

Göteborgs Stad  
Stadsledningskontoret  
In-Anna Knutsdotter

2019-05-08

### **Svar på tips 15-2019 gällande Göteborgs Spårvägar bristande agerande av ledningen**

Beträffande rekryteringar så har Göteborgs Spårvägar (GS) till följd av bland annat inkomna tips styrt upp processen och följer stadens riktlinjer. Gällande rekryteringsrutin ska tillämpas. Tydliggörande och genomgång av rutinen har gjorts med samtliga chefer. I det fall något avsteg från rutinen anses vara befogat ska detta stämmas av mellan rekryterande chef och HR-chef och dokumenteras, undertecknas samt arkivföras. Rutinen är publicerad på GS verksamhetsledningssystem (VLS).


I påståendet om att en chef (BEJ) var den som initierade och drev en cafeteria framgår inte var denna ska ha funnits. Vårt antagande är att tipsaren avser Kvillegaraget. I det fall detta stämmer så är verksamheten avslutad (vilket även meddelats stadens visselblåsarfunktion). Verksamheten uppstod som en service till personalen för ganska många år sedan då mat/fikamöjligheter var begränsade i området kring garaget.

Matsalen i Majorna avslutades 2016 på initiativ av dåvarande depåchef efter det att Miljöförvaltningen anmält hinder för verksamheten. Detta var före det att BEJ tillträtt sin tjänst som chef för spårvagnsverksamheten. GS har tydligt meddelat samtliga chefer att inga kontantkassor får förekomma och även krävt bekräftelse från desamma att inga sådana finns.

Ekonomichefens möjlighet till insyn i alla delar av verksamheten, som även är geografiskt spridd, sker till del genom styrning via policy och riktlinjer som ansvarig chef väntas följa, men även via den internkontroll som görs. Cafeterian i Kvillegaraget och matsalen i Majorna har tidigare inte ingått i GS räkenskaper utan bedrivits som en ”matklubb” av anställda på respektive plats.

Konsekvensen av bland annat tidigare tips har inneburit att GS skiljt vissa personer från sina tjänster. I andra fall har bedömningen varit att exempelvis samtal, kompetensutveckling och noggrann uppföljning varit lämpliga åtgärder.

Ledningen har agerat och vidtagit åtgärder. Ytterligare åtgärder kommer att vidtas men vissa av dessa kräver tid som exempelvis förändring av företagskulturen.



Nils-Gunnar Ernstson,  
VD Göteborgs Spårvägar

**Från:** In-Anna Knutsdotter <[in-anna.knutsdotter@stadshuset.goteborg.se](mailto:in-anna.knutsdotter@stadshuset.goteborg.se)>

**Skickat:** den 9 maj 2019 16:05

**Till:** Info <[info@sparvagen.goteborg.se](mailto:info@sparvagen.goteborg.se)>

**Kopia:** Nils-Gunnar Ernstson <[Nils-Gunnar.Ernstson@sparvagen.goteborg.se](mailto:Nils-Gunnar.Ernstson@sparvagen.goteborg.se)>; SLK Whistleblower-SLK <[whistleblower.slk@stadshuset.goteborg.se](mailto:whistleblower.slk@stadshuset.goteborg.se)>

**Ämne:** Tips 15-2019 Göteborgs Spårvägar AB bristande agerande av ledningen - avslut av ärende

**Till:** Göteborgs Spårvägar AB

**Kopia:** Nils-Gunnar Ernstson

Ett tips inkom till Göteborgs Stads externa visselblåsarfunktion som rörde Göteborgs Spårvägar AB. En anonym tipslämnare menade att de tidigare oegentligheter som framkommit har hanterats bristfälligt av ledningen. Den externa mottagningsfunktionen (PWC) kom till slutsatsen att tipset skulle utredas av Göteborgs Stad. Visselblåsarfunktionen önskade därför att bolaget skulle bemöta det som gjordes gällande i tipset.

Av bolagets svar framgår att processen avseende rekryteringar har styrts upp. Av svaret framgår även att de verksamheter med kontanthantering som beskrivs i tipset har förekommit under längre tid men numera är avslutade. Bolaget har meddelat samtliga chefer att sådan typ av verksamhet inte får förekomma, samt bett om bekräftelse från cheferna att inga sådana nu ska finnas. Bolaget menar även att man vidtagit åtgärder utifrån tidigare tips, bland annat genom att skilja vissa personer från sina tjänster, hålla samtal, följa upp vissa delar mer noggrant samt arbeta med kompetensutveckling. Bolaget beskriver också att ytterligare åtgärder för att exempelvis förändra företagskulturen kommer att vidtas, men kräver tid.

Visselblåsarfunktionen ser positivt på att bolaget har vidtagit åtgärder men vill framhålla att ”tonen i toppen”, det vill säga att ledningen är goda föredömen och t ex följer regelverk, är viktigt för att få en välfungerande organisationskultur. Utifrån det är uppgifterna som lyfts fram i tipset avseende bristande förtroende för chefer i ledande ställning något bolaget har att beakta. Det är av vikt att det arbete som påbörjats fortsätter gällande förändring av företagskulturen och en stärkt intern kontroll. Visselblåsarfunktionen har fortlöpande haft möten med bolagets ledning för att följa arbetet och önskar ha ytterligare ett möte med er i mitten av juni. Visselblåsarfunktionen gör bedömningen utifrån bolagets svar att de frågeställningar som väcks i tipset är besvarade. Tipset avskrivs härmed från vidare utredning.

Med vänliga hälsningar

In-Anna Knutsdotter  
Interncontroller

GÖTEBORGS STAD  
Stadsledningskontoret, strategisk samordning  
Telefon: 031-368 00 62  
E-post: [in-anna.knutsdotter@stadshuset.goteborg.se](mailto:in-anna.knutsdotter@stadshuset.goteborg.se)

Postadress: 404 82 Göteborg  
Besök: Gustaf Adolfs Torg 4  
[www.goteborg.se](http://www.goteborg.se)



**Årsberättelse**

# **Trafiksäkerhet för Spårvagnstrafiken 2018**

## Innehållsförteckning

Innehållsförteckning .....	2
1 Inledning .....	3
2 Systematiskt trafiksäkerhetsarbete.....	3
2.1 Pågående och planerade insatser för att förbättra trafiksäkerheten.....	3
2.2 Revisioner .....	4
3 Väsentliga händelser och verksamhetens utveckling.....	4
3.1 Trafiktjänster /Utförd trafik.....	5
4 Göteborgs Spårvägars trafiksäkerhetsmål.....	5
4.1 Måluppfyllnad .....	5
4.2 Genomförda åtgärder.....	6
5 Statistik .....	7
5.1 Sammanställning skadade och omkomna .....	7
5.2 Sammanställning alla händelsekategorier .....	8
5.3 Vägtrafikolycka .....	9
5.4 Kollision .....	9
5.5 Påkörning.....	10
5.6 Plankorsningsolycka .....	10
5.7 Urspårning .....	11
5.8 Personolycka .....	11
5.9 Brand.....	14
5.10 Vagnfel i dörr .....	15
5.11 Vagnfel i ramp.....	16
5.12 Övrigt.....	17
6 Terminologi .....	18



## 1 Inledning

Denna rapport belyser Göteborgs Spårvägars (GSAB) trafiksäkerhetsarbete för verksamhetsåret 2018. Syftet med rapporten är att kommunicera de risker som finns inom spårvägstrafikens miljö och de åtgärder som genomförs för att kontinuerligt öka säkerheten. Redovisningen omfattar genomgång och analys av säkerhetsmål, statistik, trender samt resultat av interna och externa revisioner.

Baserat på trenden i ett femårsperspektiv, utfallet av olyckor under 2018 och utfallet av uppsatta trafiksäkerhetsmål, genomförs samverkan med intressenter för att genomlysna åtgärder som mynnar ut i ett åtgärdsprogram.

## 2 Systematiskt trafiksäkerhetsarbete

Det är en självklarhet att våra resenärer känner sig trygga i spårvagnar och bussar. Trafiksäkerhet är en förutsättning för att driva vår verksamhet. Vi arbetar med förebyggande insatser för att öka säkerheten och när olyckor händer gör vi olycksutredningar för att kunna utveckla vår verksamhet och förhindra att liknande olyckor sker igen. Vi arbetar även proaktivt för att minska antalet händelser. Vi utbildar kontinuerligt våra medarbetare inom säkerhetsområdet.

Göteborgs Spårvägars trafiksäkerhetsarbete baseras på gällande regler och erhållna tillstånd. Utöver det har Göteborgs Spårvägar enskilt och tillsammans med trafikkontoret i Göteborgs Stad satt upp ytterligare säkerhetsbarriärer för att försöka förhindra och minimera påverkan av olyckor. Alla tillståndshavare inom järnvägsområdet, vilket inkluderar spårväg och tunnelbana, har ansvar att bedriva eget säkerhetsarbete för att försöka förhindra att olyckor inträffar. Vi har samlat vår säkerhetsstyrning för spårvagnsverksamheten i vår säkerhetsordning, SÅO.

En betydande del av vårt trafiksäkerhetsarbete bygger på rapportering av avvikelser i trafiken.

### 2.1 Pågående och planerade insatser för att förbättra trafiksäkerheten

Spårvägstrafiken genomgår ständiga förändringar. Dessa kan bland annat vara av teknisk art, linjenätsförändringar eller tidtabellsförändringar. Alla förändringar måste granskas och värderas ur säkerhetssynpunkt i enlighet med *Lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg*. Det grundläggande kravet i lagen är att en förändring skall vara minst lika säker eller säkrare än tidigare.

