidra till en klimatneutral stad.

Resandet med spårvagn har ökat stadigt från år till år och 2020 startade positivt, men under mars backade resandet kraftigt, till följd av coronapandemin, och bröt den positiva trenden. Många arbetar hemma och när de reser, väljer fler än tidigare bilen för att minska trängseln i kollektivtrafiken.

Utveckling av styrning och mål inom miljöområdet

Vårt strategiska arbete inom miljö styrs av miljölagstiftningen, Göteborgs Stads program och planer samt vår egen identifierade miljöpåverkan. Genom att integrera miljöfrågor i verksamhetsplaneringen och arbeta in miljökrav i våra övergripande processer säkerställer vi att miljö inte blir ett sidospår för verksamheten.

Göteborgs Spårvägar har tidigare identifierat fyra betydande miljöaspekter för verksamheten, energianvändning, avfallshantering, kemikalier och bullerpåverkan. Hittills har vi valt att prioritera energianvändning och kemikalier men under 2021 tillkommer fler prioriterade områden. Under hösten inledde vi arbetet med att beräkna vårt totala klimatavtryck och i början av 2021 genomför vi en ny miljöutredning. Resultatet av beräkningarna och den nya miljöutredningen blir grunden för våra övergripande miljömål framöver. För att säkerställa att vi följer de miljölagar som berör vår verksamhet, använder vi en lagbevakningstjänst som ger oss löpande uppdateringar om förändringar och nya lagar på området. Därefter anpassas våra processer och rutiner i verksamheten så att arbetet utförs i enlighet med lagstiftningen.

I slutet av 2020 utförde Västtrafik en revision av vårt miljöarbete utifrån det nya spårvagnsavtalet. Inspektionen gick bra och vi tar med oss synpunkter som vidareutvecklar vårt miljöledningssystem och miljöaspektsregister. Från och med nästa år återinför vi också interna revisioner för att ytterligare följa upp och åtgärda miljöpåverkan i vår verksamhet.

Under 2020 har fyra miljöincidenter rapporterats i vårt system. Det är mindre läckage av glykol från kylanläggningar samt ett mindre oljeläckage från ett bromsok på spårvagn.

Samtliga läckage kunde saneras utan extern hjälp. Göteborgs Spårvägar har inte varit föremål för åtal gällande miljöbrott under 2020.

MILJÖMÅL 2020

Under 2018 utvecklade vi och tog beslut om nya miljömål inom våra prioriterade områden som började gälla från 2019:

- ▶ Till 2023 ska Göteborgs Spårvägar, depå Rantorget, energieffektivisera 865 MWh jämför med 2017 års nivå, vilket motsvarar 16 procent av anläggningens totala energianvändning.
- ▶ 2020 ska Göteborgs Spårvägar inte använda några utfasningsämnen eller hormonstörande ämnen på SIN-listan i egen verksamhet eller genom inköpta tjänster och i entreprenadverksamhet. Därefter ska prioriterade riskminskningsämnen fasas ut.

Redovisning av klimatavtryck enligt GHG-protokollet

I höstas beslutade kommunfullmäktige att samtliga nämnder och bolag inom staden ska införa verksamhetsspecifika klimatmål. De ska vara baserade på att vi globalt uppnår 1,5-gradersmålet i Parisavtalet och miljömålet Begränsad klimatpåverkan. För att vi ska kunna sätta klimatmål som ligger i linje med detta, behöver vi initialt utöka beräkningen av vårt klimatavtryck för att därefter reducera de områden där vår klimatpåverkan är som störst.

Vi beräknar vårt klimatavtryck utifrån standarden Greenhouse Gas Protocol (GHG-protokollet) – en global standard för mätning, hantering och rapportering av utsläpp av växthusgaser. Tidigare har klimatavtrycken bestått av vår direkta klimatpåverkan från egna och leasade fordon (Scope 1) samt vår indirekta klimatpåverkan i form av förbrukning av el, fjärrvärme och fjärrkyla (Scope 2). Nu tar vi ett helhetsgrepp och gör en betydligt mer omfattande redovisning där vi kompletterar med beräkningar inom inköpta varor, kapitalvaror och tjänster samt transporter, distribution och avfallshantering (Scope 3 enligt A Corporate Accounting and Reporting Standard). I och med att omfattningen av Scope 3 utökas, går inte resultatet att jämföra med tidigare år.

Under hösten genomfördes en väsentlighetsanalys för att identifiera vilka områden i vår verksamhet som genererar klimatavtryck. Vi har beslutat att bokföra utsläppen utifrån

ett operationellt perspektiv istället för ett finansiellt, då vår verksamhet bygger på operativt arbete på spårvagnar och spårvägsanläggning som vi själva inte äger men kan påverka. Vi inledde arbetet med att beräkna vårt klimatavtryck genom att analysera verksamheten för hitta de främsta fokusområdena, där vi kan minska vår påverkan och uppnå 1.5 graders målet. Vårt största klimatavtryck kommer från inköp av varor och tjänster i form av räl, fordonsartiklar och större investeringar som passersystem, inbrottslarm och GPS-utrustning.

Insatser för begränsat klimatavtryck

För att uppnå Sveriges och Göteborgs Stads miljömål att "Begränsad klimatpåverkan" bidrar Göteborgs Spårvägar bland annat genom att göra miljömedvetna val vid inköp av el, upphandla energieffektiva lösningar samt, efterhand som fordon ska bytas ut, välja fossilfria alternativ. Kommande år kopplas ytterligare åtgärder till vår utökade klimatberäkning för att senast år 2030 ha minskat vårt klimatavtryck så mycket att vi uppnår 1,5 graders målet i Parisavtalet.

En hållbar fordonsflotta

Vår spårvagnsflotta består av fem olika vagnstyper, från den äldsta, M28, till den nya modellen M33, där hittills två vagnar levererats. Fram till leveranserna av M33 har en modernare vagn inneburit högre energiförbrukning, men den nya vagnen förbrukar 30 procent mindre energi per passagerare än föregående modell M32. Leverantören har lagt ner ett stort arbete på området bland annat genom att återanvända värme från kylningen av traktionsmotorerna som värmer upp kupén. Tack vara de tekniska lösningarna och utformningen av fordonet, genererar M33:an dessutom betydligt lägre bullervärden än tidigare modeller. För att ytterligare begränsa klimatpåverkan från spårvagnarnas elförsörjning är all el vi köper in märkt med Bra miljöval och är helt förnybar från vindkraft. Göteborgs Spårvägar kan inte påverka spårvagnarnas energianvändning genom att justera i turtätheten då den beslutas av Västtrafik.

Utöver spårvagnarna har avdelningen Infrastruktur och driftsäkring en fordonsflotta som består av både lättare och tyngre arbetsfordon. I takt med att arbetsfordon byts ut undersöker vi möjligheten att upphandla fossilfria alternativ. Utöver det följer vi kraven i Gemensamma entreprenadkrav i Göteborg, vilket innebär att Lätta fordon ska uppfylla Euroklass 5 eller senare Euro-krav och att tunga fordon ska ha klassen Euro 6 eller högre samt att

SCOPE FÖR KLIMATAVTRYCK	KLIMATAVTRYCK CO ₂ e (TON)		
	2020	2019	2018
Scope 1: Totalt	249	395,7	424,1
Scope 2: Totalt	161	284,94	295,3
Scope 3: Totalt	6930	43,26	42,5
Totala utsläpp	7340	723,90	761,8

Scope 1: egenägda och leasade fordon samt läckage köldmedia

Scope 2: energianvändning (el, fjärrvärme, fjärrkyla, naturgas) samt spårvagnarnas elanvändning

Scope 3: inköpta varor och tjänster, bränsle och energirelaterade aktiviteter, kapitalvaror, transport och distribution av inköpta varor och tjänster, avfallshantering från egna verksamheten och tjänsteresor

* Under 2020 har följande kategorier lagts till: läckage köldmedia, fjärrkyla samtliga poster i scope 3 förutom tjänsteresor.



arbetsmaskiner inte får vara äldre än 12 år, tillverkningsåret oräknat. Arbetsmaskiner vars motorer uppfyller kraven enligt Steg IV eller senare Steg-krav får användas även om ålderskravet inte är uppfyllt. Kraven enligt ovan omfattar inte tunga tvåvägsfordon och tunga tvåvägsarbetsmaskiner. Vi strävar dock ändå efter att tillämpa kraven på dem också. Här finns också potential för minskning av utsläpp om vi ersätter diesel med HVO, som är fri från palmolja.

Övriga fordon inom Göteborgs Spårvägar, såsom servicebilar och trafikledningsbilar, leasas från Göteborgs Stads Leasing. De drivs idag av både bensin, diesel och el men målet är att efterhand som leasingtiden går ut byta till fossilfria alternativ. Vi har också en fordonspool för arbetsrelaterade resor som så när som på en elhybrid består av enbart elbilar.

Utbildning i miljöanpassad körning

För att ytterligare minska spårvagnarnas energiförbrukning utbildas alla våra förare i ett sparsamt körsätt som minimerar fordonens negativa miljöpåverkan. Spårvagnar har ett lågt rullmotstånd och en ganska stor massa – därmed krävs ett lågt energipåslag för att bibehålla en bra hastighet. Om det är plan mark, rullar vagnen långa sträckor utan att något fartpådrag behöver ges. I nedförslut däremot, måste föraren ligga på broms för att inte vagnen ska få för hög hastighet.

Ansvarsfullt resande

För att begränsa vårt klimatavtryck följer vi Göteborgs Stads resepolicy. I första hand ska vi överväga om resan är nödvändig eller går att ersätta med telefon- eller videomöte. Om vi reser i tjänsten ska vi välja det färdmedel som har minst klimatpåverkan, genomföra resorna på ett kostnadsmedvetet sätt, välja resor och logi som bidrar till att arbetstiden utnyttjas effektivt samt väga in säkerhet och arbetsmiljö. På grund av rådande pandemi ser vi en tydlig minskning av tjänsteresor under året, där flygresorna gått ner med mer än två tredjedelar jämfört med föregående år, från 264 till 84. De flygresor som genomförs är främst till Tyskland, Österrike och Tjeckien för arbete med den nya spårvagnsmodellen, M33. Under 2021 spår vi ett fortsatt lågt resande till följd av pandemin, men också genom att projektet med M33:orna närmar sig ett slutskede.

ELANVÄNDNING SPÅRVAGNSTRAFIK	2020	2019	2018
Elanvändning (kWh)	48 424 440	55 335 904	57 155 135
Delresor (antal)	94 899 311	140 968 552	131 009 944
Elanvändning, kWh per delresa	0,51	0,40	0,44
Vagnkilometer	16 736 606	17 126 216	17 265 902
Elanvändning, kWh per vagnkilometer	2,89	3,29	3,31

Minskningen från 2019 beror dels på reducerad trafikproduktion och kraftigt minskat resande till följd av Corona. Det beror även på att vår nya depå Ringön öppnade vilket innebär lägre elförbrukning till följd av effektivare utsättning.

Energieffektivisering i anläggningar och lokaler

Under 2019 såldes våra depåer till Västfastigheter som nu är ansvariga för att driva och genomföra energioptimeringar. Det innebär att samtliga tunga tekniska installationer som ventilationsaggregat, undercentraler, maskindrivna portar, fast belysning och hissar tillhör dem. Under första kvartalet 2021 ska Västfastigheter presentera sin underhållsplan och först då får vi mer information för att besluta vilka åtgärder inom energieffektivisering vi själva kan utföra.

Klimatkompensation för en bättre miljö

Inom Göteborgs Stad arbetar vi med klimatkompensation. Utsläppen från resor räknas om till en kostnad som investeras i åtgärder som ska minska utsläppen och effektivisera arbetet. Vi klimatkompenserar för alla tjänsteresor i egen bil, företagsbilar och flyg, vilket omfattar såväl resor till möten som servicearbeten. Göteborgs Spårvägar har valt att klimatkompensera genom att erbjuda subventionerade årskort hos Västtrafik, cykelpoolen Styr & Ställ och utlåning av Västtrafik kort vid resor i tjänsten. Vi har även videoutrustning med möjlighet till digitala möten i alla större möteslokaler och investerat i väderskydd vid cykelställ på flera arbetsplatser för att förbättra för dem som väljer att cykla.

