

Årsberättelse
2019

Trafiksäkerhet för spårvagnstrafiken



Göteborgs
Spårvägar

Innehållsförteckning

1	Inledning	4
2	Systematiskt trafiksäkerhetsarbete	5
2.1	Pågående och planerade insatser för att förbättra trafiksäkerheten	5
2.2	Revisioner	6
3	Väsentliga händelser och verksamhetens utveckling	7
3.1	Trafiktjänster/Utförd trafik	8
4	Göteborgs Spårvägars trafiksäkerhetsmål	8
4.1	Måluppfyllnad	8
4.2	Genomförda åtgärder	9
5	Statistik	11
5.1	Sammanställning skadade och omkomna	11
5.2	Sammanställning alla händelsekategorier	12
5.3	Vägtrafikolycka	13
5.4	Kollision	13
5.5	Påkörning	14
5.6	Plankorsningsolycka	14
5.7	Urspårning	15
5.8	Personolycka	15
5.9	Brand	17
5.10	Vagnfel i dörr	18
5.11	Vagnfel i ramp	18
5.12	Övrigt	19
6	Terminologi	20



1. Inledning

Den här rapporten belyser Göteborgs Spårvägars trafiksäkerhetsarbete för verksamhetsåret 2019. 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 i ett femårsperspektiv, utfallet av olyckor under 2019 och utfallet av uppsatta trafiksäkerhetsmål, genomför vi samverkan med intressenter för att genomlys åtgärder som mynnar ut i ett åtgärdsprogram.

2. 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 olyckor uppstår genomför vi olycksutredningar för att identifiera de områden som behöver utvecklas för att försöka förhindra att liknande olyckor sker igen. Trafiksäkerhetsarbetet är därigenom både ett proaktivt och reaktivt verktyg för att utveckla säkerheten över tid. Vi utbildar även kontinuerligt våra medarbetare inom säkerhetsområdet.

Göteborgs Spårvägar innehar flera olika 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. Säkerhetsstyrningen är det interna regelverk 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. Vi kallar vår säkerhetsstyrning för säkerhetsordning och förkortar den SÄO. En betydande del av vårt trafiksäkerhetsarbete bygger på rapportering av avvikelser i trafiken.

Göteborgs Spårvägar och trafikkontoret i Göteborgs Stad samarbetar för att öka trafiksäkerheten. Därför har vi satt upp ytterligare säkerhetsbarriärer för att försöka förhindra och minimera påverkan av olyckor.

2.1 Pågående och planerade insatser för att förbättra trafiksäkerheten

Spårvägstrafiken genomgår ständiga förändringar, till exempel linjenätsförändringar eller tidtabellsförändringar. 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."

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 Räddningstjänsten.

2.1.1 Riskanalyser och översyn av infrastruktur

Göteborgs Spårvägar genomlyser i samarbete med Göteborgs Stads trafikkontor 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 förebyggande åtgärder. Det kan handla om utbildningsinsatser för personalen, förändrat internt regelverk för hur vi hanterar olika situationer eller annan utveckling, såsom signalsystem, förbättrad skyltning och siktförbättringar genom vegetationsröjning.

Statistiskt utfall är en del av arbetet, som i sin tur kan generera riskanalyser och i vissa fall översyn 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.

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, stads-



delsförvaltningar och socialtjänsten där vi bland annat belyser riskerna kring utvändigt medåkning, laserskjutning och faran med att bära hörlurar i trafikmiljö.

Ett sätt att bidra till en säkrare arbetsplats för våra spårvagnsförare – och att öka kännedomen om Göteborgs Spårvägars verksamhet – är samarbetet med Människan bakom uniformen (MBU). Här är syftet att ge ungdomar möjlighet att lära känna människor från olika uniformsyrken som Räddningstjänsten, Polisen och Göteborgs Spårvägar. Uniformsbärarna får i sin tur lära känna ungdomarna under kepsen. Samarbetet har pågått sedan 2016 och är mycket givande för båda parter.

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

2.2 Revision

Revision är en kontroll av verksamhet för att eftersöka hur en organisation 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.