Göteborgs Spårvägar arbetar proaktivt med att förhindra och begränsa effekten av negativa händelser inom vår verksamhet. Vi driver och deltar i flera nätverk och samarbetsforum med andra aktörer såsom trafikkontoret, Västtrafik, andra kollektivtrafikaktörer och blåljusmyndigheter.

#### 2.1.1 Riskanalyser och översyn av infrastruktur

Göteborgs Spårvägar genomlyser i samarbete med trafikkontoret platser där det sker många tillbud och olyckor för att genomföra förebyggande åtgärder och öka säkerheten. Sådana åtgärder kan bestå av signalsystem, förbättrad skyltning och siktförbättringar vid vegetation.

Statistiskt utfall är en grund i arbetet med riskanalyser och översyn av infrastruktur. Andra faktorer kan vara tillbud eller olyckor. Det genomförs löpande tillsyn på platser med komplex trafiksituation.

Vi arrangerar även fortbildning av våra förare gällande vanligt förekommande olyckstyper och hur man som förare kan agera proaktivt för att minska dessa.

#### 2.1.2 Riktade insatser och sociala engagemang

Göteborgs Spårvägar deltar i olika sociala engagemang i syfte att öka förståelsen för verksamheten och riskerna som finns i spårvagnstrafiken. Det handlar om samarbete med skolor, stadsdelsförvaltningar och socialtjänsten där vi bland annat belyser riskerna kring utvändigt medåkning, laserskjutning och faran med att bära hörlurar i trafikmiljö. Vi samarbetar med flera olika projekt, bland annat MBU (Människan Bakom Uniformen), SSPF (Skola-Socialtjänst-Polis-Fritid), PAR (Polis, Ambulans, Räddningstjänst) där träffar regelbundet arrangeras.

Göteborgs Spårvägars engagemang i MBU innebär att ungdomar bjuds in till vår verksamhet och får testa hur det är att arbeta som spårvagnsförare och trafikledare.

## **2.2 Revisioner**

Inför varje verksamhetsår tar Göteborgs Spårvägar fram en revisionsplan, där målsättningen är att merparten av organisationen som berör trafiksäkerhet ska bli genomlyst. Normalt planeras fyra revisionstillfällen per år. Inom ramen för internrevision säkerställer Göteborgs Spårvägar att rådande regelverk efterlevs och att det systematiska trafiksäkerhetsarbetet bedrivs på ett ändamålsenligt sätt.

Transportstyrelsen (TS) utför säkerhetstillsyn (extern revision) för att bibehålla och helst förbättra den höga säkerheten som idag råder inom svensk spårtrafik. Tillsynens huvudinriktning är att kontrollera att verksamhetsutövarna har en fungerande säkerhetsstyrning, det vill säga att verksamheten själv upptäcker och korrigerar sina fel och brister. Transportstyrelsen tillämpar riskbedömningar när de väljer ut vilka verksamheter som ska granskas. Tillsyn riktas 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

### **2.2.1 Internrevision**

Under 2018 genomfördes tre revisioner. Utöver det genomfördes en revisionsutbildning för all personal på Trafiksäkerhetsavdelningen i syfte att ytterligare stärka medarbetarnas kompetens.

För 2019 planeras fyra revisionstillfällen.

### **2.2.2 Externrevision**

Under 2018 reviderade Transportstyrelsen Göteborgs Spårvägar med inriktning på säkerhetskultur inom flera områden. Säkerhetskultur handlar om organisationens sätt att tänka och agera i förhållande till risk och säkerhet, det vill säga hur en organisation prioriterar och faktiskt arbetar med risker och säkerhet kopplat till sin verksamhet. Det är tre områden som Transportstyrelsen anser vara särskilt viktiga för att kunna skapa en god säkerhetskultur i en organisation: rapportering, lärande och rättvis kultur.

Brister identifierades inom följande områden:

- Bristande återkoppling till Göteborgs Spårvägars medarbetare både enligt ledningen själva och vid verifieringen med operativ personal.
- Vissa medarbetare upplever att de inte är delaktiga i att utveckla och förbättra trafiksäkerhetsarbetet.

Punkterna stängdes efter återkoppling till Transportstyrelsen där Göteborgs Spårvägar presenterade en handlingsplan, som bland annat omfattar en mobil kommunikationslösning till förarkåren, personliga användarkonton till samtliga medarbetare för att förbättra informationsflöden och återkoppling samt utveckling av en personlig larmlösning.

## **3 Väsentliga händelser och verksamhetens utveckling**

Det pågår stora infrastrukturella förändringar i Göteborg och dess kranskommuner vilket påverkar trafikmiljön på många sätt. Trafikomläggningar och omfattande entreprenadarbeten påverkar trafiksituationen i stor utsträckning, vilket medför ökad risk för tillbud och olyckor.

En utmaning för spårvagnstrafiken är att den till stor del körs i gatuspår tillsammans med andra fordon, cyklister och gångare. På grund av den föränderliga trafikmiljön så behöver samtliga trafikanter rikta ökad uppmärksamhet på omgivningen och ha fokus på att lokalisera sig, vilket resulterar i att fokus på övriga trafikslag och medtrafikanter minskar. Det ställs därmed extra höga krav på spårvagnsförarna att vara uppmärksamma och proaktiva.

### 3.1 Trafiktjänster /Utförd trafik

Under åren 2013 till 2018 har Göteborgs Spårvägar utfört följande produktion och haft följande vagnstyper i trafik:

	2014	2015	2016	2017	2018
Tågkilometer (miljoner) totalt	14,3	14,3	14,4	14,4	14,7
Antal spårvagnar M28 och M29	118	118	118	118	117
Antal spårvagnar M31	80	80	80	80	80
Antal spårvagnar M32	65	65	39	65	65

## 4 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 trafiksäkra fordon, förare och infrastruktur. Målområdena och åtgärdsprogram redovisas i tabellerna 4.1 *Måluppfyllnad* samt 4.2 *Genomförda åtgärder*.

Vi arbetar också med att förtydliga roller och skapa ännu bättre förutsättningar för rätt kompetens hos förare och teknisk personal. Målet är att etablera en än mer starkare trafiksäkerhetskultur i hela verksamheten.

### 4.1 Måluppfyllnad

Mål	Utfall 2016	Utfall 2017	Utfall 2018	Förändring
Minska antalet fall i vagn med 15% jämfört med föregående år	51	67	33	- 49,0%
Minska antalet vägtrafikolyckor med 10% jämfört med föregående år	252	243	256	+5,0%
Minska antalet vagnsfel i dörr med 15% jämfört med föregående år	4 807	4 650	5 229	+12,0%
Minska antalet vagnsfel i ramp med 15% jämfört med föregående år	926	870	857	- 1,5%
Nollvision för antalet allvarligt skadade i samband med vår verksamhet	9	11	9	- 22,0%
Nollvision för antalet omkomna i samband med vår verksamhet	1	1	0	-

## 4.2 Genomförda åtgärder

Mål	Åtgärder
Minska antalet fall i vagn med 15% jämfört med föregående år	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nya programvaror i M31 för att möjliggöra en mjukare start</li><li>• Omprogrammering av monitorer i förarhytt för bättre övervakning av dörrar</li><li>• Utbildning i mjukare körsätt</li></ul>
Minska antalet vägtrafikolyckor med 10% jämfört med föregående år	<ul style="list-style-type: none"><li>• Översyn av olycksdrabbade platser tillsammans med trafikkontoret, som ansvarar för infrastrukturen</li><li>• Riskanalyser tillsammans med trafikkontoret inför åtgärder och förändringar i spåranläggningen</li><li>• Extra informationsinsatser till förare om olycksdrabbade platser samt hur de kan agera proaktivt för att förebygga olyckor</li></ul>
Minska antalet vagnfel i dörr med 15% jämfört med föregående år	<ul style="list-style-type: none"><li>• Utbildningsinsatser pågår för vagnfel i förr på vagnstypen M32, där majoriteten av dessa fel uppstår. I samband med att fler M32:or sätts i trafik har antalet felrapporter ökat.</li></ul>
Minska antalet vagnfel i ramp med 15% jämfört med föregående år	<ul style="list-style-type: none"><li>• Komponentbyte av kabelhandske på vagnstyp M31 samt tätare intervall för underhåll infördes kvartal 3 2018</li><li>• Arbete pågår med att förstärka det förebyggande underhållet och införa daglig kontroll av ramp</li></ul>

### 4.2.1 Analys

Måluppfyllnaden för 2018 var positiv för **Fall i vagn**, men för övriga områden nåddes inte målen. Den betydande minskningen av Fall i vagn beror på en förändrad mjukvara i spårvagnsmodellen M31 som möjliggör mjukare start från stillastående vagn till rörelse. Utbildningsinsatser har genomförts med förarkåren för att belysa vikten av mjuk körning.

Vi nådde vår nollvision avseende omkomna till följd av vår verksamhet under 2018.

För övriga områden där målen inte uppfylldes skiljer sig orsakerna till att målen inte nåddes.

**Vägtrafikolyckor** – ökad trafik i innerstan och i spårområden har lett till att antalet olyckor har ökat. Största ökningen avser olyckor mellan spårvagn och buss. Trots detta minskar det totala antalet olyckor. Följande platser är extra utsatta: Åkareplatsen, Nordstan och närliggande områden samt Järntorget. I tillägg till dessa områden har den komplexa trafiksituationen som råder i Göteborg stor inverkan.

**Vagnfel i dörr** – 2015 beslutades att alla dörrar ska öppnas på alla hållplatser. Detta sker inte i enlighet med gångintervallet som beställts i fordonens ursprungsspecifikation. Det innebär att dörrarna slits fortare än vad underhållsplanen är planerad för och att felen har ökat. Underhållsplanen har ändrats under 2018 för att möta det större underhållsbehovet.