Kemikalieplan för minskad miljöpåverkan

I Göteborgs Stads kemikalieplan finns målet om Giftfri miljö som innebär att vår stad ska vara så giftfri att människor och miljö inte påverkas negativt. Göteborgs Spårvägar är en anmälningspliktig miljöfarlig verksamhet, en så kallad C-verksamhet. Det beror på våra utsläpp till vatten och luft från fordonstvättar och måleriverksamhet. Det är därför viktigt att minska användningen av kemiska produkter och att tillämpa försiktighets- och produktvalsprincipen vid införande av nya kemiska produkter och utfasning av befintliga.

Substitution av kemikalier

Under 2020 har vi arbetat vidare mot vårt mål att inte använda några utfasnings- eller hormonstörande ämnen på SIN-listan, i egen verksamhet eller genom inköpta tjänster och i entreprenadverksamhet. Samtliga produkter kontrolleras för att säkerställa att de inte innehåller några ämnen på listan och för befintliga produkter, som inte uppfyller våra krav, finns en ersättningsplan för att hitta bättre alternativ. I många fall krävs ett omfattande ar-



ENERGIANVÄNDNING I FASTIGHET PER M ² LOKALYTA I MWh	2020	2019	2018
Elanvändning	6 313	5 473	5 607
Fjärrvärme	2 844	3 105	3 392
Gas	132	168	162
Fjärrkyla	13	0	0
Energianvändning totalt (GWh)	9 302	8 746	9 161
Lokalyta m ²	51 787	51 139	51 139
KWh per m²	180	171	179

Under 2020 har lokalytan ökat till följd av nya depån Ringön etapp 1, fjärrkyla följs upp för första gången. Räknar vi bort tilläggen som är nya för året så är kWh/m² 163.



bete med riskbedömningar, tester, analyser samt överväganden kring kvalitet och säkerhet när produkter ska bytas ut. Används produkten till exempel på spårvagnarna, kan ett byte påverka trafiksäkerheten.

Under 2020 har den sista kvarvarande produkten som innehåller utfasningsämnen substituerats. Den användes för att limma fast handtag på förarrutan och kunde ersättas med en produkt som redan användes i verksamheten. När det gäller hormonstörande ämnen, hade vi vid 2019 års slut 10 produkter kvar att substituera och under 2020 har vi lyckats ersätta sex av dem.

För att kunna ersätta produkter med utfasningsämnen, som används genom inköpta tjänster och i entreprenadverksamhet, har vi skapat en process där vi följer upp vilka kemiska produkter de använder. Vi arbetar fortsatt med att utveckla processen för att hämta in den information vi behöver för att kunna påverka deras produktval utifrån ett miljöperspektiv. Ska vi ställa krav på området redan vid upphandling, krävs ett strategiskt beslut på bolagsledningsmötet i februari.

Färre fordonstvättar ger minskade utsläpp

För att säkerställa att vattnet vi släpper ut är tillräckligt rent vid våra två fordonstvättar, tar vi årligen prov på utgående vatten. För 2020 liksom för tidigare år har provtagningen visat goda resultat utan anmärkning.

Under 2018 inledde depå Majorna ett projekt där vi testar att tvätta vagnarna vid behov istället för varje dygn. Under 2020 har de cirka 75 vagnarna, som kommer in till depå Majorna varje natt, tvättats 2 gånger per vecka. Under 2020 har även depå Rantorget minskat antal tvättar, nu tvättas de cirka 70 vagnarna endast fyra dagar i veckan istället för varje dag. Det förändrade arbetssättet innebär både minskad förbrukning av vatten och rengöringsmedel men även minskad energiåtgång, då fordonstvätten inte startar lika ofta.

Utsläpp till vatten

Under 2019 genomförde vi provtagning på flera platser i verksamheten för att säkerställa att vattnet vi släpper ut i det kommunala avloppsnätet ligger under gällande varningsvärden. Det visade sig att vattnet från en spolplatta i komponentverkstaden på Rantorget inte klarade varningsvärdena. Spolplatta och oljeavskiljaren rengjordes, rutinerna sågs över



och arbetssätt förändrades, men trots det visades fortsatt förhöjda värden. Det resulterade i en riskbedömning för att säkerställa funktionen vid eventuell avstängning av spolplattan under en ombyggnation. Riskbedömningen visade samtidigt att ytterligare åtgärder kan genomföras för att komma under varningsvärdena; något som planeras till första kvartalet 2021.

Riskbedömning för att hindra miljöolyckor

För att förhindra miljöolyckor, där läckage från fordon når våra dagvattenbrunnar, gjorde vi under hösten en riskbedömning och inventering av dagvattenbrunnar och befintliga brunnskuddar. Flera brunnskuddar har ersatts och vi har kompletterat med nödlägeslådor på våra anläggningar. Vi har också tydliggjort placeringen av brunnskuddar och nödlägeslådor, då våra depåområden är stora. De dagvattenbrunnar som finns på depåområden som saknar en gul markering har målats för att synliggöras. Dessutom har vi tagit fram en rutin för hur vi ska agera i händelse av en miljöolycka.

Under första kvartalet 2021 genomför vi en miljöutredning som ska ligga till grund för en risklista får att påvisa om ytterligare åtgärder krävs för att minimera och hantera eventuellt uppkomna risker.

Steg för bättre avfallshantering

Göteborgs Stad har ett miljöprogram som ställer krav på verksamheter och bolag att källsortera. Därmed har vi genomfört flera insatser för att förebygga och minska avfall under de senaste åren. Till exempel har alla medarbetare sedan ett par år tillbaka en termosmugg för varma drycker och en vattenflaska, dels för att minska förbrukningen av engångsmuggar, dels för att underlätta för de som arbetar i trafiken. Våra matsalar är också effektiva på att hålla nere matsvinn, genom att medarbetarna får förbeställa lunch redan på morgonen, så att de inte lagar mer mat än vad som behövs.

Enklare göra rätt med tillgänglig sopsortering

Under året har vi infört källsortering av hushållsavfall på depåerna i Majorna, Slottsskogen och Ringön. Sedan tidigare finns det i våra lokaler på Rantorget.

FARLIGT OCH ICKE FARLIGT AVFALL (TON)		2020	2019	BEHANDLINGSMETOD
	Avfallsfraktion			
	Totalt avfall	12 709	9 958	
Icke farligt avfall	Totalt icke farligt avfall – de största fraktionerna	11 578	8 310	
	Rena massor (<KM)	9 841	6 897	Återanvändning
	Metaller och skrot	652	429	Återvinning
	Förorenade massor (KM>MKM>FA)	678	376	Behandling och återanvändning
	Icke brännbart verksamhetsavfall	166	363	Behandling och deponi
	Kommunalt avfall (hushållsavfall)	105	78	
	Brännbart verksamhetsavfall	80	118	Energiåtervinning
Farligt avfall	Totalt farligt avfall – de största fraktionerna	1 131	1 648	Farligt avfall behandlas enligt lämplig metod hos mottagaren
	Slam innehållande farliga ämnen	1 078	1 600	
	Slipers (kresotimpregnerade)	22	25	
	Batterier	4	6	
	Fast oljeavfall	7	4	
	Spillolja	5	4	
	Elektronik	5	3	

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

De ökade mängderna avfall beror främst på de ökade antalet spårjusteringar och spårbyten som genomförts under året, vilket genererat mer massor och rälskrot än föregående år. Förutom rälskrot, har fraktionen "metaller och skrot" ökat till följd av att vi inlett skrotning av våra pedalvagnar.

Personalmatsalar och fikarum har försetts med sorteringsmöbler för pappers-, plast- och metallförpackningar samt ofärgat och färgat glas. Ytterligare möbler för sortering har placerats i korridorer och större konferensrum för att öka tillgängligheten. Möjligheten att källsortera tillsammans med den ökade tillgängligheten, har till exempel ökat mängden utsorterat matavfall från 1,8 ton/år 2018, till 2,9 ton/år 2019 och 4,1 ton 2020. Det bidrar nu till produktionen av biogas och biogödsel istället för att gå till energiåtervinning.

Vi har även tagit bort papperskorgarna vid alla arbetsplatser, vilket minskat förbrukningen av plastpåsar. Numera slänger vi vårt restavfall i en minitunna som varje medarbetare sedan fördelar i våra sorteringsmöbler. För att få en korrekt uppföljning över källsorterat avfall, arbetar vi för att justera in tömningsintervaller och kärstorlekar.

Under 2021 inför vi källsortering på resterande anläggningar: Gullbergs Strandgata, Stålverksgatan och Göta Källare.

Återbruk istället för avfall

Under 2019 integrerade Göteborgs Spårvägar Tage, Göteborg Stads interna återbrukssajt, i verksamheten. Här kan stadens verksamheter skänka och ta emot fullt funktionsdugliga möbler och. Därigenom skapas möjligheter till återanvändning istället avfall, vilket minskar vår påverkan på miljön och kostnaderna för att köpa nytt. För närvarande har vi fem administratörer av Tage på Göteborgs Spårvägar som hjälper till att lägga ut och efterlysa möbler och inventarier på webbplatsen. Vi började använda Tage i juni 2019 och hann sammanlagt med 5 annonser, 4 bokningar och 1 efterlysning. Under 2020 publicerade vi 31 annonser, 24 bokningar och 1 efterlysning.

Anteckningsskyldighet för farligt avfall

Från och med den 1 november i år omfattas vi av en ny miljölagstiftning. Den innebär att vi som avfallsproducenter och i vissa fall avfallstransportörer måste föra anteckningar om farligt avfall och rapportera till Naturvårdsverket. Syftet är att skapa ett effektivt verktyg som kan spåra flödet av farligt avfall. Alla medlemsstater i EU ska inrätta ett elektroniskt register på området för att kunna ta fram



avfallsstatistik, rapportera farligt avfall till EU och främja åtgärder för att skapa en cirkulär ekonomi. På Göteborgs Spårvägar har vi nu upprättat arbetssätt, rutiner och formulär för att underlätta vår efterlevnad av det nya lagkravet.

Åtgärder för minskat buller

För att kollektivtrafiken ska vara ett bra alternativ till bilen måste den köras nära bostäder och arbetsplatser, vilket leder till ökade störningar. I vår verksamhet orsakas buller främst av våra fordon och underhåll i spår, ledningar och signal-system. Vi utvecklar ständigt våra åtgärder för att sänka bullernivåerna.

Underhåll ska påverka så lite som möjligt

Bullrande arbeten planeras i första hand in dagtid, men kan i undantagsfall förekomma på natten och då även i bostadsområden. Vid alla planerade arbeten informeras närboende i förväg. För att sänka ljudnivån ersätter vi löpande maskiner och utrustning. För att minska gnissel i spåren och sänka bullernivåerna har vi under året nyinstallerat smörjstationer i Saltholmens vändslinga och vid Gamlestans resecentrum. Även den nya depån på Ringön har utrustats med flera smörjstationer. I december 2020 fanns totalt 41 smörjstationer i spårvägsnätet och under nästa år planeras installation av ytterligare stationer.

Göteborgs Spårvägar har idag sammanlagt 28 vagnar av modell M32 med Top of Rail system. Top of Rail lägger ut en tunn bullerdämpningsfilm på räls huvudet för att dämpa de ljudfrekvenser som uppstår mellan spårvagnshjul och räls huvud i kurvor. Ljudmätningar ombord visar att Top of Rail minskar gnisslet med upp till 80 procent. Under 2020 har vi installerat ett nytt automatiskt system för avlyssning och registrering av gnissel i kurvor på 10 M32:or. Det ger oss möjlighet att verifiera effekten av våra åtgärder. Den nya spårvagnen M33 är utrustad med både fläns- och farkantssmörjning och Top of Rail för att ge en tystare resa.

Nu går Göteborgs mest testade spårvagn i passagerartrafik

Under året passerade vi flera viktiga milstolpar i arbetet med att förnya vår fordonsflotta. Vid årsskiftet gick två M33:or i passagerartrafik och precis när året slagit över till 2021 levererades den tredje vagnen till Rantorget i Göteborg. Den följs av en serieleverans av 37 vagnar fram till och med 2022.