Göteborgs Spårvägar följer Transportstyrelsens rekommendationer, som består av tre delar:

- Rapportrande kultur
- Lärande kultur
- Rättvis kultur

2.2.1 Internrevision

Göteborgs Spårvägar har en internrevisionsplan som löpande uppdateras så att all verksamhet revideras återkommande över tid. Fyra revisionstillfällen planeras över året. Planen kan förändras om något oförutsett inträffar. Genom internrevision säkerställer vi lagefterlevnad och att det systematiska trafiksäkerhetsarbetet bedrivs på ett ändamålsenligt sätt. Även säkerhetskulturen i organisationen belyses genom internrevision.

2.2.2 Externrevision

Transportstyrelsen utför i sin tur säkerhetstillsyn genom revision. 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. 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.

Under 2019 reviderades Göteborgs Spårvägar vid ett tillfälle av Transportstyrelsen. Utöver revision genomför Transportstyrelsen även företagsbesök och där fick Trafiksäkerhetsenheten avrapportera de genomförda interrevisionerna och hur de hanterats. Revisionen var inriktad på intern utbildning, där identifierades brister inom följande områden:

- Otydlig fördelning av ansvar och befogenheter inom organisationen kring kompetensstyrning.
- Bristande rutiner kring kompetensstyrning för depåer och hur vi säkerställer behörigheten för instruktörer och fordonsbesiktningspersonal.
- Bristande efterlevnad av våra befintliga styrande rutiner för kompetensstyrning i depåerna.

Punkterna stängdes efter återkoppling till Transportstyrelsen, där vi presenterade en uppdaterad Säkerhetsordning, uppdaterade utbildningsplaner och processer rörande omhändertagande av kompetensstyrning.

3. 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 inflyttning till regionen. Det pågår också stora infrastrukturella förändringar vilket påverkar trafikmiljön, trafikomläggningar och omfattande entreprenadarbeten. Därmed ökar risken för tillbud och olyckor.

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

I augusti 2019 inträffade en större kabelbrand i Hammarkulletunneln. Brand i tunnlar är en mycket allvarlig händelse. Särskilt allvarligt ses branden då Hammarkulletunneln är den längsta tunneln i vårt operationsområde. Branden startade i en kabel som matar ström till den likriktarstation som ligger i anslutning till hållplats Hammarkullen. Likriktarstationen försörjer spårvagnstrafiken med ström genom tunnelpassagen.

Initialt byttes delar av den skadade kabeln, men det planeras för att se över kabeln i hela sin längd samt att flytta likriktarstationen till ett läge utanför tunnelmynningen på Hjällibosidan. Därmed säkerställs åtkomst till likriktarstationen vid brand samt minskar riskerna vid händelse

av brand i framtiden. I utredningen efter olyckan identifierade vi andra brister kring utrymning och funktionssäkring som också åtgärdats.

I slutet av november kom den första spårvagnen av den nya modellen M33 till Göteborg för provkörning och kvalitetssäkring. Vagnen trafiksätts under 2020 efter typgodkännande från Transportstyrelsen.

3.1 Trafiktjänster/Utförd trafik

Under åren 2014 till 2019 har Göteborgs Spårvägar utfört följande produktion och haft följande vagnstyper i trafik:

	2015	2016	2017	2018	2019
Tågkilometer (miljoner) totalt	14,3	14,4	14,4	14,7	14,7
Antal spårvagnar M28 och M29	118	118	118	117	117
Antal spårvagnar M31	80	80	80	80	80
Antal spårvagnar M32	65	65	65	65	65
Antal spårvagnar M33 endast i provkörning					1

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 ännu starkare trafiksäkerhetskultur i hela verksamheten.

4.1 Måluppfyllnad

Mål	Utfall 2016	Utfall 2017	Utfall 2018	Utfall 2019	Förändring i %
Minska antalet fall i vagn med 15% jämfört med föregående år	51	67	33	39	+18
Minska antalet vägtrafikolyckor med 10% jämfört med föregående år	252	243	256	252	-1,5
Minska antalet vagnsfel i dörr med 15% jämfört med föregående år	4 807	4 650	5 229	4 925	-5,8
Minska antalet vagnsfel i ramp med 15% jämfört med föregående år	926	870	857	878	+2,4
Nollvision för antalet allvarligt skadade i samband med vår verksamhet	9	11	9	8	-11,0
Nollvision för antalet omkomna i samband med vår verksamhet	1	1	0	0	—