**Vagnfel i ramp** – konstruktionen har utmaningar med smuts och vibrationer som påverkar dess funktionalitet. Underhållsorganisationen arbetar med anpassning av underhållsprogrammet som ska bli mer förebyggande och heltäckande.

**Nollvision allvarligt skadade** – fyra personer blev allvarligt skadade: i fotgängarolyckor, tre personer i vägtrafikolyckor, en person skadades vid kollision och en person vid fall i samband med av- och påstigning.



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

Under 2018 deltog Trafiksäkerhetsenheten på samtliga arbetsplatsträffar för spårvagnsförare där ett av fokusområdena är att förebygga vägtrafikolycka. Göteborgs Spårvägar deltar fortsatt i riskanalysarbetet kring förändringar i stadsplaneringen och spåraneläggningen som kan komma att påverka vår möjlighet att framföra spårvagnar på ett trafiksäkert sätt.

## 5 Statistik

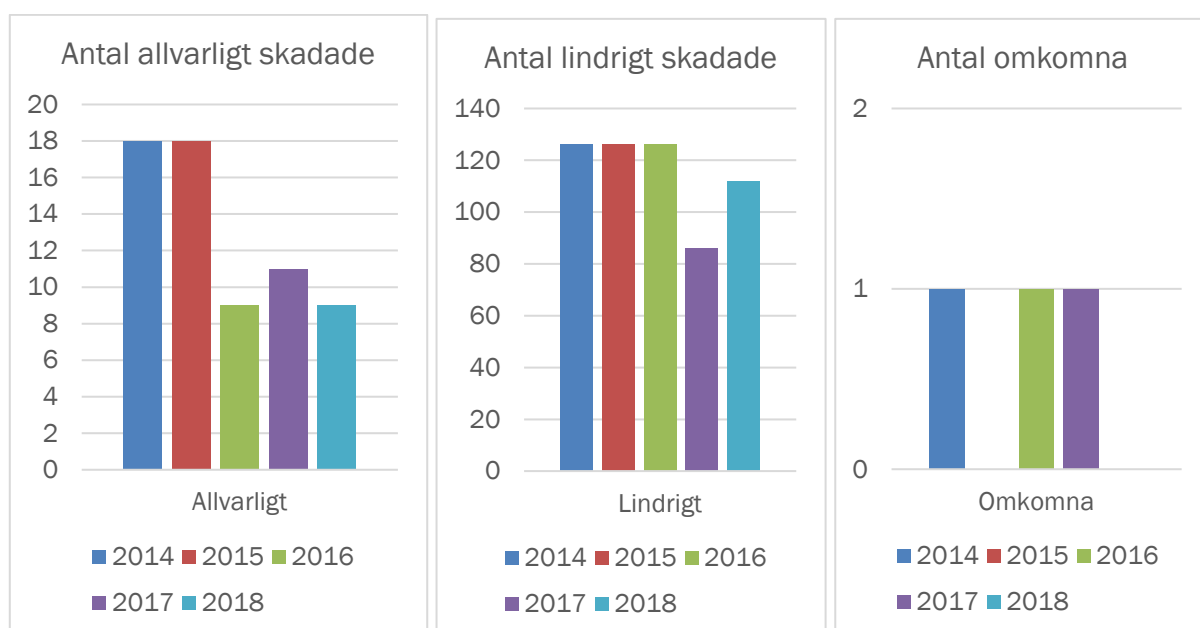
Göteborgs Spårvägar rapporterar alla händelser tillbud och olyckor i en händelsedatabas. Säkerhetspersonal utbildas om händelsedatabasen och vikten av att rapportera. Antalet inrapporterade tillbud minskade under 2018. För varje olycka händer många tillbud och det är genom att följa tillbudsrapporteringen som ett proaktivt arbete kan utformas. Fortsatt arbete pågår för att underlätta och snabba upp rapporteringsvägarna samt att förbättra återkopplingen till de som rapporterar.

Antalet olyckor har det senaste decenniet uppgått till drygt 700 per år, men har de senaste åren minskat till cirka 500 per år. Antalet rapporterade tillbud har legat runt 2 800 de senaste åren, men har nu minskat något till drygt 2 600 per år. Göteborgs Spårvägar har cirka 620 förare, vilket innebär att det blir det lite drygt fyra inrapporterade tillbud per förare och år. I slutet av 2018 påbörjades ett arbete med att informera förarna om vikten av att rapportera tillbud. Tillbudsrapporteringen utgör viktigt underlag till vårt proaktiva säkerhetsarbete. Det föreligger misstanke om att antalet inrapporterade tillbud är lågt i relation till det verkliga utfallet.

Antalet allvarligt skadade minskade något under föregående år, samtidigt som lindrigt skadade ökade. Det ökade antalet lindrigt skadade sammanfaller med ökningen av vägtrafikolyckor och intensifieringen av övriga trafikslag i spårområdet.

Om man ser till vår totala trafikutövning där vi kört cirka 14,7 miljoner tågkilometer under 2018 så är antalet skadade relativt lågt i relation. Dock är varje skada en för mycket och det fokuserar vi mycket på att förebygga.

### 5.1 Sammanställning skadade och omkomna



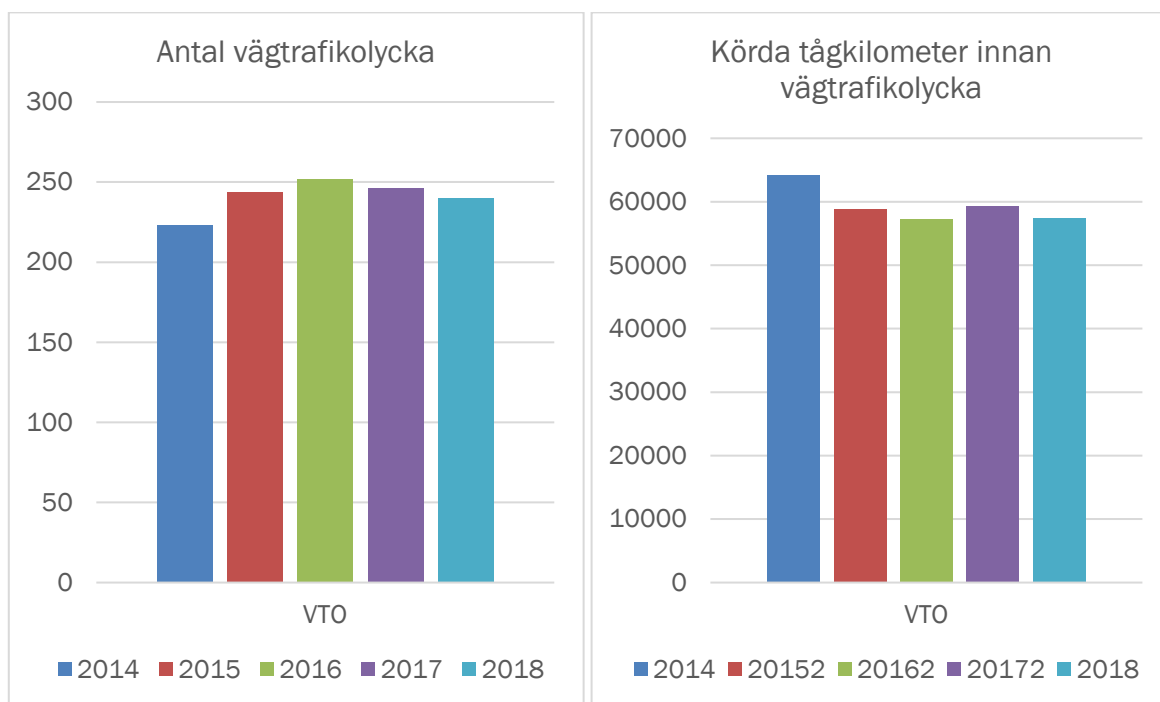
## 5.2 Sammanställning alla händelsekategorier

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



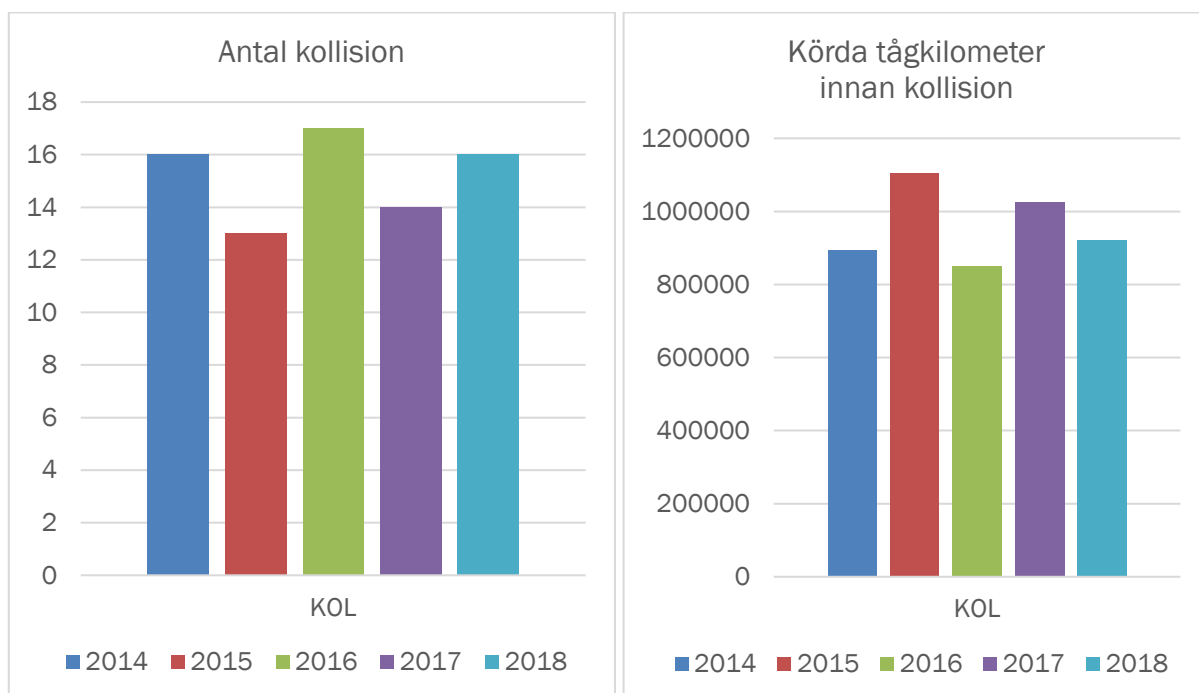
### 5.3 Vägtrafikolycka

Vägtrafikolyckorna står för nästan hälften av det totala antalet olyckor. Den dominerande enskilda olycksorsaken är vänstersvängande fordon framför spårvagn. Dessbättre är det mestadels materiella skador i denna kategori.