Under vintern 2020 testkördes den första M33:an på avlysta spår under nätterna. Parallellt har den nya vagnen också genomgått tester för energiförbrukning och hjulsvarvning samt vibrations-, broms- och maxhastighetsprover för att bekräfta att det teoretiska fungerar i praktiken. Vi har även utfört validering av underhållsinstruktioner och användarmanualer för varje område för att utbildningarna av förare och tekniker ska gå smidigt. Allt genomförs i samarbete med personal från tillverkarna Bombardier och Kiepe.

Första passagerarna i september

Den 5 mars anlände den andra M33:an till Göteborg och den 11 mars fick vi ett preliminärt godkännande för att provköra vagnarna i blandad trafik. Det innebar att vi nu fick möjlighet att börja utbilda förare ute i spåren. Under september tog också utbildningarna av både förare och instruktörer fart, vilket gjorde att vi kunde ha en vagn i passagerartrafik och en på Slottskogsdepån för utbildningar.

Den 23 september godkänner Transportstyrelsen den första M33:an för att gå i trafik med resenärer. Och redan dagen därpå var det smygpremiär längs med linje 11 mellan Saltholmen och Bergsjön. Det var en och annan





passagerare som höjde på ögonbrynen när de för första gången fick stifta bekantskap med den nya vagnen och många fotograferade både på utsidan och ombord och publicerade på sociala medier.

I oktober fick vi för första gången se nyttan av fördelarna med att ha en tvåriktningsvagn i trafik. Vid spårarbetet kring Stigbergsliden, då spåren var avstängda och skapade utmaningar kring att vända vagnarna på traditionellt sätt, kunde föraren bara byta hytt och köra vagnen åt andra hållet. Då sattes vagn 490 in i skytteltrafik på sträckan Järntorget – Johannesplatsen i två veckor.

Pandemin gav förseningar

Under året försenades arbetet med M33:orna på grund av pandemin och de påföljande reserestriktionerna, som gjorde det omöjligt för Bombardiers tyska personal att utföra sitt arbete i Sverige. Trots det lyckades vi uppnå de viktiga milstolparna i projektet. Ytterligare en milstolpe nåddes den 8 januari 2021 då den tredje M33:an levererades till Göteborg.

Västtrafik och Göteborgs Spårvägar räknar med att leveransen av samtliga spårvagnar är genomförd under 2022. Därutöver ger avtalet oss möjlighet att köpa ytterligare 60 spårvagnar, där vi även kan välja 45 meter långa vagnar istället för dagens på 33 meter.

Tillgänglighet och ergonomi

Den nya spårvagnen har låggolv och större funktionsytor för bland annat rullstolar och barnvagnar än tidigare modeller. Tio av vagnarna är tvåriktningsvagnar, som har förarplatser i bägge ändar och dörrar på båda långsidor av vagnen. Därmed kan spårvagnen enkelt byta färdriktning, utan vändslinga. En stor fördel när trafiken behöver läggas om.

En ekonomiskt hållbar kollektivtrafik

Resan med kollektivtrafik är vårt främsta bidrag till ett mer hållbart Göteborg. Under 2020 körde vi 16,5 miljoner tågkilometer för att på ett miljöanpassat sätt ta människor till de behöver. Det blir sammanlagt nästan 413 varv runt jorden på ett år!

Stabilt resultat

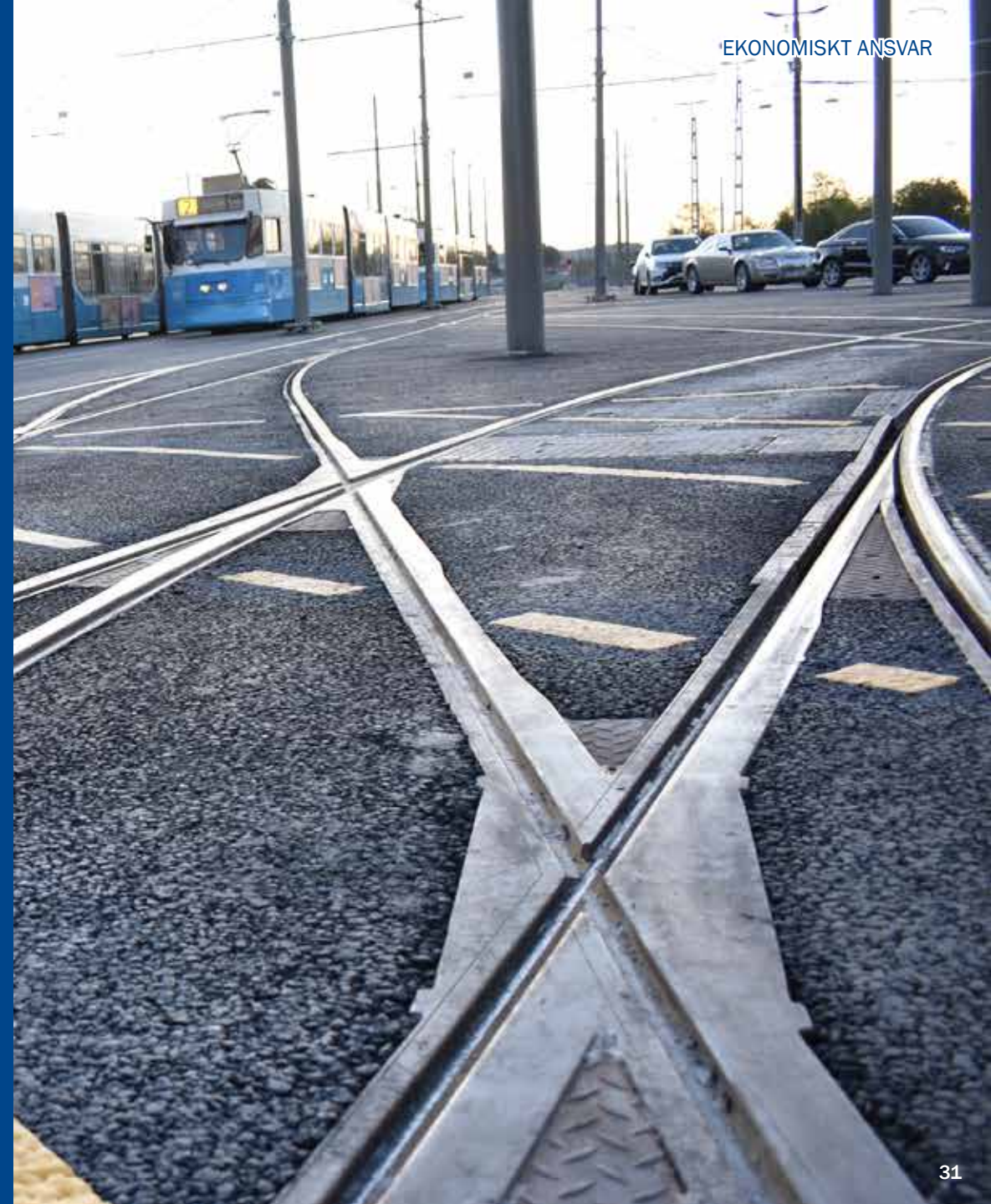
Finansiellt ligger verksamheten väl i nivå med budget. Omsättningen uppgick till 1 159 miljoner kronor, vilket är en ökning med 4,5 procent jämfört med 2019, och nettoresultatet slutade på 0,4 miljoner kronor.

Vi redovisar resultat utifrån tre avtal: Trafikavtalet, Banavtalet och Kommunikationsteknik. Ackumulerat resultat 2020 för Trafikavtalet blev 23,8 miljoner kronor. I enlighet med avtalet återbetalas det här överskottet till Västtrafik, därmed blir resultatet för Trafikavtalet noll. De största avvikelserna mot årsbudgeten är främst lägre elkostnader, lägre personalkostnader till följd av tjänster som tillsätts senare än budgeterat samt erhållen ersättning för sjuklön från staten till följd av pandemin.

Resultatet för Banavtalet slutade på -0,6 miljoner kronor och för Kommunikationsteknik på 0,5 miljoner kronor. Den negativa avvikelsen för Banavtalet beror främst på oväntade personalkostnader, konsultkostnader samt kostnader för reparationer av maskiner och fordon.

Nya avtal för spårvagnstrafiken och underhåll av spår

Under hösten 2019 förberedde vi ett nytt avtal tillsammans med Västtrafik som startade den 1 januari 2020. Genom avtalet har vi uppdraget att leverera spårvagnstrafiken i Göteborg fram till 2034. Vi bygger samarbetet kring den så kallade Västtrafik-modellen,





vilket innebär att vi samarbetar i flera forum som ger en tätare och bredare kontakt mellan verksamheterna än tidigare. Vi har även tecknat nytt avtal med trafikkontoret i Göteborgs Stad som för drift och underhåll av spårvägsanläggningen i Göteborg och Mölndal samt Trafikledning spårväg och Trafiksäkerhet. Avtalet gäller 2020 – 2034.

Ny depå och fler vagnar i trafik

Den 1 juni 2020 invigdes den första etappen av Ringödepån. Under året blev det också klart att Västfastigheter och entreprenören Skanska tecknar avtal om byggandet av etapp 2 av depån. Anläggningen är en förutsättning för utvecklingen av spårvagnstrafiken i Göteborg, eftersom den förbereds för spårvagnar som är 45 meter långa. Depån beräknas stå klar 2023 och består då av uppställningshallar med personal- och kontorsutrymmen samt en verkstadsdel. Hyreskostnaderna för Ringödepån blev lägre än budgeterat för året.

Idag är ingen av våra depåer anpassad för de M33:or som är 45 meter långa om de skulle börja levereras innan etapp 2 är klar; därför har vi inlett ett arbete för att hitta alternativ om det behövs. Vagnhallen Majorna kräver upprustning, status är att i dagens skick kan vi använda den i maximalt 3 år till. Omfattande reoveringar och nybyggnation krävs.

Programmet för rostsanering och reovering av modell M32 pågår enligt plan och alla vagnar beräknas vara klara för trafik under första kvartalet 2021. I nästa steg ska platserna för barnvagnar byggas om för att förbättra tillgängligheten.

Underhåll av spårvägsanläggningen

Under 2020 har vi verkställt den årliga planen för investeringar i spår och kontaktledningar tillsammans med trafikkontoret i Göteborgs Stad. Vi har bland annat genomfört spårarbete på Stampgatan, Drottningtorget, Åkareplatsen, Stockholmsgatan, Örgrytevägen, Södra vägen, Vasagatan, Karl Johansgatan och Angeredsbanan. Dessutom har vi utfört kontaktledningsarbeten på Hisingen, Karl Johansgatan, Korsvägen samt vid Liseberg och Haga, för att nämna några. Vi fortsätter också utvecklingsarbetet för minska buller och gnissel i spårvagnsspåren för att förbättra ljudmiljön i omgivningen.

Styrning, uppföljning och kontroll

Göteborgs Spårvägar följer Göteborgs Stads riktlinjer för styrning, uppföljning och kontroll för att upprätthålla en god intern kontrollstruktur, säkerställa efterlevnad av lagar och regler, eliminera eller upptäcka allvarliga fel och brister, upprätthålla en tillförlitlig finansiell rapportering samt driva verksamheten ändamålsenligt och kostnadseffektivt. Riktlinjerna ska också bidra till att fel och brister upptäcks i tid samt säkra tillgångar och förhindra förluster i verksamheten.