4.2 Genomförda åtgärder

Mål	Åtgärder
Minska antalet fall i vagn med 15% jämfört med föregående år	• Utbildning i mjukare körsätt
Minska antalet vägtrafikolyckor med 10% jämfört med föregående år	• Översyn av olycksdrabbade platser tillsammans med trafikkontoret, som ansvarar för infrastrukturen. • Riskanalyser tillsammans med trafikkontoret inför åtgärder och förändringar i spåranläggningen. • Extra informationsinsatser till förare om olycksdrabbade platser samt hur de kan agera proaktivt för att förebygga olyckor. • Utbildning och information hur hastigheten påverkar stoppsträckan och hur lite sparad tid ökad hastighet i realiteten ger.
Minska antalet vagnfel i dörr med 15% jämfört med föregående år	• Genomgång av underhållsprogrammet med personal under 2019 för dörrsystem i vagnstyp M32. • Under hösten 2019 inleddes ett arbete med en omfattande nollställning av dörrsystemet i vagnstyp M32. Genomförandet ligger för närvarande under upphandling. • Underhållsprogrammet för dörrar i pedaltvagnar reviderades och personalen utbildades under vintern 2019 - 2020.
Minska antalet vagnfel i ramp med 15% jämfört med föregående år	• Underhållet för vagnstypen M31 har gjorts om för att effektiviseras och säkra kvaliteten på ett bättre sätt. • Ramper funktionstestas på regelbunden basis.

4.2.1 Analys

Vi nådde vår nollvision för omkomna till följd av vår verksamhet under 2019, vilket vi anser är det viktigaste målet. Men när det gäller de övriga målen, nådde vi inte ända fram. Målen är dock högt satta eftersom vi i vår verksamhet måste eftersträva höga krav.

Även om totalt antal vägtrafikolyckor minskat något har vi inte nått målen på området. Framkomligheten är hårt ansatt vilket i sin tur riskerar att vi har spårvagnsförare som upplever stress i sitt arbete. Detta kan vara en bidragande orsak till att vi inte uppnått målen. Infrastrukturarbeten i Göteborg är en annan kraftigt bidragande orsak. För övriga områden där målen inte uppfylldes varierar orsakerna.

Vägtrafikolyckor

Ökad trafik i innerstan och i spårområden har lett till att antalet olyckor har ökat. Största ökningen avser olyckor som sker mellan spårvagn och personbil. Trots detta minskar det totala antalet olyckor något. Följande platser är extra utsatta: Åkareplatsen, Nordstan och närliggande områden samt Järntorget. Dessutom har den komplexa trafiksituationen som råder i Göteborg stor inverkan.

Vagnfel i dörr

Slitaget på dörrar i allmänhet har ökat sedan 2015 då det fattades beslut om att samtliga dörrar ska öppnas vid hållplatserna. Underhållsplanen har inte följts och var dessutom redan innan förändringen eftersatt på grund av problem med leveranser av material. En ny insats är påbörjad med en extern leverantör för en fullständig renovering av dörrsystemen samt ytterligare genomgång av underhållsplanen i vagnstyp M32 för att höja tillförlitligheten på lång sikt. Värdet på upphandlingen uppskattas till 15 miljoner kronor för hela M32-flottan. Arbetet beräknas starta under 2020.

M31 har två olika dörrtyper där låggolvsdelen står för den största andelen fel. Brister i underhållsmanualer har identifierats och är en stor orsak till den höga felfrekvensen. En omfattande revision av vagnstyp M31 ska genomföras under de kommande åren där dörrsystemen är en av flera punkter. Under året har insatser på dörrsystem gjorts för att upptäcka fel innan vagnen går ut i trafik. Pedalvagnar står för en mindre del av dörrproblematiken och förtydligande av instruktioner och utbildning av personal har genomförts under vintern 2019 för att förbättra kvaliteten.

Vagnfel i ramp

Omställningen av underhållet på vagnarnas ramper är genomförd, vilket borde ha bidragit till det något bättre utfallet. Det är dock för tidigt att se en markant förändring. Rampernas konstruktion är extra utsatta under vagnen, tillsammans med vår åldrade infrastruktur, vilket kräver ett intensivare underhåll än förväntat.