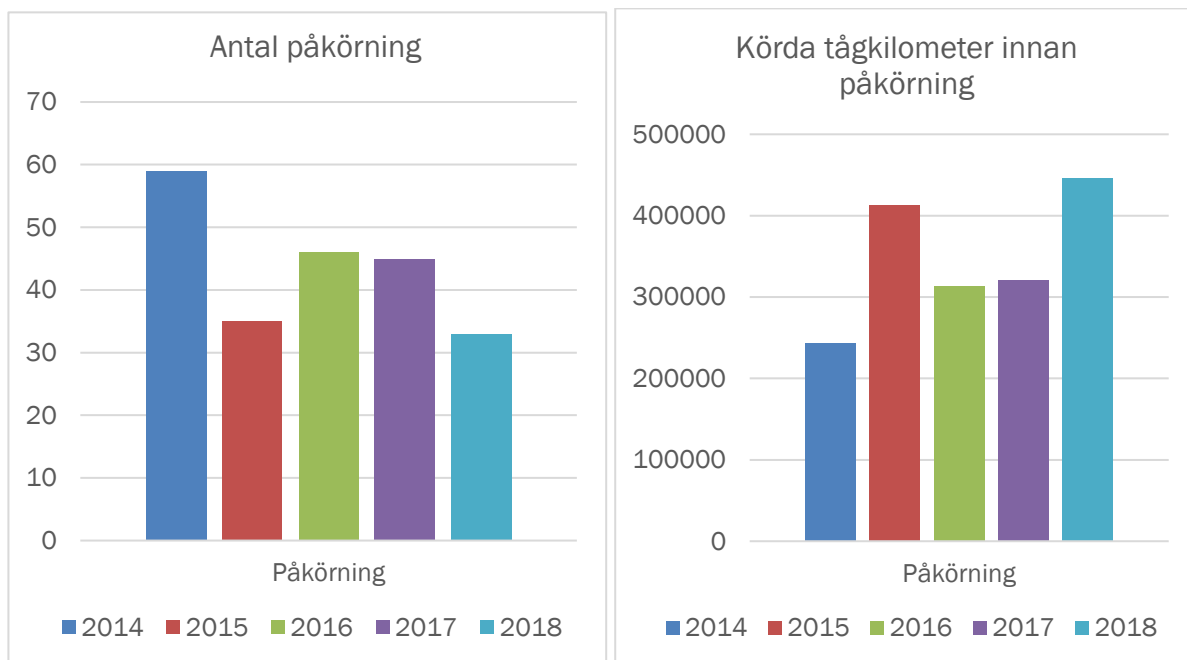
### 5.4 Kollision

Antalet kollisioner ökade något jämfört med föregående år, men sett över en femårsperiod är utfallet relativt oförändrat.



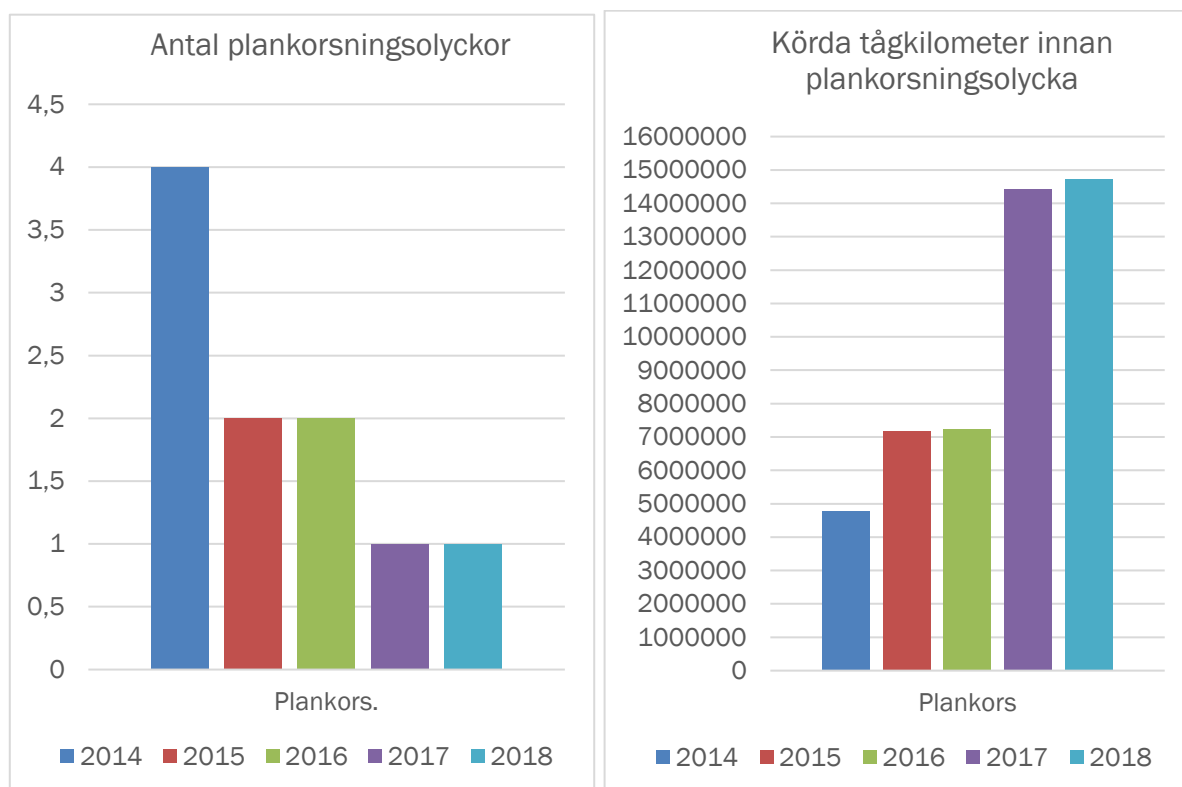
## 5.5 Påkörning

Vid påkörning förekommer sällan personskador. Det är svårt 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 för att påverka utfallet.



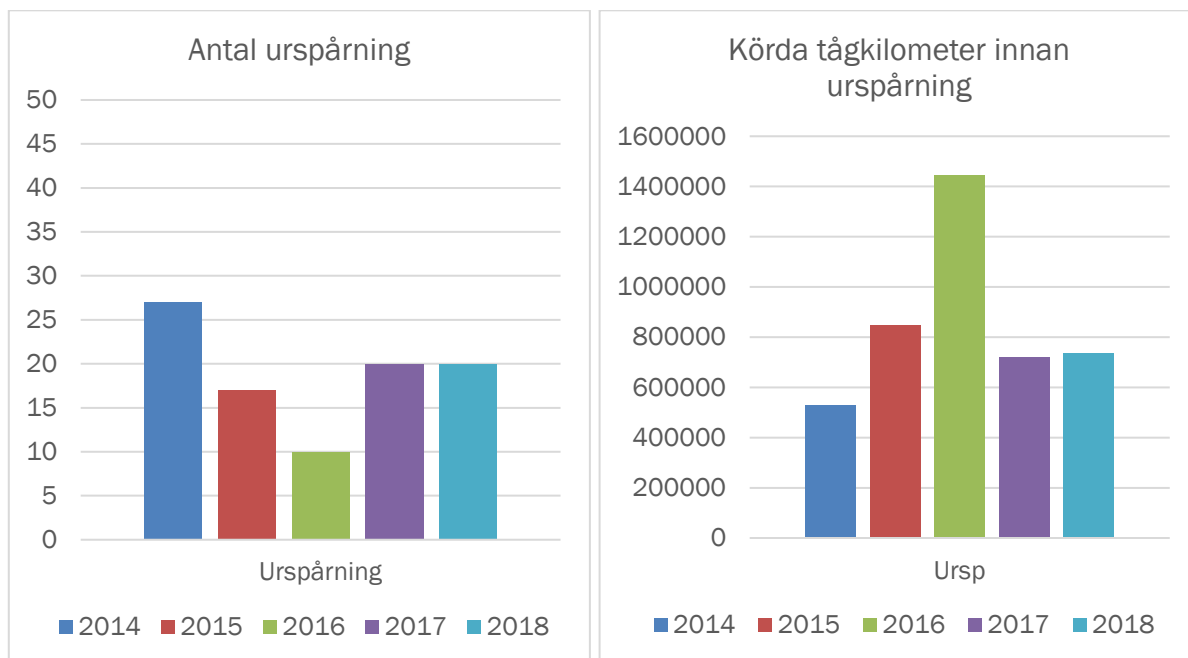
## 5.6 Plankorsningsolycka

De senaste åren har Göteborgs Spårvägar i samarbete med trafikkontoret, arbetat aktivt med ständiga förbättringar kring platser med plankorsningar. Antalet olyckor har minskat något under femårsperioden, men det totala antalet olyckor är lågt under hela perioden.