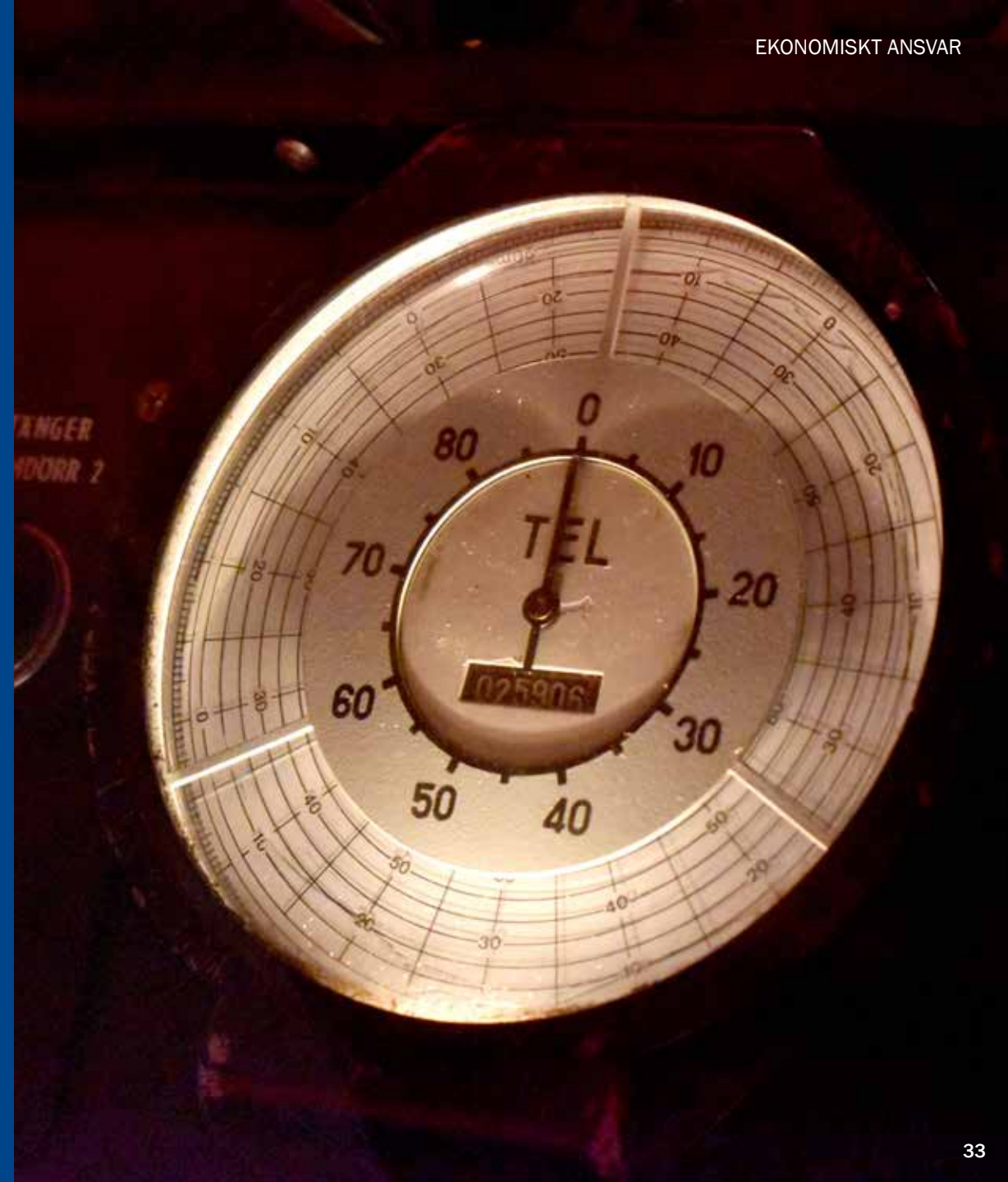
Utveckling av arbetet med internkontroll

I början av 2020 genomfördes en omfattande omorganisation inom Göteborgs Spårvägar där avdelningen Ledning och stöd övertog ansvaret för intern kontroll. Det interna kontrollarbetet är uppdelat i två delar: intern kontroll samt trygghet- och trafiksäkerhet. I den interna planen för kontroll behandlas administrativa risker och risker kring inköpen av de nya spårvagnarna, M33, medan trygghets- och trafiksäkerhetsplanen omfattar trafiksäkerhet, internsäkerhet och arbetsmiljö.

Vår granskning av områdena visar att det finns en viss potential för förbättring och utveckling, men också att vi gjort framsteg sedan föregående år. Valet att hantera den interna kontrollen inom bolaget samt etableringen av nya arbetsmetoder och processer har bidragit till att integrera den interna kontrollen i det dagliga arbetet.

Den interna kontrollplanen för 2020 ändrades inte utifrån pandemin. Vi valde istället att hantera den i en egen kanal där metod, organisation och resurser för det interna kontrollarbetet kopplat till pandemin tidigt sattes på plats. En särskild grupp som består av bolagsledningen, med förstärkning av specialistfunktioner kring säkerhet, har styrt arbetet med riskanalyser, åtgärder och uppföljning. Vi har även rapporterat till och fört en löpande dialog med Västtrafik för att skapa trygga förhållanden på spårvagnarna för både förare och resenärer.

De genomförda kontrollerna omfattar tretton områden och möter de krav som finns för styrning och ledning av verksamheten. Sektorer som krävt särskild granskning och uppföljning har redovisats till styrelsen tillsammans med framtagna åtgärdsplaner, till exempel handlingsplanen för före detta Banteknik och vår hantering av coronapandemin. 2020 är första året vi hanterar och utför kontrollarbetet internt och vi har nu byggt upp en stabil plattform inför 2021, där ambitionsnivån är ännu högre och kontrollerna än mer grundliga.





Visselblåsningar

Under 2020 har ytterligare visseblåsningar anmälts till Göteborgs Stads visseblåsfunktion. Merparten gäller eventuella avvikelser i vår rekryteringsprocess, bristande ledning och styrning samt brister inom arbetsmiljö. Vi utreder alla de visseblåsningar som inkommer och upptäcks brister vidtar vi alltid åtgärder. En polisutredning pågår fortsatt efter händelser kring stöld av koppar.

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. Under året har frågan om efterlevnad av beslutade rutiner, beslut i förtroendekänsliga processer samt frågan om jäv tagits upp med alla chefer på Göteborgs Spårvägar.

Krav och styrning vid inköp

Göteborgs Spårvägar arbetar utifrån Göteborgs Stads inköspolicy och använder i första hand stadens ramavtal. Vi upphandlar själva produkter och tjänster som är specifika för vår verksamhet, exempelvis reservdelar till spårvagnar. Vid kravställning är ambitionen att medarbetare som arbetar med det aktuella upphandlingsområdet alltid ska delta i processen. En jurygrupp om minst tre personer bedömer fall där det finns subjektiva kriterier, för att få ett tillförlitligt utfall i linje med verksamheten. Alla medarbetare som har inköps- eller beställningsrätt ska genomgå utbildning i Göteborgs Stads inköspolicy och Lagen om offentlig upphandling.

Vid upphandling av specifika tjänster ställer vi krav på att leverantörerna arbetar med miljö (ISO 14000), kvalitet (ISO 9000) och arbetsmiljöfrågor (OSHAS 18 000) samt att de följer ILOs kärnvärden och inte kränker grundläggande mänskliga rättigheter.

Göteborgs Spårvägar kontrollerar kontinuerligt fakturor och planer för att följa upp att leveranser stämmer med avtalen. På så vis skapar vi spårbarhet i våra processer.

Inköpsavdelningen deltar i stadens utvecklingsarbete med kategoristyrning, att ur ett strategiskt perspektiv identifiera hur vi kan upphandla utifrån olika kategorier för att få bättre samordningseffekter på affärsmässiga, ekonomiska, kvalitativa och miljömässiga

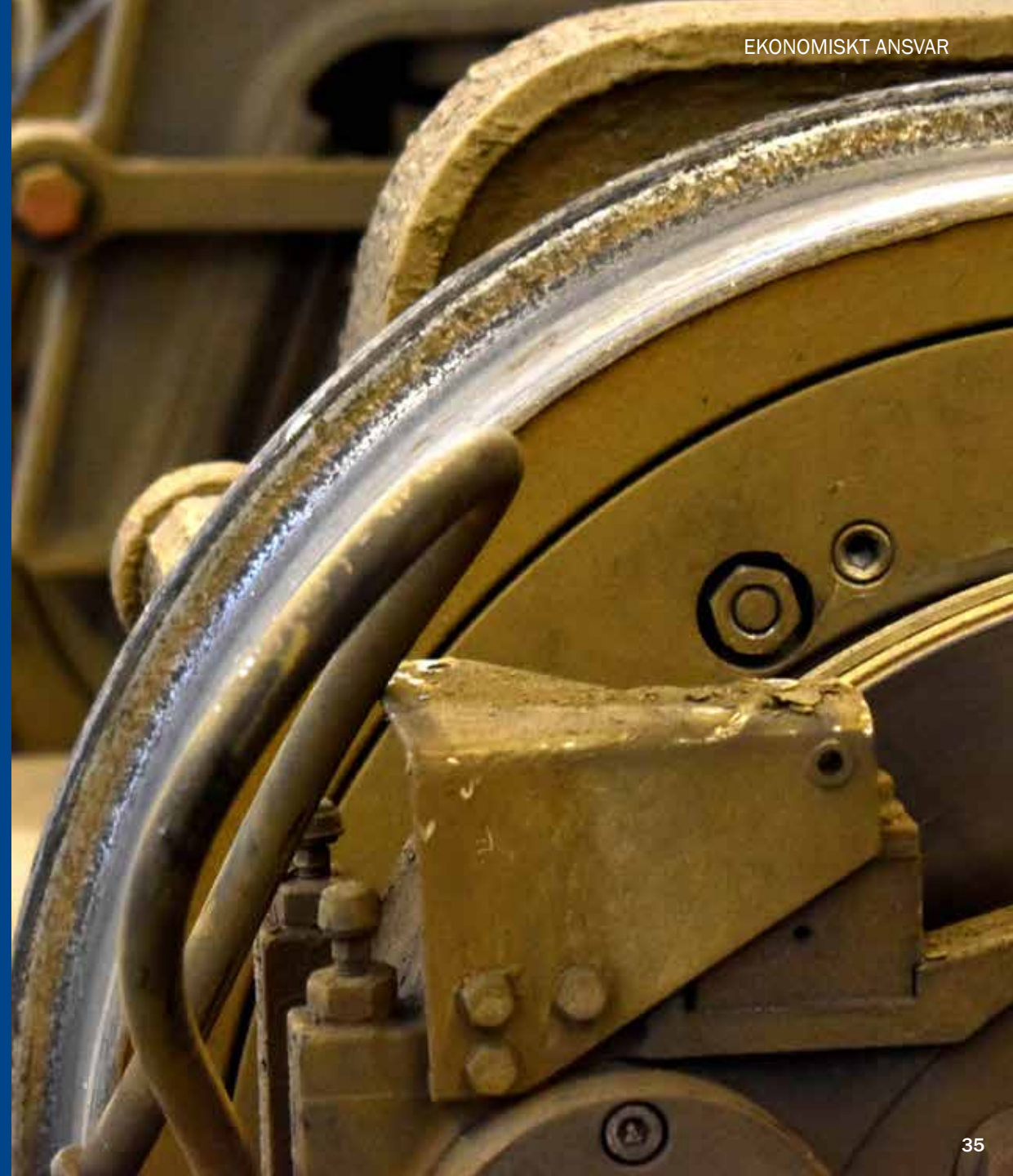
parametrar i upphandlingar. Vi har identifierat omkring tio olika kategorier, bland annat entreprenad, anläggning, bemanningstjänster, underhållstjänster och fordon, som är intressanta för Göteborgs Spårvägars framtida inköp.

Utvecklade inköpsrutiner

För att utveckla inköpsrutinerna, har vi i den nya organisationen etablerat en ny yrkesroll: Materialförsörjningschef. Vi gör också löpande kontroller av upphandlingar i verksamheten där materialförsörjningscheferna är delaktiga. Upphandlingar förs in i en upphandlingsplan som redovisas på varje bolagsledningsmöte, där VD fattar beslut om prioriteringar och eventuella avvikelser. Dessutom anställde vi under tredje kvartalet 2020 en avtalsuppföljare för att ytterligare stärka kontroll och uppföljning inom inköp och upphandling.

För att säkerställa att direktupphandlingar hanteras enligt lagstiftningen och stadens riktlinjer, utbildar vi regelbundet beställare och chefer. Under 2020 har fem utbildningstillfällen genomförts. Vi har också minskat antalet beställare i organisationen med omkring 30 procent, för att underlätta styrning och kompetensutveckling. Processer för inköp och upphandling har uppdaterats under året och finns nu tillgängliga i vårt nya system för verksamhetsledning, Spåret.

För att identifiera inkorrekt upphandlingar och vidta åtgärder, genomfördes i maj en uppföljning av 164 leverantörer. Där framkom att 82 procent av den granskade inköpsvolymen omfattas av upphandlade kontrakt eller ramavtal. De avvikelser som identifierades har lagts in i vår upphandlingsplan för uppföljning. Under hösten har vi också kompletterat den interna kontrollen med stickprov av genomförda direktupphandlingar men det återstår fortsatt visst förbättringsarbete som finns med i planen för 2021.