Samtliga ramper funktionstestas regelbundet med målbilden att de ska testas dagligen framöver. För att kunna genomföra arbetet, planerar vi för ytterligare anställningar. En ytterligare fördel när ramperna testas regelbundet, är att systemen blir smorda och hålls renare, vilket leder till högre tillförlitlighet. Vid varje månadsöversyn kontrolleras ramperna noggrannare och var fjärde månad byts ramperna ut mot en nyrenoverad.

Nu plockas komponenterna av från vagnarna och testas i bänk vid underhållet av både M31 och M32. Det innebär att rampens funktioner testas fastsatt vid arbetsstation i verkstaden, istället för på vagnen, för att se om funktionaliteten uppfyller kraven. Därmed blir underhållet enklare att planera och kvalitetssäkra, samtidigt som vagnar kan gå oavbrutet i trafik.

Nollvision allvarligt skadade

Åtta personer blev allvarligt skadade till följd av spårvagnsolyckor:

- fotgängarolyckor: två personer allvarligt skadade
- vägtrafikolyckor, cykel, elscooter: två personer allvarligt skadade
- fall i vagn: två personer allvarligt skadade
- fall i samband med av- och påstigning: två personer allvarligt skadade

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

Under 2019 deltog Trafiksäkerhetsenheten på samtliga arbetsplatsträffar för spårvagnsförare där ett av fokusområdena är att förebygga vägtrafikolyckor. Göteborgs Spårvägar deltar fortsatt i riskanalysarbetet kring förändringar i stadsplaneringen och spåranläggningen som kan komma att påverka vår möjlighet att framföra spårvagnar på ett trafiksäkert sätt.

Under 2019 infördes en ny aktivitet, "Fika för säkerhets skull", där Trafiksäkerhets- och säkerhetsstaben 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.

5. Statistik

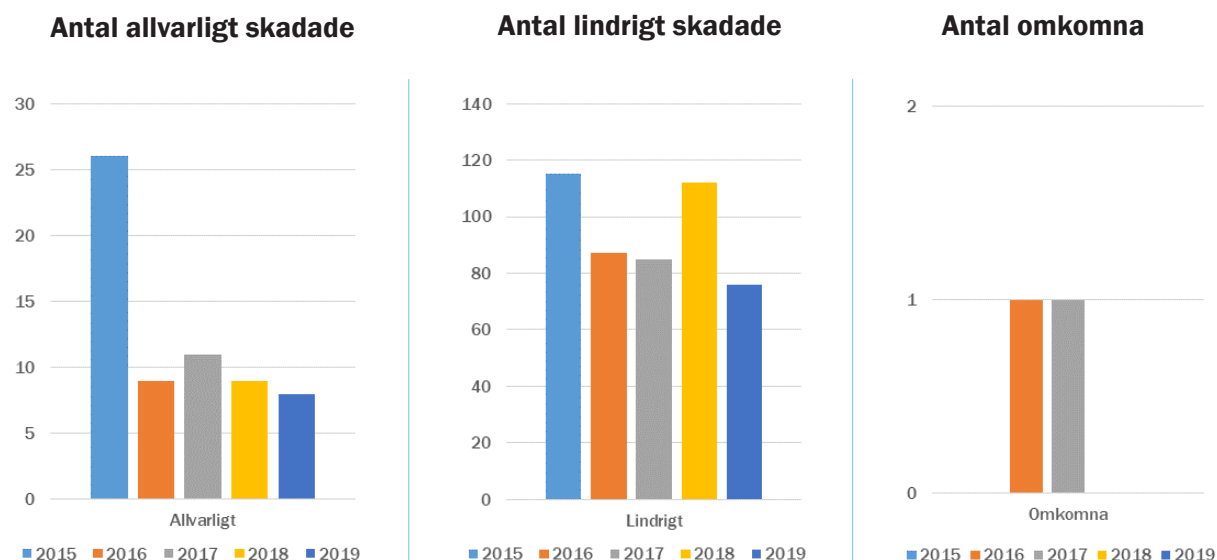
Göteborgs Spårvägar rapporterar alla händelser, tillbud och olyckor i en händelsedatabas. Säkerhetspersonal utbildas om händelsedatabasen och vikten av att rapportera. Antalet inrapporterade tillbud minskade under 2019. För varje olycka händer många tillbud och det är genom att följa tillbudsrapporteringen som vi kan utforma ett proaktivt säkerhetsarbete. Fortsatt arbete pågår för att förenkla och effektivisera rapporteringsvägarna samt förbättra återkopplingen till de som rapporterar.