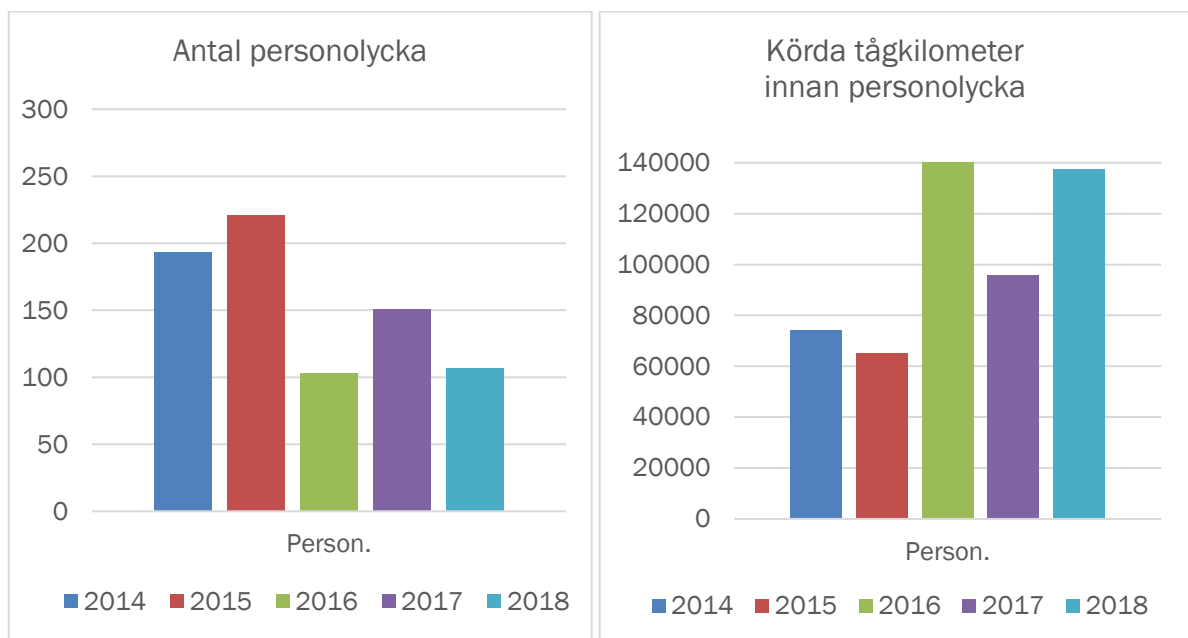
## 5.7 Urspårning

Urspårning beror oftast på fel i spåranläggning, vagnfel, var för sig eller i kombination eller handhavandefel. De flesta urspårningar sker inne på Göteborgs Spårvägars depåområde. Fokus i det förebyggande arbetet ligger på att förbättra infrastrukturen och personalens körbeteende.



## 5.8 Personolycka

Denna händelsekategori står för den största andelen av alla skadade och omkomna. Här ingår kategorierna *fall i vagn*, *fall vid av- och påstigning* samt *fotgängarolycka*.

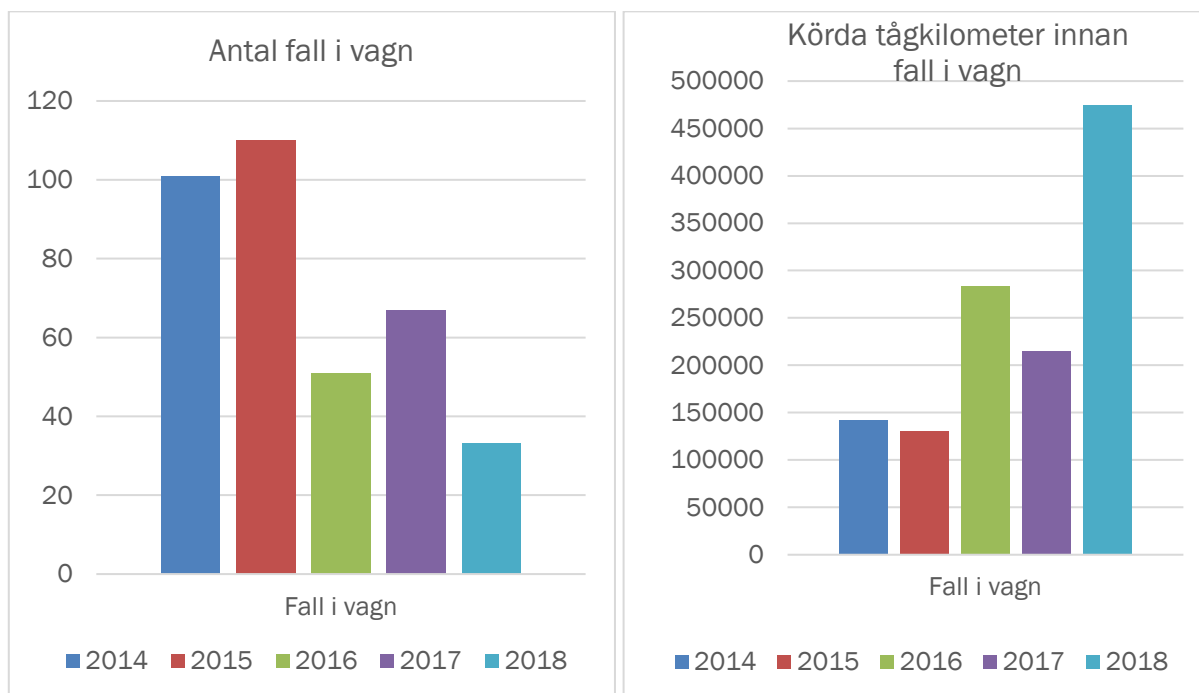




### 5.8.1 Fall i vagn

Olyckstypen Fall i vagn minskade under 2018 till följd av flera åtgärder. Bland annat har mjukvaruförändring till styrsystemet på vagnsmodell M31 möjliggjort mjukare fartpådrag efter stopp. Andra insatser är utbildning för förare om vikten av att köra mjukt. Dock ser vi att många av de olyckor som faktiskt sker beror på stoppande händelser i trafiken. Förare måste stanna på grund av hastigt uppkommit hinder.

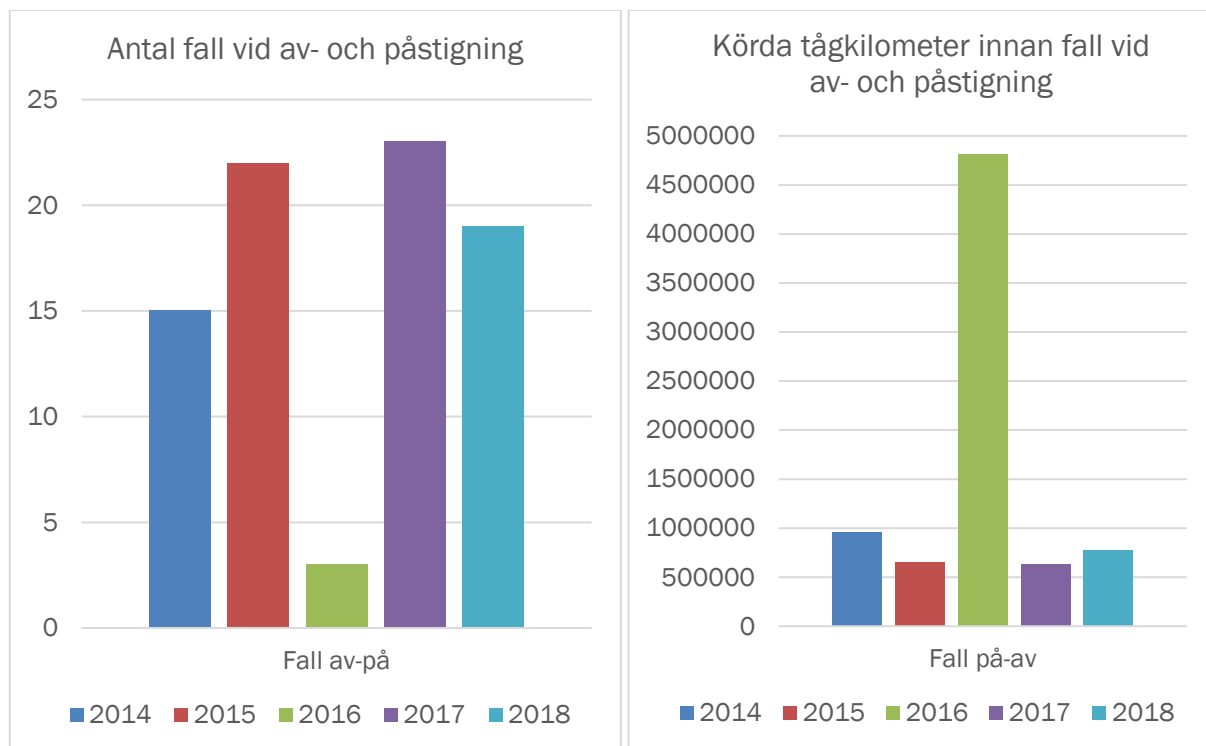
Av de som faller i vagn har noterats att det primärt är äldre resenärer som faller och skadar sig, uppskattningsvis är cirka 60 procent av de personer som skadat sig vid fall i vagn är 60 år eller äldre.