Sociala samhällsengagemang fick sättas på paus

Årets samhällsengagemang fick ett helt nytt blickfång när covid-19 slog till och gjorde evenemang och närkontakt bland många människor omöjligt. Fokus landade istället på att arbeta med att säkra miljön för både förare och resenärer på våra vagnar.

I juni, när första etappen av Ringödepån stod klar för invigning, valde vi istället för att slå på stora trumman, att låta vår VD stiga upp i ottan för att möta upp den första vagnen som lämnade depån kl 04:28. Det var spårvagnsföraren Claes-Göran Bark, som var först att passera grindarna och han fick även äran att klippa bandet som markerade öppningen av den första etappen. Hela depån beräknas vara färdig kring årsskiftet 2023–2024.

Den planerade visningen för allmänheten av vår nya spårvagnsmodell, M33, har fått flyttas fram. Samma sak gäller för den årliga utdelningen av kulturpriset. En vinnare är utsedd men vi sparar avslöjandet till nästa år och presenterar då pristagarna för både 2020 och 2021 vid samma tillfälle.

Sedan 1998 stödjer vi Göteborg Wind Orchestra (GWO) som har sitt ursprung i Göteborgs Spårvägars Musikkår. Till följd av pandemin, har vi under året inte haft den konsert för medarbetare som ingår i vårt engagemang. Den 5 februari 2020 beslutade styrelsen för Göteborgs Spårvägar att samarbetet ska avslutas vid årsskiftet.

Även julklappsvagnen med sin insamling till behövande tog sig andra former, utan inlåning av en gammal spårvagn från oss, men vi är glada att vi även i år kunnat bidra med en gåva till Stadsmissionen.

Resenärernas synpunkter gör kollektivtrafiken mer hållbar

Göteborgs Spårvägar är delaktiga i arbetet för ett mer hållbart Göteborg. Vårt uppdrag är att erbjuda en effektiv, miljö- och kvalitetsmässig kollektivtrafik samt tjänster och produkter på området. Det innebär att vi gör hela staden tillgänglighet för göteborgarna på ett tryggt, effektivt och klimatsmart sätt.

Vi ska bidra till stadens övergripande mål att skapa ett jämlikt och hållbart Göteborg. Stadens mål preciseras inom olika områden som miljö och klimat, mänskliga rättigheter, jämlikhet samt avfall och resurser. För att styra staden till att bli mer hållbar finns program, planer och policys för bolagen. Ägaren Göteborg Stadshus har identifierat de mest väsentliga hållbarhetsområdena för koncernen, för att få en samlad bild av hur alla bolag tillsammans bidrar till stadens hållbarhetsmål.

Väsentliga frågor

Hållbarhetsarbetet är integrerat i vår löpande verksamhet. Företagsledningen ansvarar för det övergripande arbetet på området. Styrningen av Göteborgs Spårvägar utgår från aktuella lagar, ägardirektiv, riktlinjer, direktiv och styrande dokument i Göteborgs Stad och vårt bolag. I det dagliga arbetet och i relationen med olika intressenter sker styrningen genom bland annat vision, affärsidé, affärsplan, verksamhetsplaner och budget. Uppgifter till den här hållbarhetsredovisningen har hämtats från våra ekonomi- och ledningssystem, undersökningar samt rapportering från olika verksamheter i bolaget.

Intressentdialog

Göteborgs Spårvägars viktigaste intressenter är våra resenärer. Kvaliteten på våra tjänster samt vårt bemötande är avgörande faktorer för att fler ska välja att åka kollektivt. En viktig utgångspunkt i vårt arbete är information från de återkommande undersökningar som vår beställare, Västtrafik, gör om hur resenärerna upplever sina resor i kollektivtrafiken och vad de tycker är viktigt att utveckla. I år har de inte kunnat genomföras till följd av coronapandemin.

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 vilja i vår omvärld.

Väsentlighetsanalys

Vår verksamhet är bred och i vårt uppdrag berör vi alla tre dimensioner av hållbarhet – social, miljömässig och ekonomisk. Processen med att identifiera väsentliga frågor för företagets hållbarhetsarbete har grundats i att vi analyserat insikter från dialogen med intressenter, tagit del av den prioritering som Göteborgs Stadshus gjort samt undersökt branschtypiska indikatorer enligt GRI. Väsentliga frågor har sammanställts, analyserats och prioriterats för vidare behandling i ledningsgrupp och styrelse. De väsentliga frågor som prioriterats redovisas på följande sidor samt i GRI-indexet. Fördjupande information om vår verksamhet inom dessa områden finns på goteborgssparvagar.se

GÖTEORGS STADSHUS VÄSENTLIGA HÅLLBARHETSFRÅGOR		
MILJÖ	SOCIALT	EKONOMI
▶ Klimatutsläpp	▶ Jämlikt Göteborg	▶ Ekonomiskt resultat
▶ Avfall och resurser	▶ Hållbart arbetsliv	▶ Antikorruption
	▶ Mänskliga rättigheter	▶ Attraktivt Göteborg

Göteborgs Spårvägars hållbarhetsrapport

Det här är Göteborgs Spårvägars fjärde hållbarhetsrapport som upprättats i enlighet med årsredovisningslagen 6 kap 11§. Rapporten innehåller information om bolagets arbete inom områdena miljö, sociala förhållanden och personal, respekt för mänskliga rättigheter och motverkande av korruption. Hållbarhetsrapporten avser räkenskapsåret 2019. Styrelsen för Göteborgs Spårvägar AB avger härmed hållbarhetsrapport för räkenskapsåret 2020.

Vi tillämpar Global Reporting Initiative (GRI) Standards nivå Core för hållbarhetsrapporteringen. Vi har definierat hållbarhetsrapportens omfattning till de områden som GRI-index hänvisar till. På följande två sidor finns en sammanfattning av vilka GRI-indikatorer som redovisas samt på vilka sidor ytterligare information om indikatorerna återfinns. Kontaktperson för hållbarhetsredovisningen och dess innehåll är kommunikator Carola Weidenholm, e-post: kommunikation@sparvagen.goteborg.se

Göteborgs Spårvägar har valt att upprätta hållbarhetsrapporten avskild från årsredovisningen. Den legala årsredovisningen för Göteborgs Spårvägar AB är publicerad på vår webbplats: goteborgssparvagar.se

NUMMER I STANDARD	BESKRIVNING	HÄNVISNING TILL REDOVISNING SAMT KOMMENTARER	SIDA
102-1	Organisationens namn	Göteborgs Spårvägar AB	
102-2	De viktigaste varumärkena, produkterna och/eller tjänsterna	Varumärket är Göteborgs Spårvägar. Bolaget bedriver spårvagnstrafik och underhåll inom spårvägsanläggning.	3-4
102-3	Lokalisering av organisationens huvudkontor	Göteborg	
102-4	Antal länder som organisationen har verksamhet i och namnen på de länder där viktig verksamhet bedrivs.	Sverige	
102-5	Ägarstruktur och företagsform.	Ägs till 85 procent av Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB, organisationsnummer 559161-0190, som i sin tur ägs till 100% av Göteborgs Stadshus AB, samt till 15% av Västtrafik AB, 556558-5873.	
102-6	Marknader där organisationen är verksam	Göteborgs Spårvägar bedriver verksamhet i Göteborg och gränskommunen Mölndal	
102-7	Organisationens storlek.	Bolaget har 1 133 Mkr i omsättning, 491 Mkr i balansomslutning och 1 322 anställda.	9, 41
102-8	Total personalstyrka, uppdelad på anställningsform, anställningsvillkor och region.	Se separat tabell	41
102-9	Organisationens leverantörskedja	Göteborgs Spårvägar köper in varor och tjänster för cirka 353 Mkr från 702 leverantörer.	41
102-10	Förändringar i organisation eller leverantörskedja		3, 5-8
102-11	Försiktighetsprincipens användning inom organisationen		24
102-12	Medlemskap i hållbarhetsinitiativ	Inga medlemskap under 2020	
102-13	Engagemang i organisationer	Inga engagemang under 2020	
102-14	Uttalande från VD om relevansen av hållbar utveckling för organisationen och dess strategi		7-8
102-16	Organisationens värdegrund och uppförandekod	Bolaget följer Göteborgs Stads riktlinjer. Uppförandekod finns inte.	33-35, 37-38
102-18	Redogörelse för organisationens styrning		3-4, 7-8, 33-35

NUMMER I STANDARD	BESKRIVNING	HÄNVISNING TILL REDOVISNING SAMT KOMMENTARER	SIDA
102-40	Intressentgrupper som involverats av företaget		37-38
102-41	Andel anställda med kollektivavtal	100% av de anställda	
102-42	Princip för identifiering och urval av intressenter		37-38
102-43	Tillvägagångssätt vid kommunikation med intressenterna		37-38
102-44	Viktiga områden som har lyfts via kommunikationen och hur organisationen hanterat dessa områden		37-38
102-45	Organisationsstruktur	Om inte annat anges omfattar samtliga väsentlighetsaspekter Göteborgs Spårvägar	
102-46	Process för väsentlighetsanalys		37-38
102-47	Identifierade väsentliga aspekter		10-36
102-48	Förklaring till effekten av förändringar i information i tidigare redovisningar och skälen till dem	Inga väsentliga förändringar har gjorts	
102-49	Väsentliga förändringar som gjorts sedan föregående redovisningsperiod kring avgränsning och omfattning	Inga väsentliga förändringar har gjorts	
102-50	Redovisningsperiod	1 januari – 31 december 2020	
102-51	Senaste utgivna rapport	2019	
102-52	Redovisningscykel	Hållbarhetsrapporten uppdateras årligen	
102-53	Kontaktperson för redovisningen	Carola Weidenholm, kommunikatör, kommunikation@sparvagen.goteborg.se	
102-54	Redovisningen är upprättad enligt GRI Standard, nivå Core		39
102-55	GRI innehållsförteckning		40-41
102-56	Policy för externt bestyrkande av redovisningen	GRI-index huvudet	39
103-1	Avgränsning för identifierade områden inom organisationen	Om inte annat anges omfattas alla väsentlighetsaspekter	
	Avgränsning för identifierade områden utanför organisationen	Valda aspekter är inte väsentliga utanför organisationen	

Ekonomi

NUMMER I STANDARD	BESKRIVNING	HÄNVISNING TILL REDOVISNING SAMT KOMMENTARER	SIDA
103-2	Styrning, ledning och vägledande dokument	Styrelsen har haft nio ordinarie möten under 2020 och väsentliga frågor som behandlats är affärsplan, budget, produktstrategi, verksamhetsplaner, arbetsmiljö, säkerhet, intern kontrollplan samt bokslut och uppföljningsrapporter till Göteborgs Stadshus AB och stadsledningskontoret i Göteborgs Stad.	31-36
201-1	Skapat och levererat värde	Se tabell nedan till höger	41
205-2	Dialog och träning i anti-korruptionsarbete		34
205-3	Anti-korruptionshändelse och åtgärder genomförda		34

Miljö

NUMMER I STANDARD	BESKRIVNING	HÄNVISNING TILL REDOVISNING SAMT KOMMENTARER	SIDA
103-2	Styrning, ledning och vägledande dokument	Bolagets styrelse har haft nio ordinarie möten under 2019 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.	20-28
302-1	Energianvändning i våra fastigheter		21, 24
302-4	Minskad energianvändning i organisationen	Ej genomfört då fastigheten bytt ägare	24
305-1	Direkta GHG utsläpp (scope 1)		21-23
305-2	Indirekta GHG utsläpp (scope 2)		21-23
305-3	Andra GHG utsläpp (scope 3)		21-23
305-5	Minskning av GHG utsläpp		22
306-2	Avfall och hantering		26-27
307-1	Efterlevnad av lagstiftning		20

Socialt

NUMMER I STANDARD	BESKRIVNING	HÄNVISNING TILL REDOVISNING SAMT KOMMENTARER	SIDA
103-2	Styrning, ledning och vägledande dokumen	Styrelsen har haft nio ordinarie möten under 2020 och väsentliga frågor som behandlats är affärsplan, budget, produktstrategi, verksamhetsplaner, arbetsmiljö, säkerhet, intern kontrollplan samt bokslut och uppföljningsrapporter till Göteborgs Stadshus AB och stadsledningskontoret i Göteborgs Stad.	10-19
403-2	Anställdas trygghet och säkerhet	Sjukfrånvaro 8,6% varav korttidsfrånvaro 3,5%	10-19
419-1	Efterlevnad av lagar och regler kopplat till sociala och ekonomiska områden	Inga viten har varit aktuella i upphandlingsärenden	34-35

201-1 SKAPAT OCH LEVERERAT VÄRDE		
VÄRDE	INTRESSENT	MKR
Intäkter	Från kunder	1 159
Löner och andra ersättningar	Till medarbetare	485
Inköp varor och tjänster	Till leverantörer och partners	505
Betalning av skatter och avgifter	Till svenska staten	150
Räntekostnader	Till kreditgivare	0

102-8 ANTAL ANSTÄLLDA	
Antal anställda	1322
Medelantal anställda	1198
Anställningsform	Tillsvidareanställda: 1170 Tidsbegränsade: 55 Tidmanställda: 97
Kön	67% män, 33% kvinnor

Säkerhetsrapport för spårvagnstrafiken

Den här rapporten belyser Göteborgs Spårvägars trafiksäkerhetsarbete för verksamhetsåret 2020. Syftet är att kommunicera de risker som finns inom spårvägstrafikens område och de åtgärder som genomförs för att kontinuerligt öka säkerheten. Redovisningen omfattar genomgång och analys av trafiksäkerhetsmål, statistik, trender samt resultat av interna och externa revisioner.