Antalet olyckor har det senaste decenniet uppgått till drygt 700 per år, men har de senaste åren minskat till cirka 500 per år. För 2019 är antalet cirka 500. Antalet rapporterade tillbud har legat runt 2 800 de senaste åren, men har nu minskat till drygt 2 300 per år. Göteborgs Spårvägar har cirka 620 förare, vilket innebär att det blir drygt tre inrapporterade tillbud per förare och år. I slutet av 2019 påbörjades ett arbete med att informera förarna om vikten av att rapportera tillbud, eftersom det utgör ett viktigt underlag till vårt fortsatta säkerhetsarbete. Det föreligger misstanke om att antalet inrapporterade tillbud är lågt i relation till det verkliga utfallet.

Antalet allvarligt och lindrigt skadade minskade under 2019. Om vi ser till vår totala trafikutövning där vi körde cirka 14,6 miljoner tågkilometer under 2019, är antalet skadade relativt lågt. Dock är varje skadad en för mycket och vi fokuserar hela tiden på att förebygga.

5.1 Sammanställning skadade och omkomna

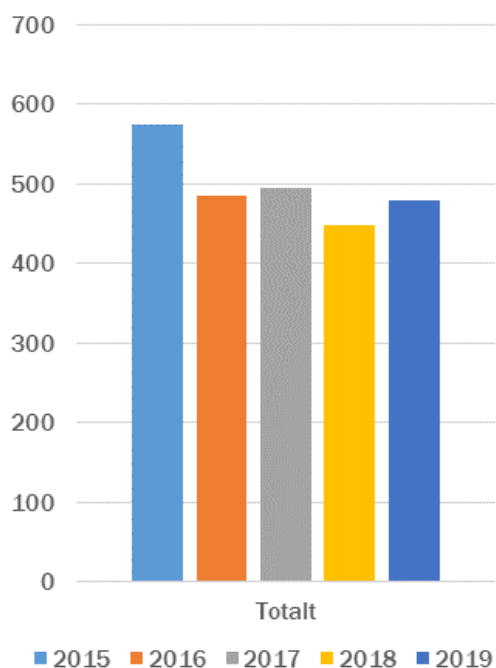
För andra året i rad har Göteborgs Spårvägar uppnått nollvisionen för omkomna till följd av vår verksamhet. Dessutom har andelen allvarligt skadade och lindrigt skadade minskat. När det gäller andelen allvarligt skadade, nådde vi under året inte den uppsatta nollvisionen men kategorin har dock minskat något under året.



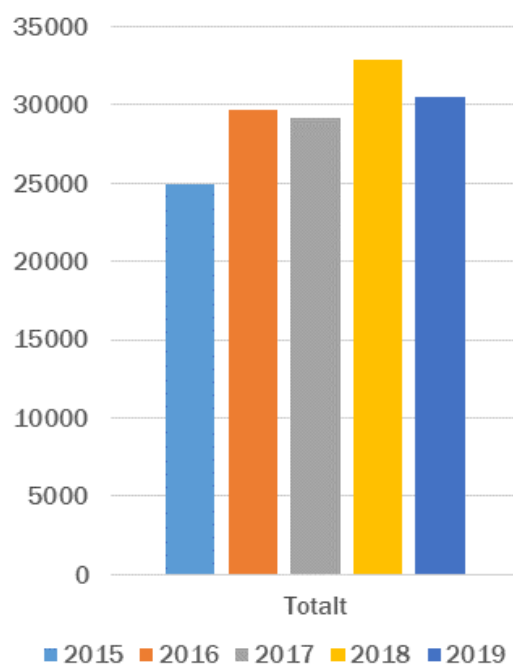
5.2 Sammanställning alla händelsekategorier

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.