### 5.8.2 Fall vid av- och påstigning

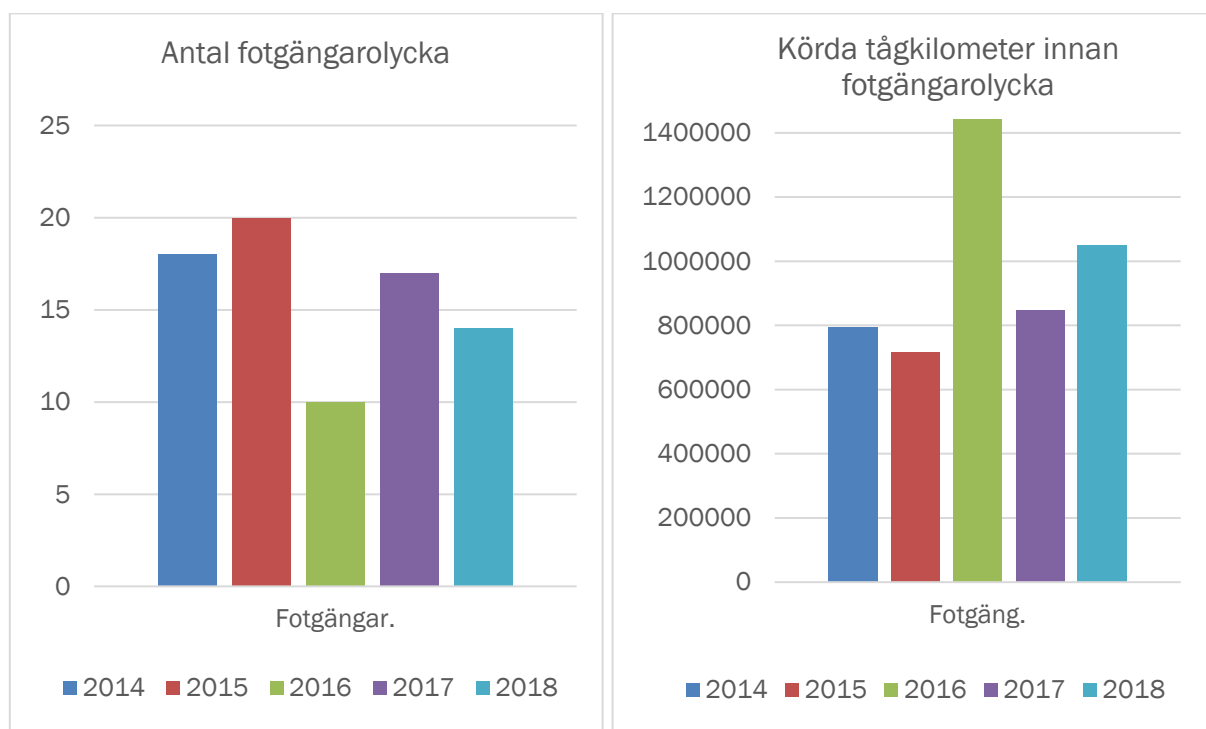
Fall vid av- och påstigning är svårt för verksamheten att förebygga. Förhoppningsvis kommer denna kategori av olyckor minska när nya låggolvsvagnar ersätter äldre vagnar med trappor.

Det låga utfallet under 2016 berodde på manuella felaktigheter vid rapportering.



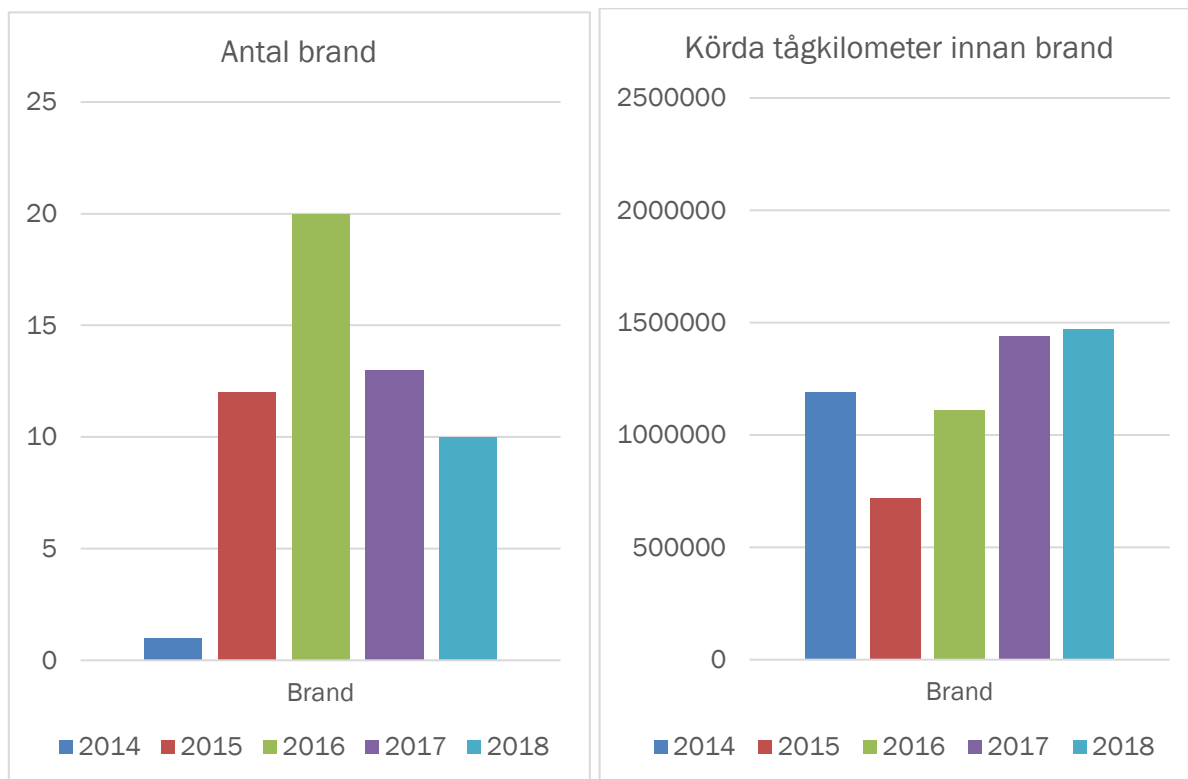
### 5.8.3 Fotgängarolycka

Spårvagnsförare rapporterar allt oftare att personer som rör sig i trafiken är upptagna med att hantera mobila enheter och/eller bär hörlurar och därmed inte har fokus på trafikmiljön. De bär sällan reflexer vilket är en bidragande faktor till antalet olyckor.



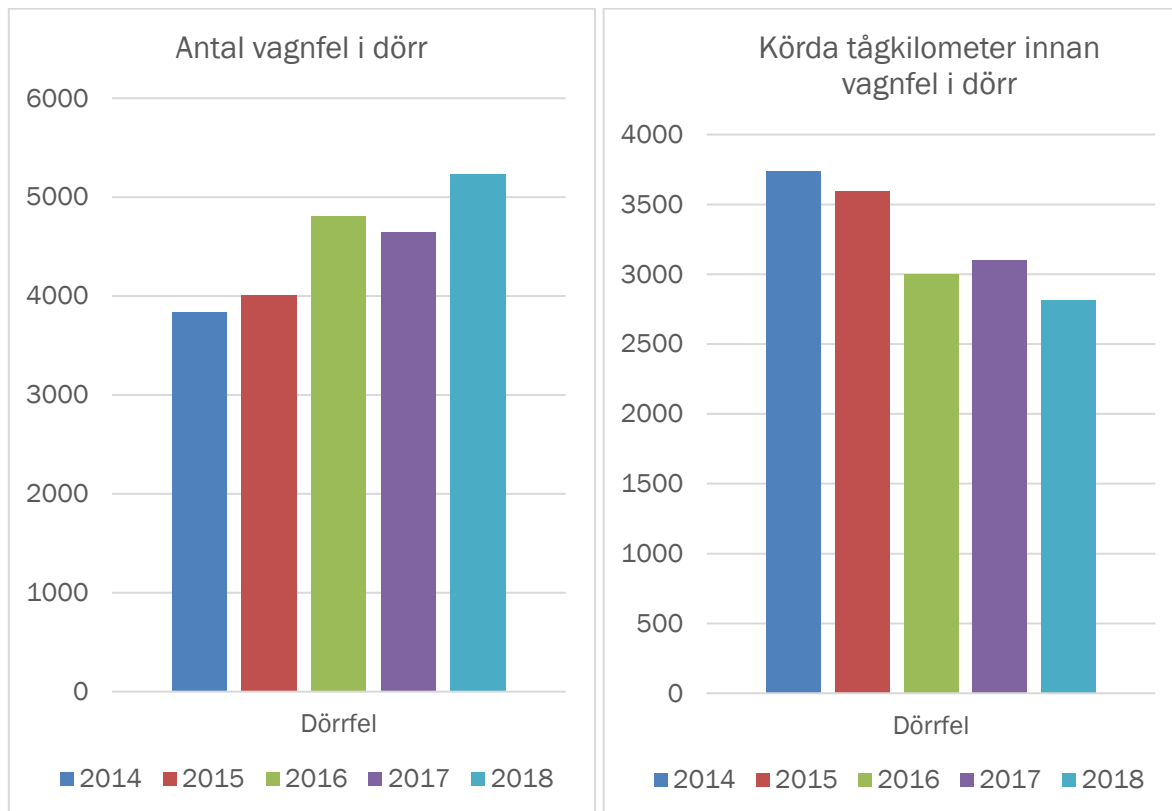
## 5.9 Brand

De flesta händelser som gett rökutveckling men inte orsakat brand har berott på fel på den mekaniska bromsen i vagnstyperna M28 och M29. Det har även förekommit brand i batterier (M28/29) samt rökutveckling från bromsmotstånd (M31).