Baserat på trenden ur ett femårsperspektiv, utfallet av olyckor under 2020 och utfallet av uppsatta trafiksäkerhetsmål, genomför vi samverkan med intressenter för att genomlys åtgärder som mynnar ut i ett åtgärdsprogram.

Innehållsförteckning

Systematiskt trafiksäkerhetsarbete	44
Revision	45
Väsentliga händelser och verksamhetens utveckling ..	46
Göteborgs Spårvägars trafiksäkerhetsmål	47
Statistik	49



Systematiskt trafiksäkerhetsarbete

Vi har en nollvision för olyckor till följd av vår verksamhet och för oss är det en självklarhet att våra resenärer ska känna sig trygga i spårvagnarna. Därför arbetar vi med förebyggande insatser för att öka trafiksäkerheten. När allvarliga olyckor sker genomför vi olycksutredningar för att identifiera de områden som behöver utvecklas för att försöka förhindra att liknande händelser sker igen. Trafiksäkerhetsarbetet är därigenom både ett proaktivt och reaktivt verktyg för att utveckla säkerheten över tid. En betydande del av vårt trafiksäkerhetsarbete bygger på rapportering och analys av avvikelser i trafiken.

Göteborgs Spårvägar har flera tillstånd från Transportstyrelsen för att bedriva vår verksamhet. Genom lagar och förordningar har vi krav och ansvar för att proaktivt bedriva ett eget trafiksäkerhetsarbete och därigenom försöka förhindra att olyckor inträffar. Säkerhetsordningen är det interna regelverket som krävs för att bedriva spårbunden trafik. Den avspeglar lagar och förordningar, samt anpassas till den egna verksamheten, så att den lever upp till de lagar och förordningar som finns.

Pågående och planerade insatser för att förbättra trafiksäkerheten

Spårvägstrafiken genomgår ständiga förändringar. Alla förändringar måste granskas och värderas ur trafiksäkerhetssynpunkt i enlighet med Lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg 1990:1157.

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

Vi arbetar proaktivt med att förhindra och begränsa effekten av negativa händelser inom vår verksamhet. Dessutom driver och deltar vi i flera nätverk och samarbetsforum med andra aktörer såsom Göteborgs Stad trafikkontor, Västtrafik, andra kollektivtrafikaktörer och Räddningstjänsten.

Riskanalyser och översyn av infrastruktur

I samarbete med Göteborgs Stads trafikkontor kontrollerar vi de platser där det sker många tillbud och olyckor, för att implementera förebyggande åtgärder och öka trafiksäkerheten. Efter varje olycka genomförs en utredning, som genererar förslag till preventiva åtgärder. Det kan handla om utbildningsinsatser för personalen, förändrat internt regelverk för hur vi hanterar olika situationer eller utveckling av signalsystem, förbättrad skyltning och siktförbättringar genom vegetationsröjning.



Göteborgs Spårvägar följer Transportstyrelsens rekommendationer som består av tre delar:

- ▶ rapporterande kultur
- ▶ lärande kultur
- ▶ rättvis kultur

Statistiska utfall är en del av arbetet, som i sin tur kan generera riskanalyser och i vissa fall över- syn av infrastruktur. Andra faktorer kan vara tillbud eller olyckor. Det genomförs löpande tillsyn på platser med komplexa trafiksituationer. Vi arrangerar även fortbildning av våra förare kring vanligt förekommande olyckstyper och hur de kan agera proaktivt för att minska dem.

Revision

Revision är en kontroll av verksamheten för att eftersöka hur en enhet eller avdelning följer de beskrivna arbetssätten och processer. Det är en del i säkerhetskulturen. Den består av gemensamma värderingar, föreställningar, attityder, kunskaper och beteenden hos individer och grupper i en organisation, inriktade på att skapa säkerhet i verksamheten.

Internrevision

Vår internrevisionsplan uppdateras löpande, för att all verksamhet ska revideras återkommande över tid. Fyra revisionstillfällen planeras över året men planen kan förändras om något oförutsett inträffar. Det gjorde det under 2020, då endast två revisioner genomfördes på grund av pandemin och arbetet med förändringar i vår organisation. Internrevisionens uppgift är att säkerställa att vi efterlever lagarna vi lyder under och att det systematiska trafiksäkerhetsarbetet bedrivs på ett ändamålsenligt sätt. Vid dessa tillfällen belyser vi även säkerhetskulturen i organisationen.

Externrevision

Transportstyrelsen utför i sin tur säkerhetstillsyn genom revisioner. Tillsynens huvudinriktning är att kontrollera att verksamheterna har en fungerande säkerhetsstyrning, det vill säga att de själva upptäcker och korrigerar sina fel och brister. Transportstyrelsen tillämpar riskbedömningar när de väljer ut vilka verksamheter som ska granskas och riktar sig primärt mot:

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

Transportstyrelsen hade för avsikt att besöka Göteborg Spårvägar i augusti 2020 men på grund av pandemin så valde de att skjuta på den till framtiden. Istället genomförde de ett företagsmöte via Skype i december 2020. Det omfattade hela vår verksamhet inom spårvägmed, fokus på vårt system för säkerhetsstyrning, samt dess tillämpning och effekt.



VAGNSMODELLER OCH NUTFÖRD TRAFIK	2020	2019	2018	2017	2016
Tågkilometer (miljoner) totalt	16,5	14,7	14,7	14,4	11,4
Antal spårvagnar M28 och M29	111	117	117	118	118
Antal spårvagnar M31	80	80	80	80	80
Antal spårvagnar M32	64	65	65	65	65
Antal spårvagnar M33 i provkörning	2	1	-	-	-

Väsentliga händelser och verksamhetens utveckling

Regionen kring Göteborg med kranskommuner har under en lång tid haft en positiv utveckling gällande arbetsmarknad och det i sin tur har inneburit en inflyttning till regionen. Det pågår även stora infrastrukturella förändringar, vilket också påverkar trafikmiljön med omfattande trafikomläggningar och entreprenadarbeten.

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

På grund av de stora infrastrukturella förändringarna som pågår i staden, krävs större fokus av samtliga trafikanter på hur de själva ska hitta och ta sig fram. Det resulterar i att fokus på övriga trafikslag och medtrafikanter minskar. Därmed ställs det extra höga krav på spårvagnsförarna att vara uppmärksamma och proaktiva.

Bedömning av ny organisation

Den 1 mars 2020 genomförde Göteborg Spårvägar en stor organisationsförändring, där trafik-säkerhetsenheten utförde en omfattande riskanalys som sedan sändes till Transportstyrelsen för väsentlighetsbedömning. Det i sin tur, gjorde bedömningen att organisationsförändringen kan genomföras utan att påverka trafiksäkerhetsarbetet negativt.

Särskild händelse vid Vasaplatsen

Den 5 april 2020 fastnar en strömavtagare i kontaktledningen i Vasaplatsen. Strömavtagaren fastnar i kontaktledningen och slits av från taket på spårvagnen. Vid den tekniska undersökningen upptäcks att vagnens jordning inte fungerat och troligen har spårvagnen en kort stund varit strömförande, vilket är förenat med livsfara. Ingen person kom till skada men vagnen fick omfattande skador i elektroniken på grund av att jordningen inte fungerat.

Den tekniska undersökning visar även att det var kolskenan på strömavtagaren som inte varit fastskruvad ordentligt och var den direkta orsaken till ledningsrasen. Varför vagnen varit strömförande ett kort stund berodde på rostiga jordflätor på spårvagnen. Här ledde utredningen fram till tätare kontroller av kolskenornas skruvförband på strömavtagare och det upprättades en ny checklista som påtalar att verkstäderna ska göra en kontroll av jordflätor mellan boggi och vagnkorg vid varje översyn 2 av spårvagnmodellen M31. Detta för att säkerställa att alla jordflätor kontrolleras vid översyn 2, som genomförs varje gång en vagn kört 10 000 km.



TRAFIKSÄKERHETSMÅL	ÅTGÄRDER
Mnska antalet fall i vagn med 15% jämfört med föregående år	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Utbildning av förare i mjukare körsätt ▶ Uppmana och utbilda förare att ha extra uppsyn avseende äldre passagerare ▶ Undersök tillsammans med västtrafik om automatiskt system för kollisionvarning kan implementeras för spårvagn inför 2021
Minska antalet vägtrafikolyckor med 10% jämfört med föregående år	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Översyn av olycksdrabbade platser tillsammans med trafikkontoret, som ansvarar för infrastrukturen ▶ Riskanalyser tillsammans med trafikkontoret inför åtgärder och förändringar i spåranläggningen
Minska antalet urspårningar med 20% jämfört med föregående år	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Omfattande renoveringar eller byte av växlar på depåområde. ▶ Upprättar ett tydligare regelverk för förarna i trafiksäkerhetsinstruktionen (TRI) ▶ Utökat antal säkerhetsväxlar på stan
Nollvision för antal kollisioner vagn i vagn	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Översyn av olycksdrabbade platser tillsammans med trafikkontoret, som ansvarar för infrastrukturen ▶ Undersökt tillsammans med västtrafik om automatiskt kollisionvarnings-system kan implementeras för spårvagn inför 2021
Nollvision för antal allvarligt skadade i samband med vår verksamhet	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Översyn av olycksdrabbade gång och cykelöverfarter tillsammans med trafikkontoret, som ansvarar för infrastrukturen.
Nollvision för antal omkomna i samband med vår verksamhet	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Beteendevetare från Chalmers utreder fotgängares beteende på uppdrag av Trafikkontoret. Rapport används som underlag vid analys av risker

Göteborgs Spårvägars trafiksäkerhetsmål

Inför 2017 satte Göteborgs Spårvägar upp fem nya trafiksäkerhetsmål för spårvagnstrafiken som gäller tills vidare. De nya målen ska leda till färre olyckor och en starkare samsyn om hur vi arbetar förebyggande med trafiksäkerhet i alla delar, för att ge ännu bättre förutsättningar för trafik-säkra fordon, förare och infrastruktur.

Analys

Vårt viktigaste mål är en nollvision för omkomna i spårvägstrafiken, vilket vi nådde under 2020. När det gäller övriga mål nådde vi endast ända fram när det gäller vägtrafikolyckor och urspårning. Det går inte att utesluta att pandemin med start 2020 har påverkat olycksstatistiken även om det kan samverka med andra parametrar. Eftersom fler arbetat hemma och trafiken varit mindre tät, minskar konflikterna ute i trafiken vilket påverkar utfallet.

Urspårning

Den stora förbättringen som skett gällande urspårningar kan dock inte förklaras av pandemin. Växlar har renoverats och bytts ut på depåområden, regler har uppdaterats och fler säkerhetsväxlar har installerats på stan, vilket påverkar det positiva utfallet.