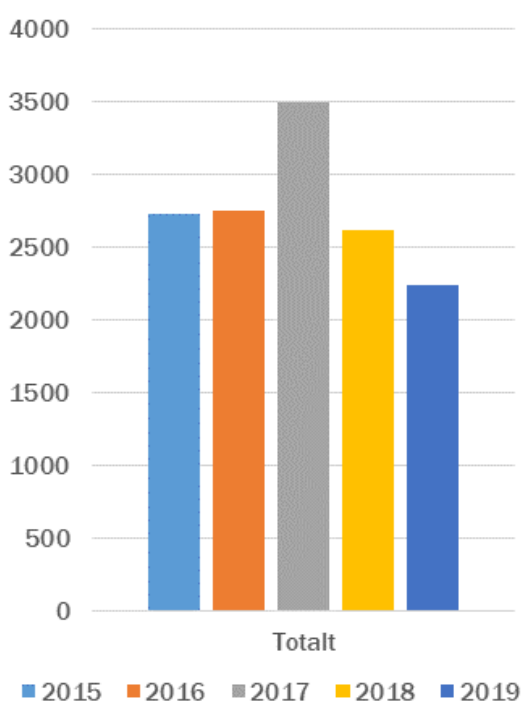
Antal olyckor totalt



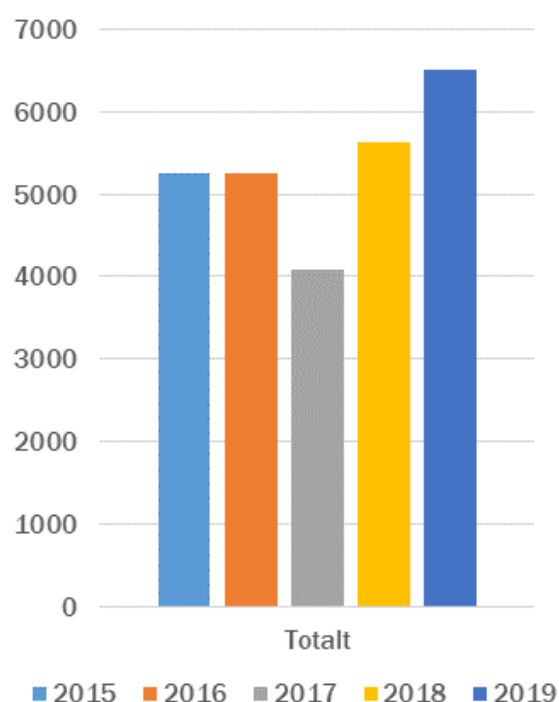
Körda tågkilometer innan olycka, totalt



Antal tillbud totalt

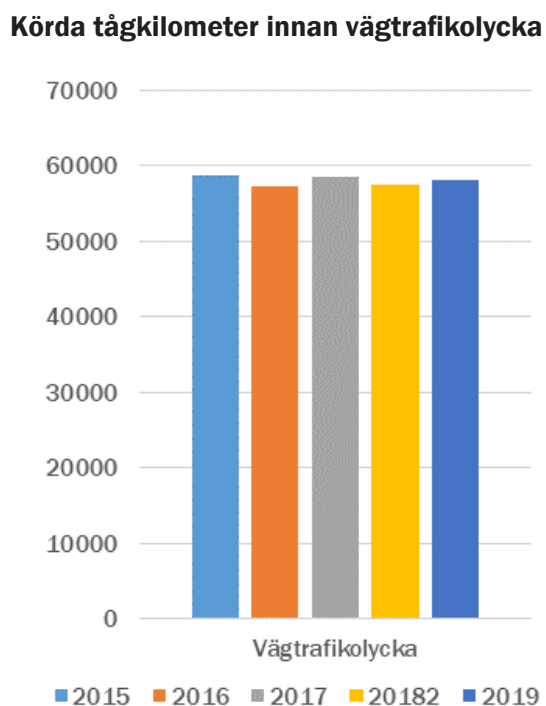
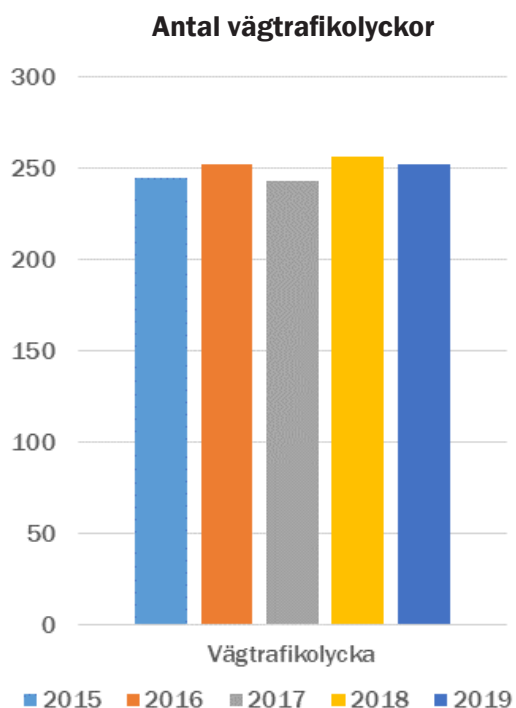