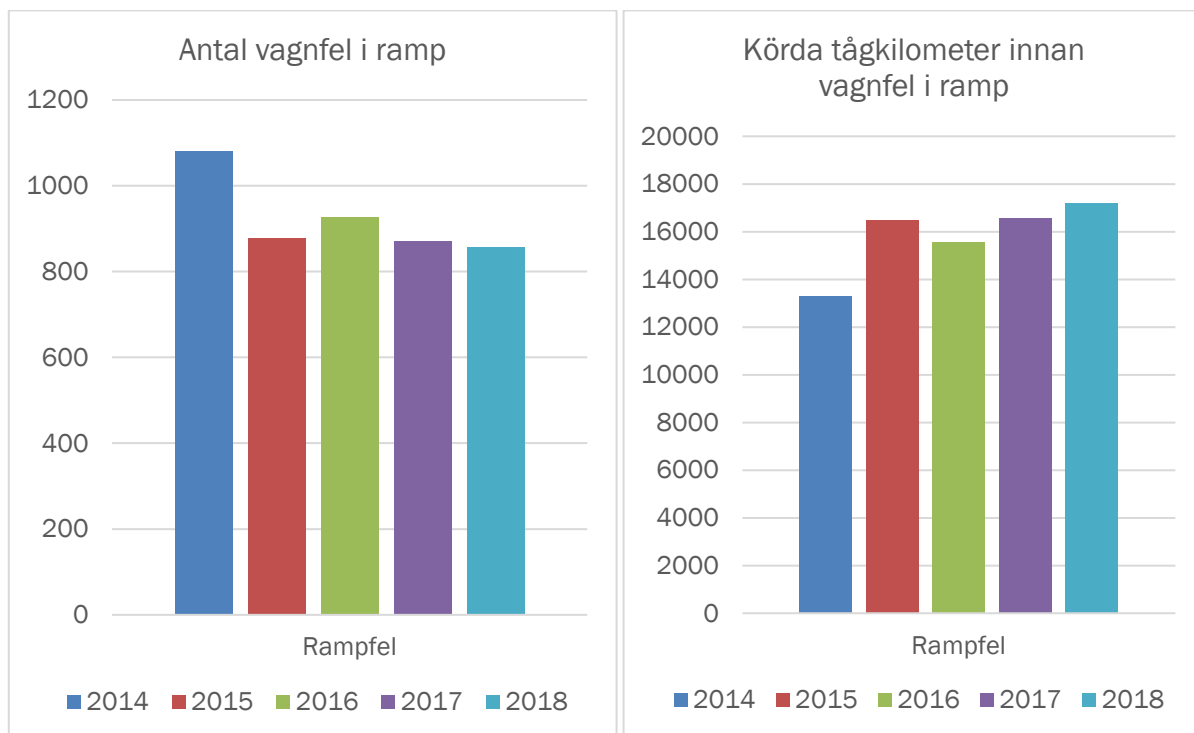
### 5.10 Vagnfel i dörr

Det pågår ett omfattande arbete med översyn av befintliga arbetsätt och rutiner i syfte att identifiera felorsaker och därmed minska antalet vagnfel i dörr. Förändrade arbetsätt i underhållsverkstäder har under 2018 inneburit viss ökning av vagnfel i dörr. Effekten av förändringen i underhållsarbetet ska leda till färre fel.



### 5.11 Vagnfel i ramp

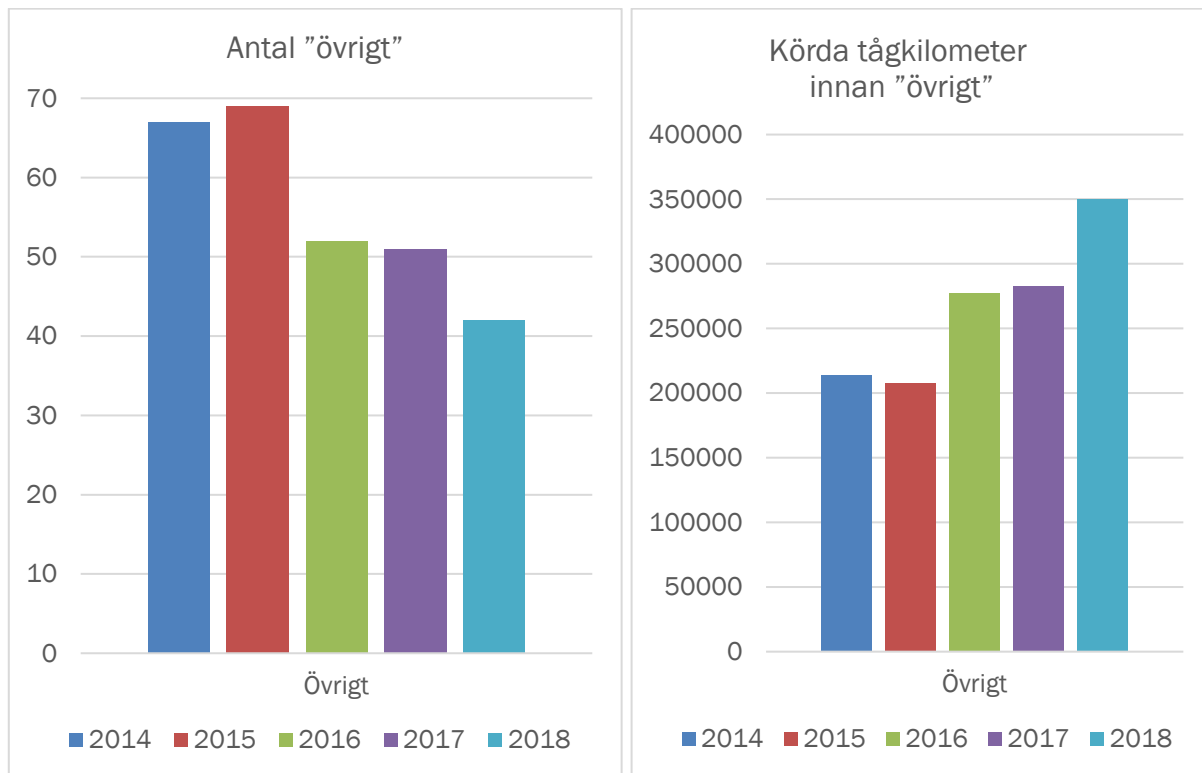
Det pågår ett omfattande arbete med översyn av befintliga arbetssätt och rutiner i syfte att identifiera felorsaker och därmed minska antalet vagnfel i ramp. Förändrat arbetssätt i underhållsverkstäder har under 2018 inneburit viss minskning av vagnfel i ramp.





## 5.12 Övrigt

För att påverka händelserna i denna kategori pågår ett aktivt samarbete med polisen kring utsatta sträckor i syfte att minska händelserna förorsakade av oordning utefter spårvagnssystemet. Vi arbetar även med sociala satsningar tillsammans med berörda parter för att påvisa riskerna med utvändig medåkning, laserskjutning, faran med hörlurar i trafikmiljön och liknande.



## 6 Terminologi

De begrepp och benämningar som används i rapporten följer Transportstyrelsens fastställda normer. De vanligaste begreppen förklaras nedan:

<b>Tillbud</b>	Händelse i spårvägstrafiken som under något andra betingelser kunde ha lett till skada. Tillbud till olycka innefattande kategori 1–3
<b>Olycka</b>	Oönskad och icke uppsåtlig plötslig händelse, eller följd av händelse, som får skadliga följder. Olycka innefattande kategori 4–7
<b>(0)</b>	Händelse utan säkerhetsmässig betydelse
<b>Avvikelse (1)</b>	Allvarligare regelbrott
<b>Tillbud (2)</b>	Händelse som under något andra betingelser kunde ha lett till en olycka
<b>Allvarligt tillbud (3)</b>	Händelse där ingen säkerhetsnivå kvarstår. Nästa steg är olycka. Hit räknas också sammanstötningar utan personskador, skador eller materiella skador
<b>Mindre olycka (4)</b>	Enbart materiella skador
<b>Olycka (5)</b>	Lindriga personskador. Skador på vagnar och spåranläggning samt omgivning upp till 1,5 Mkr
<b>Allvarlig olycka (6)</b>	Allvarliga personskador eller omkomna. Skador på vagnar och spåranläggning samt omgivning för mer än 1,5 Mkr
<b>Omfattande olycka (7)</b>	Flera omkomna, stora materiella skador på vagnar och omgivning
<b>Omkomna</b>	Person som avlider inom 30 dagar till följd av olyckan
<b>Allvarlig skadad</b>	Intagen på sjukvårdsinrättning 24 timmar eller mer
<b>Lindrigt skadad</b>	Intagen på sjukvårdsinrättning 24 timmar eller mindre
<b>Resande</b>	Personer som befinner sig på spårvagnen eller stiger av/på spårvagnen
<b>Kollision</b>	Sammanstötning mellan spårfordon
<b>Påkörning</b>	Sammanstötning med föremål. Här ingår även viltolyckor
<b>Vägtrafikolycka</b>	Sammanstötning vid spårvägstrafik i gatumiljö mellan spårfordon och vägfordon
<b>Plankorsningsolycka</b>	Sammanstötning på särskild banvall i plankorsning (korsning i plan mellan väg och sådan spårväg som är anlagd på särskild banvall) mellan spårvagn och fordon
<b>Urspårning</b>	Olycka som medför att minst ett hjul på spårfordon lämnar rälen
<b>Personolycka</b>	Person avlider (inklusive självmord) eller skadas vid av- och påstigning, fall från spårvagn/i spårvagn eller när människor körs på av spårvagn
<b>Brand</b>	Olycka som utgörs av brand eller rökutveckling i spårfordon, spåranläggning eller annan egendom till följd av spårtrafik
<b>Särskild bana</b>	Spårvagnen trafikerar på egen banvall, korsningar med övriga trafikslag samt gångöverfart förekommer, dessa kan vara ljusreglerade
<b>Gatuspår</b>	Spårvagnen trafikerar tillsammans med fotgängare, cyklar, bilar och bussar ett spår förlagd i gatumiljö

## Bilaga 8.2

2019-05-22

### Ärende gällande M33 beslutsärende angående inköp av extra boggier

Bolaget gör bedömningen att handlingen kan innehålla uppgifter som omfattas av sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Handlingen publiceras därför inte.