Vägtrafikolyckor

Vägtrafikolyckor sker ofta på platser där flera trafikslag samsas på trånga ytor. Lyckligtvis håller fordonen generellt låg fart här, vilket oftast ger små konsekvenserna och sällan med personskaador som följd. Den komplexa trafiksituationen som råder i Göteborg kommer troligtvis fortsatt ha inverkan på spårvagnstrafiken och därmed kommer troligtvis riskerna för vägtrafikolyckor fortsatt att vara ett problem, även om vi och framförallt förarna blir bättre på att hantera dem.

Nollvision allvarligt skadade

Göteborgs Spårvägar arbetar aktivt tillsammans med Göteborgs Stads trafikkontor för att se över de mest utsatta platserna med målet att bygga bort viss problematik samt att förstärka skyltningen på de platser där trafikslagen korsar varandras färdvägar.

Under 2019 infördes en ny aktivitet, "Fika för säkerhets skull", där Trafiksäkerhets- och säkerhetsenheten vid fyra tillfällen bjuder in förarkåren till att ställa frågor kring trafiksäkerhet och säkerhet. Syftet är att finnas tillgängliga för personalen och visa att deras inrapporterade avvikelser genererar förändring. Den här aktiviteten har på grund av pandemin pausats under 2020.

6 Kortedala



Likaså har vi tvingats flytta fram den årliga fortbildningsdagen för förarna. Här går vi bland annat igenom nyheter i regelverket TRI (Trafiksäkerhetsinstruktion), diskuterar olyckdrabbade platser och hur farliga situationer kan uppkomma och undvikas.

Risk finns att det kan påverka trafiksäkerheten negativt under 2021 men det är en medveten risk vi varit tvungna att väga emot smittspridningen av covid -19.

Under året har sju personer skadats allvarligt till följd av spårvagnsolyckor:

- ▶ 5 personer blev allvarligt skadade i fotgängarolyckor
- ▶ 1 person blev allvarligt skadad i ett självmordsförsök
- ▶ 1 person blev allvarligt skadad i en vägtrafikolycka med cykel

MÅL	UTFALL 2020	UTFALL 2019	FÖRÄNDRING I PROCENT
Minska antalet fall i vagn med 15% jämfört med föregående år	37	39	-5
Minska antalet vägtrafikolyckor med 10% jämfört med föregående år	197	252	-22
Minska antalet urspårningar med 20% jämfört med föregående år	6	17	-65
Nollvision för antal kollisioner vagn i vagn	16	18	-11
Nollvision för antal allvarligt skadade i samband med vår verksamhet	7	8	-12,5
Nollvision för antal omkomna i samband med vår verksamhet	0	0	-

Statistik

Göteborgs Spårvägar rapporterar alla händelser, tillbud och olyckor i en händelsedatabas. För varje olycka händer flera tillbud och det är genom att följa tillbudsrapporteringen som vi kan utforma ett proaktivt säkerhetsarbete. Fortsatt arbete pågår för att förenkla och effektivisera rapporteringsvägarna samt förbättra återkopplingen till de som rapporterar.

Vi utbildar också all säkerhetspersonal i händelsedatabasen och vikten av att rapportera i systemet. Under 2020 minskade de inrapporterade tillbuden något.

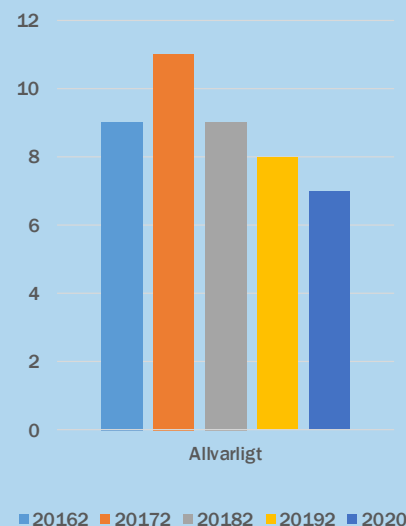
Under de senaste åren har antal rapporterade tillbud legat omkring 2 500. Vi har cirka 620 förare, vilket innebär drygt tre inrapporterade tillbud per förare och år. I slutet av 2019 inledde vi ett arbete för att informera förarna om vikten av att rapportera tillbud, eftersom de är ett viktigt underlag i det fortsatta säkerhetsarbetet. Det är sannolikt att antal inrapporterade tillbud är lågt i relation till det verkliga utfallet. Under 2021 är förhoppningarna att ett nytt system för avvikelshantering ska underlätta rapporteringen för förarna via en mobil lösning.

Det senaste decenniet har antalet olyckor uppgått till drygt 700 per år, men har under en rad år minskat till cirka 500. För 2020 hamnar siffran på knappt 400. Antalet allvarligt och lindrigt skadade minskade också under 2020. Om vi ser till vår totala trafikutövning, där vi körde cirka 16,5 miljoner tågkilometer under 2020, är antalet skadade relativt lågt. Dock är varje skadad en för mycket och vi fokuserar hela tiden på vårt förebyggande arbete.

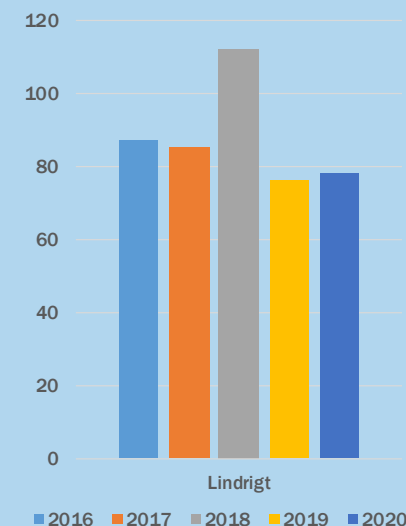
Skadade och omkomna

För tredje året i rad har vi uppnått nollvisionen för omkomna till följd av vår verksamhet. Dessutom har andelen allvarligt skadade och lindrigt skadade minskat. När det gäller andelen allvarligt skadade, nådde vi under året inte den uppsatta nollvisionen men kategorin har minskat något under året. Personolyckor står för den största andelen av alla skadade och omkomna.

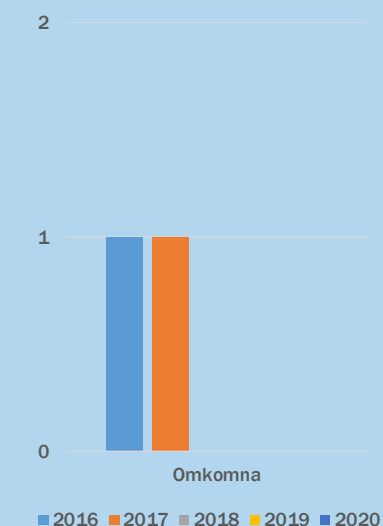
Antal allvarligt skadade



Antal lindrigt skadade



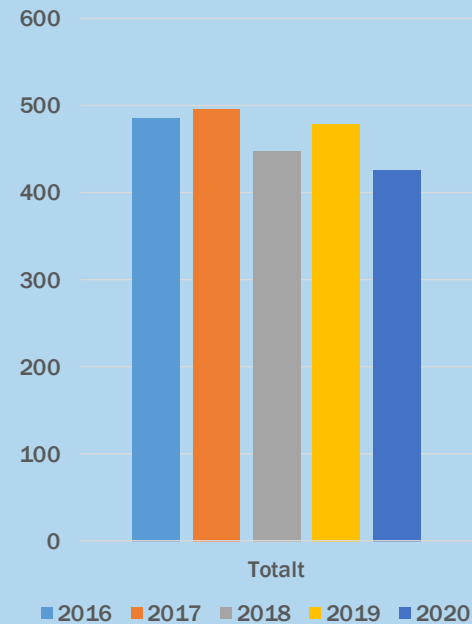
Antal omkomna



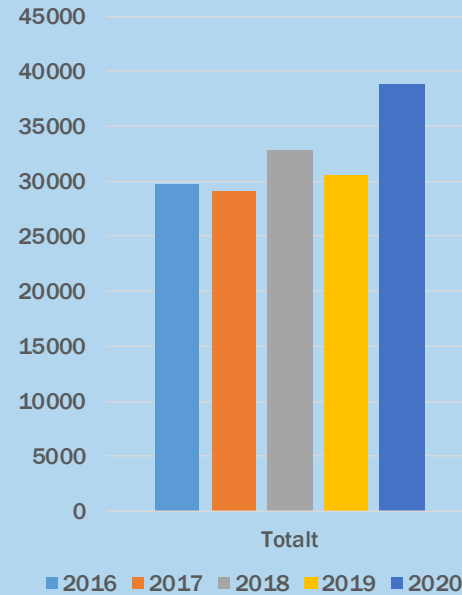
Sammanställning alla händelsekategorier

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

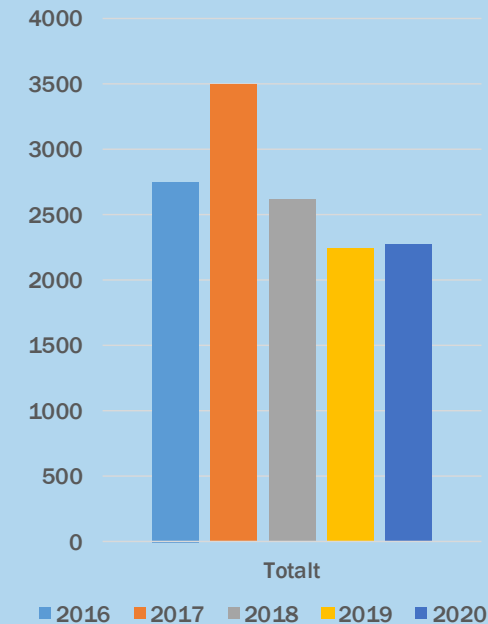
Totalt antal olyckor



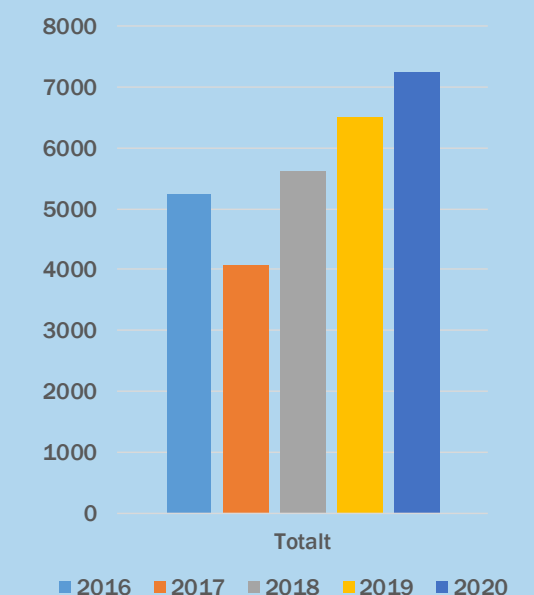
Totalt antal körda tågkilometer innan olycka



Totalt antal tillbud



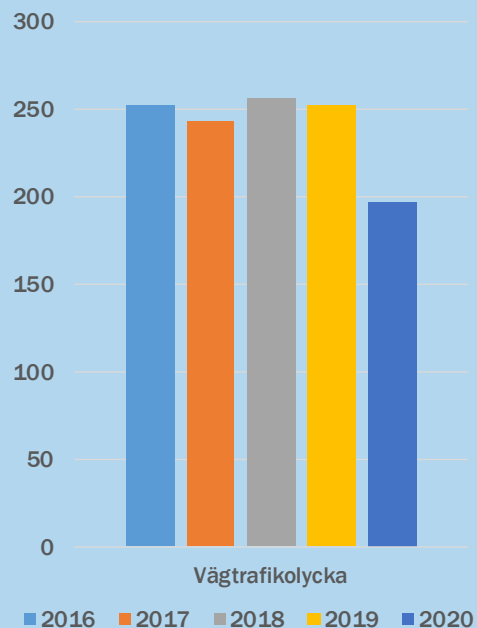
Totalt antal körda tågkilometer innan tillbud



Vägtrafikolycka

Vägtrafikolyckorna står för nära hälften av det totala antalet olyckor i vår verksamhet. Den dominerande enskilda olycksorsaken är vänstersvängande fordon framför spårvagn. Dess bättre handlar det främst om materiella skador i denna kategori.