Körda tågkilometer innan tillbud, totalt



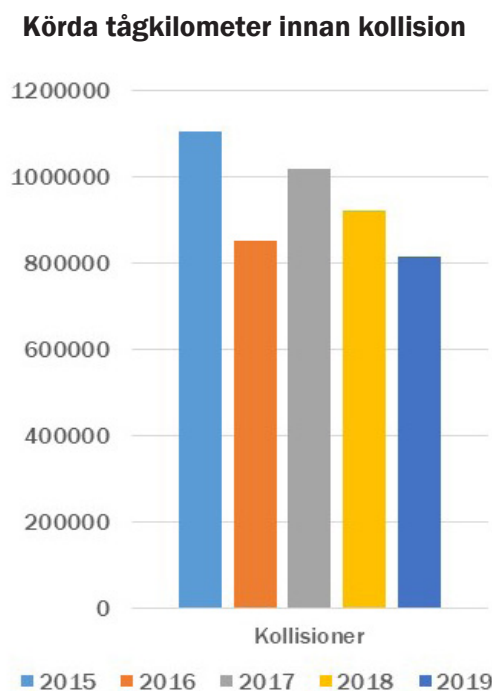
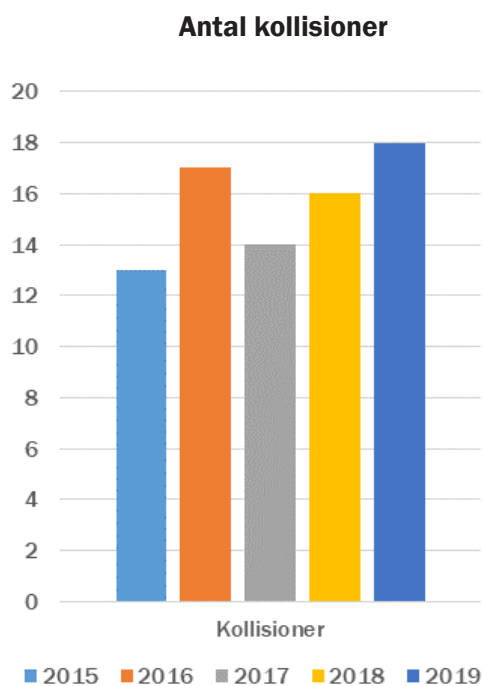
5.3 Vägtrafikolycka