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till [info@sparvagen.goteborg.se](mailto:info@sparvagen.goteborg.se)

## Bilaga 8.3

2019-05-22

### Ärende gällande M33 beslutsärende angående leveranstidsplan

Bolaget gör bedömningen att handlingen kan innehålla uppgifter som omfattas av sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Handlingen publiceras därför inte.

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till [info@sparvagen.goteborg.se](mailto:info@sparvagen.goteborg.se)

## Bilaga 9.1

2019-05-22

### Ärende gällande månadsrapport per april 2019

Bolaget gör bedömningen att handlingen kan innehålla uppgifter som omfattas av sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Handlingen publiceras därför inte.

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till [info@sparvagen.goteborg.se](mailto:info@sparvagen.goteborg.se)



## Bilaga 9.2

2019-05-22

### Ärende gällande statusrapport internkontrollplan 2019

Bolaget gör bedömningen att handlingen kan innehålla uppgifter som omfattas av sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Handlingen publiceras därför inte.

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till [info@sparvagen.goteborg.se](mailto:info@sparvagen.goteborg.se)

## Sponsoravtal 2019 GWO

Avtalsförslaget är tillsänt styrelsen.

Styrelsen för Göteborgs Spårvägar AB föreslås besluta

**att** ingå föreslaget sponsoravtal för 2019

---

Nils-Gunnar Ernstson  
VD

<b>Beslutsärende</b> Sponsoravtal 2019 GWO	<b>Sammanträdesdatum</b> 2019-05-22
<b>Handläggare</b> Nils-Gunnar Ernstson	<b>Styrelsen för</b> Göteborgs Spårvägar AB
<b>Telefon</b> 031-732 11 20	<b>Ärende nr</b> 10.1

### Vi sätter Göteborg i rörelse

Göteborgs Spårvägar AB, Box 424, SE-401 26 Göteborg, Sweden  
Tel +46 (0)31 732 10 00, Fax +46 (0)31 732 10 70  
[www.goteborgssparvaggar.se](http://www.goteborgssparvaggar.se)

Ingår i koncernen Göteborgs Stad

Org. nr. 556353-3412

Mellan Göteborg Wind Orchestra, organisationsnr 857206-7133, nedan kallad GWO och GS Spårvagn AB, organisationsnr 556772-3902, nedan kallad Göteborgs Spårvägar har träffats följande

## SPONSORAVTAL

### § 1 Avtalsperiod

Detta sponsoravtal gäller år 2019.

### §2 Parternas åtaganden

Göteborgs Spårvägar presenteras alltid som huvudsponsor för GWO. Göteborgs Spårvägar är med sitt namn eller sin logotype med i extern kommunikation från GWO; d.v.s. i tidningsannonser, utskick, på hemsidan och i övrig vad GWO finner lämplig exponering. Göteborgs Spårvägars logotype ska finnas väl synlig för besökare vid konserter i Kronhusets rikssal under hela kontraktperioden. Vid logotypen ska anges att Göteborgs Spårvägar är huvudsponsor för GWO.

Göteborgs Spårvägar har rätt till 10 fribiljetter till varje konsert GWO genomför i egen regi (ordinarie program i Kronhuset) enligt särskilt avrop. Beställning av biljetter görs av GS till biljettansvarig GWO.

Göteborgs Spårvägar erhåller 20 CD-skivor med GWO enligt överenskommelse när det gäller fördelning mellan olika inspelningar.

Göteborgs Spårvägar får disponera Kronhusets rikssal 4 kvällar under året efter överenskommelse.

Göteborgs Spårvägar disponerar hela GWO:s orkester för en konsert (sponsorkonserten) under året som planeras i samverkan mellan parterna.

GWO spelar efter överenskommelse mellan parterna musik vid särskilda arrangemang som anordnas av Göteborgs Spårvägar.

GWO erhåller ett sponsorbidrag för avtalsperioden på 600 000 kronor (exklusive moms) från GS Spårvagn AB. Bidraget utbetalas vid ett tillfälle mot faktura.

### § 3 Ändringar och tillägg

Ändringar och tillägg till detta avtal ska för att vara bindande för parterna ske i skriftlig form och undertecknas av båda parterna.

# GÖTEBORG WIND ORCHESTRA



Detta avtal har upprättats i två exemplar varav parterna tagit var sitt.

Göteborg 2019-

Göteborg 2019-

**GS Spårvagn AB**

**Göteborg Wind Orchestra**

Nils Gunnar Ernstson

Kristian Jörgensen

VD

VD

<b>Id:</b> FOR-1112	<b>Version:</b> 1.0	<b>Dokumenttyp:</b> Formulär	<b>Typ av styrning:</b> Stödjande
<b>Framtagare:</b> Leif Klintbäck	<b>Godkännare:</b> Anne-Beate Silverfjäll	<b>Datum:</b> 2018-06-20	

## Beslutsärende investering

### Bakgrund till investering

Som en del i vårt åtagande i Funktionsavtalet så måste vi ersätta fordon WFX 976. (lastbil för kontaktledning). WFX 976 är idag en lastbil med miljöklass EURO 5 som vi använder när vi byter ut Kontaktledningar, samt utför besiktningar utav Spåranläggningen. Fordonet är specialbyggt tvåvägsfordon på gummihjul samt rälshjul som drivs av en lastbil.

### Investeringens beräknade ekonomiska utfall

Vid upphandlingen av detta ersättningsfordon så kommer vi att göra en funktionsbaserad upphandling som innebär att fordonet som skall köpas in är ett standardiserat fordon.

Dessa typ utav fordon finns idag på marknaden i andra europeiska städer. Detta Fordon kommer ju att vara EURO 6 och klarar alla nya krav gällande Miljön.

Styrelsen för Göteborgs Spårvägar AB föreslås besluta:

att godkänna investeringen till ett belopp av 6 000 000 kr

---

Nils-Gunnar Ernstson  
VD

---

Victor Kutschera  
Affärsområdeschef Banteknik

<b>Beslutsärende</b> § 10.2	<b>Sammanträdesdatum</b> 20190522
<b>Handläggare</b> Victor Kutschera	<b>Styrelsen för</b> GSAB



<b>Id:</b> FOR-1112	<b>Version:</b> 1.0	<b>Dokumenttyp:</b> Formulär	<b>Typ av styrning:</b> Stödjande
<b>Framtagare:</b> Leif Klintbäck	<b>Godkännare:</b> Anne-Beate Silverfjäll	<b>Datum:</b> 2018-06-20	

## Beslutsärende investering

### Bakgrund till investering

Som en del i vårt åtagande i Funktionsavtalet så måste vi ersätta CWO 402. (Smörjbil, som har miljöklassificering EURO 5). Smörjbilen används för dagligt drift- och underhållsarbeten för att smörja rälens farkant och fläns. Smörjningen innebär ett minskat slitage på hjul och räl samt minskar gnisslet som kan uppstå i samband med spårvagnens framfart.

### Investeringens beräknade ekonomiska utfall

Investeringen är en funktionsbaserad upphandling av berört fordon.

Investeringens belopp är ett uppskattat som baseras på intern kunskap samt en mindre marknadsundersökning i form av kontakt med marknad och besök på mässor.

Styrelsen för Göteborgs Spårvägar AB föreslås besluta:

att godkänna investeringen till ett belopp av 6 000 000 mkr

---

Nils-Gunnar Ernstson  
VD

---

Victor Kutschera  
Affärsområdeschef Banteknik

<b>Beslutsärende</b> § 10.3	<b>Sammanträdesdatum</b> 20190522
<b>Handläggare</b> Victor Kutschera	<b>Styrelsen för</b> GSAB

<b>Id:</b> FOR-1112	<b>Version:</b> 1.0	<b>Dokumenttyp:</b> Formulär	<b>Typ av styrning:</b> Stödjande
<b>Framtagare:</b> Leif Klintbäck	<b>Godkännare:</b> Anne-Beate Silverfjäll	<b>Datum:</b> 2018-06-20	

## Beslutsärende investering

### Bakgrund till investering

Som en del i vårt åtagande i Funktionsavtalet så måste vi ersätta maskin 4116. (specialbyggt slipfordon). Maskin 4116 är idag ett slipfordon med miljöklass Steg3A som vi använder när vi slipar rälsen på stan, detta enligt åtagande i funktionsavtalet. Fordonet/Maskinen är specialbyggt tvåvägsfordon på gummihjul samt rälshjul som drivs av egen maskin.

### Investeringens beräknade ekonomiska utfall

Vid upphandlingen av detta ersättningsfordon så kommer vi att göra en funktionsbaserad upphandling som innebär att maskinen som skall köpas in är ett standardiserat fordon.

Dessa typ utav maskin finns idag på marknaden i andra europeiska städer. Denna maskin kommer ju att vara enligt senaste STEG-klassificering för att säkerställa att nuvarande och kommande miljökrav i entreprenaden uppfylls.

Styrelsen för Göteborgs Spårvägar AB föreslås besluta:

att godkänna investeringen till ett belopp av 7 000 000 kr

---

Nils-Gunnar Ernstson  
VD

---

Victor Kutschera  
Affärsområdeschef Banteknik

<b>Beslutsärende</b> § 10.4	<b>Sammanträdesdatum</b> 20190522
<b>Handläggare</b> Victor Kutschera	<b>Styrelsen för</b> GSAB