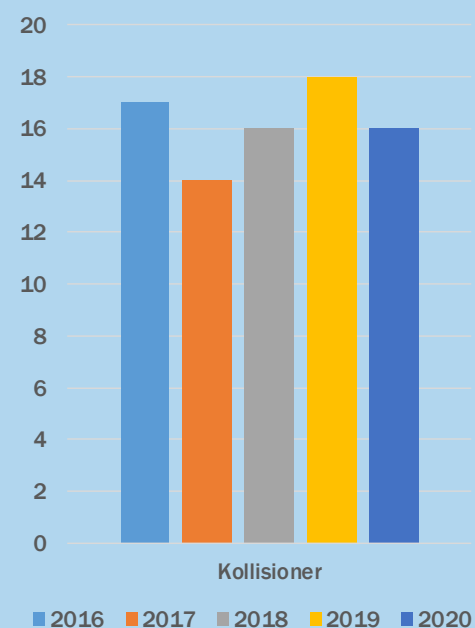
Antal vägtrafikolyckor



Kollision

Antal kollisioner minskade något jämfört med föregående år, men sett över en fem-årsperiod är utfallet relativt oförändrat. Under verksamhetsåret 2020 skedde en mer omfattande kollision vid Korsvägen som orsakade lindriga skador på två passagerare. Kollisionerna fördelades under 2020 till 10 på depåområde och 6 på trafikspår.

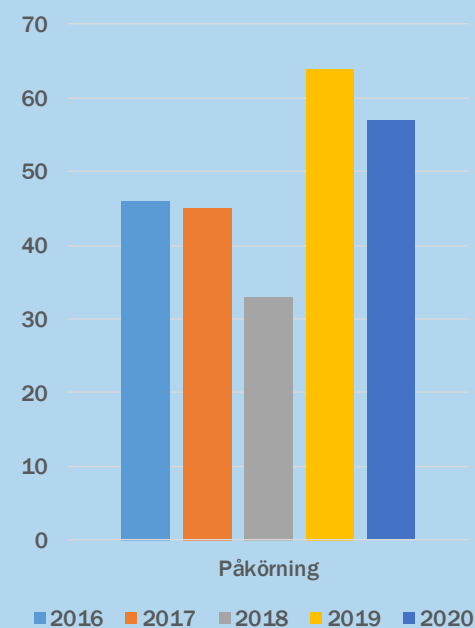
Antal kollisioner



Påkörning

Det är en utmaning att förebygga påkörningsolyckor, då det ofta handlar om påkörning av material som hamnat i spåranläggningen av en eller annan orsak. Vi har ett nära samarbete med trafikkontoret i Göteborgs Stad för att påverka utfallet. Vid påkörning förekommer dock sällan personskador.

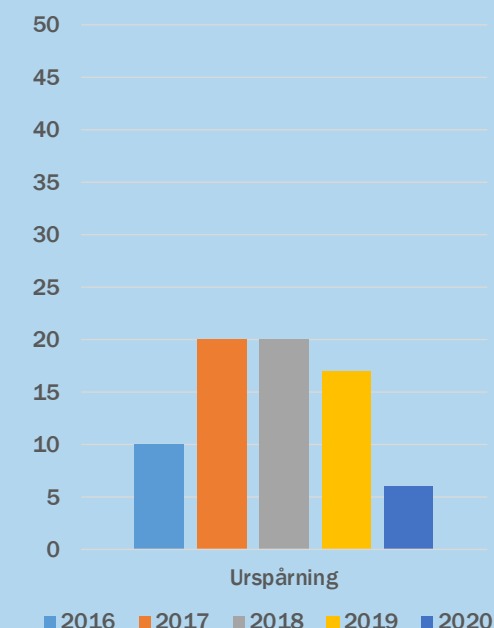
Antal påkörningar



Urspåring

De flesta urspåringar sker inne på våra depåområden. Det beror oftast på fel i spåranläggningen, alternativt handhavandefel hos spårvagnsföraren. Här ligger fokus i det förebyggande arbetet på att förbättra spårunderhållet och förarnas körbeteende.

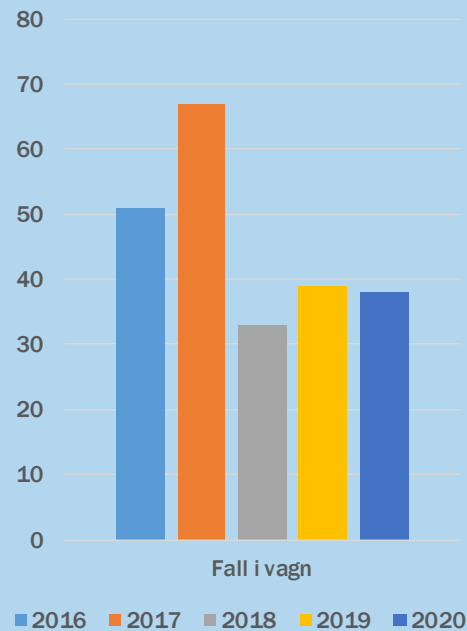
Antal urspåringar



Fall i vagn

Genom flera av våra åtgärder kunde vi under 2018 minska antalet fall i vagn. Bland annat har en förändring i mjukvaran till styrsystemet på vagnsmodell M31, möjliggjort mjukare fartpådreg efter stopp. Andra insatser är utbildning av förare om vikten av att köra mjukt. Av de som faller och skadar sig i en vagn, är det primärt två kategorier av resenärer: äldre över 70 år och resenärer som är onyktra.

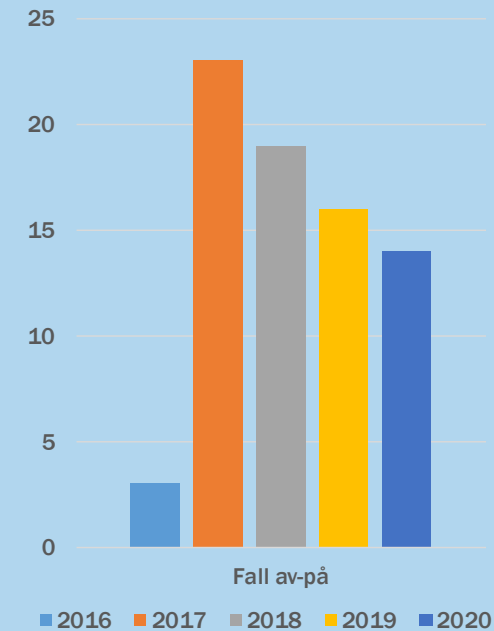
Antal fall i vagn



Fall vid av- och påstigning

Fall vid av- och påstigning är svårt att förebygga. Förhoppningsvis minskar olyckorna i den här kategorin när de nya vagnarna med låggolv ersätter äldre vagnstyper. Det låga utfallet under 2016 kan förklaras med felaktigheter eller utebliven rapportering.

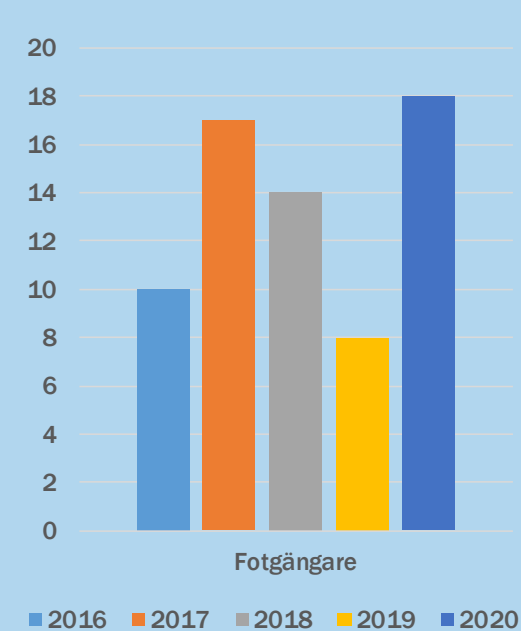
Antal fall vid av- och påstigning



Fotgängarolycka

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

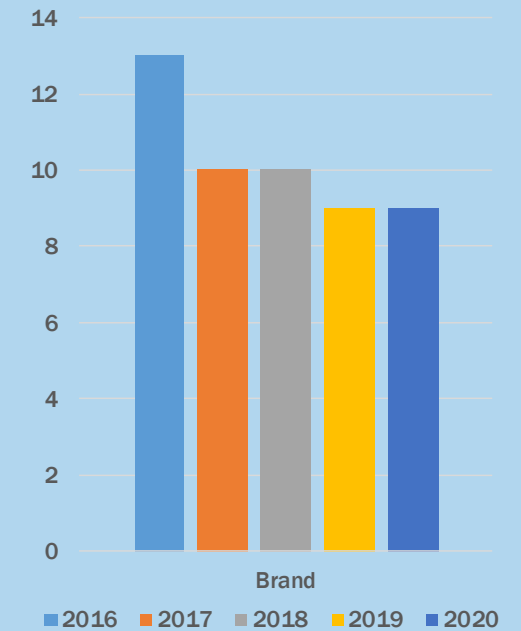
Antal fotgängarolyckor



Brand

Brandorsakerna beror bland annat på fel i den mekaniska bromsen i vagnstyperna M28 och M29 eller rökutveckling från bromsmotstånd (M31). Vid ett tillfälle startade en brand i elektroniken på en M32:a, men det tillhör ovanligheterna. 2020 hade vi även en brand på depå Majorna. Antal bränder har minskat något under decenniet men har under de senaste fyra åren legat på samma nivå.

Antal bränder



Terminologi

De begrepp och benämningar som används i rapporten följer Transportstyrelsens fastställda normer.

Här nedan hittar du de vanligaste begreppen:

Tillbud	Oönskad händelse, som under något andra betingelser kunde lett till olycka. Tillbud till olycka innefattande kategori 1–3 se nedan.
Olycka	Oönskad och icke uppsåtlig händelse, eller följd av händelser, som får skadliga konsekvenser. Olycka innefattande kategori 4–7 se nedan
(0)	Händelse utan säkerhetsmässig betydelse
(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.
(4) Mindre olycka	Enbart materiella skador och kostnader med högst 100 000 kronor. Ej personskador.
(5) Olycka	Lindriga personskador och/eller Skador på vagnar och spåranläggning samt omgivning upp till 1,5 miljoner kronor
(6) Allvarlig olycka	Allvarliga personskador eller omkomna. Skador på vagnar och spåranläggning samt omgivning för mer än 1,5 miljoner kronor.
(7) Omfattande olycka	Flera omkomna, stora materiella skador på vagnar och omgivning
Omkomna	Person som avlider inom 30 dagar till följd av olyckan
Allvarligt skadade	Intagen på sjukvårdsinrättning 24 timmar eller mer
Lindrigt skadade	Intagen på sjukvårdsinrättning 24 timmar eller mindre
Resande	Personer som befinner sig på spårvagnen eller stiger av/på spårvagnen
Kollision	Sammanstötning mellan spårfordon
Påkörning	Sammanstötning med föremål, här ingår även viltolyckor
Vägtrafikolycka	Sammanstötning vid spårvägstrafik i gatumiljö mellan spårfordon och vägfordon
Plankorsningsolycka	Sammanstötning på särskild banvall i plankorsning (korsning i plan mellan väg och spårväg som är anlagd på särskild banvall) mellan spårvagn och fordon
Urspärning	Olycka som medför att minst ett hjul på spårfordon lämnar rälen
Personolycka	Person avlider (inklusive självmord) eller skadas vid av- och påstigning, fall från spårvagn/i spårvagn eller när människor körs på av spårvagn
Brand	Olycka som utgörs av brand eller rökutveckling i spårfordon, spåranläggning eller annan egendom till följd av spårtrafik
Särskild bana	Spårvagnen trafikerar på egen banvall, korsningar med övriga trafikslag samt gångöverfarter förekommer som kan vara ljusreglerade
Gatuspår	Spårvagnen trafikerar tillsammans med fotgängare, cyklar, bilar och bussar ett spår förlagd i gatumiljö

Vi sätter Göteborg i rörelse.



Producerad InHouse: Carola Weidenholm
Fotografi: Jenny Ingemarsson, Robert Lindberg,
Carola Weidenholm, Pixabay