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



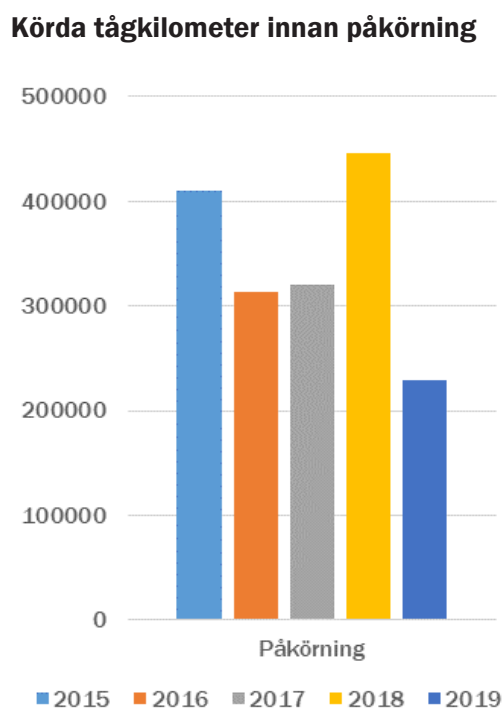
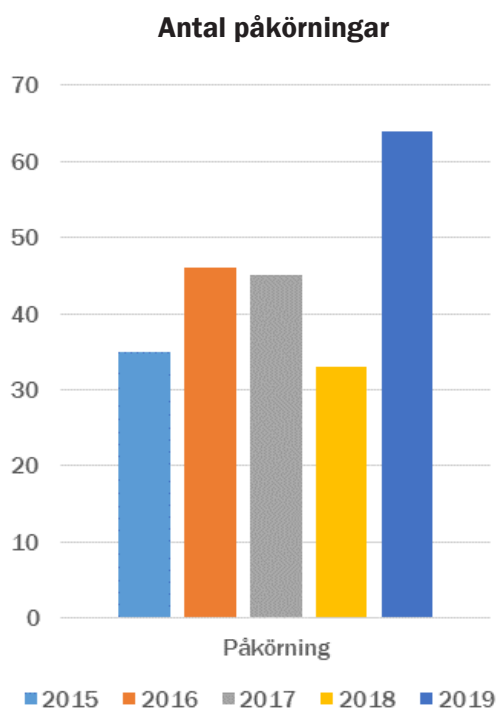
5.4 Kollision

Antal kollisioner ökade något jämfört med föregående år, men sett över en femårsperiod är utfallet relativt oförändrat. För verksamhetsåret 2019 var det mindre kollisioner och ingen person har blivit allvarligt skadad. Kollisionerna fördelades under 2019 till 10 på depåområde och 6 på trafikspår.



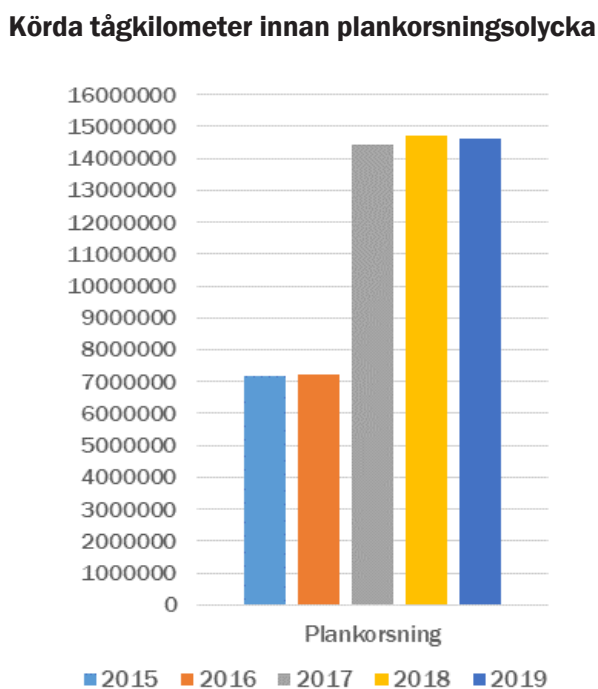
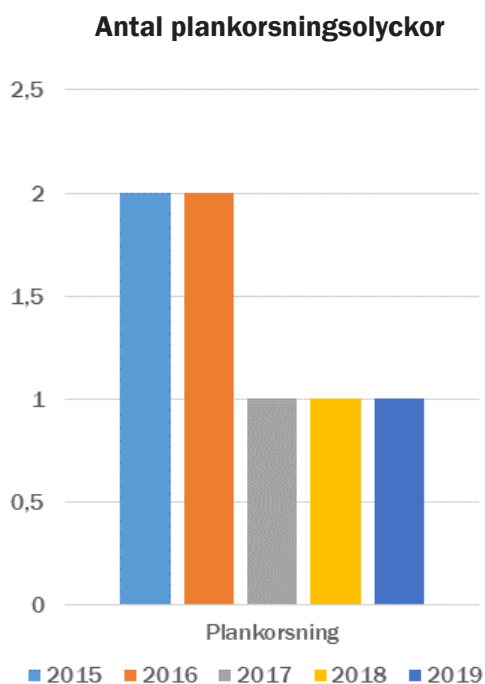
5.5 Påkörning

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.



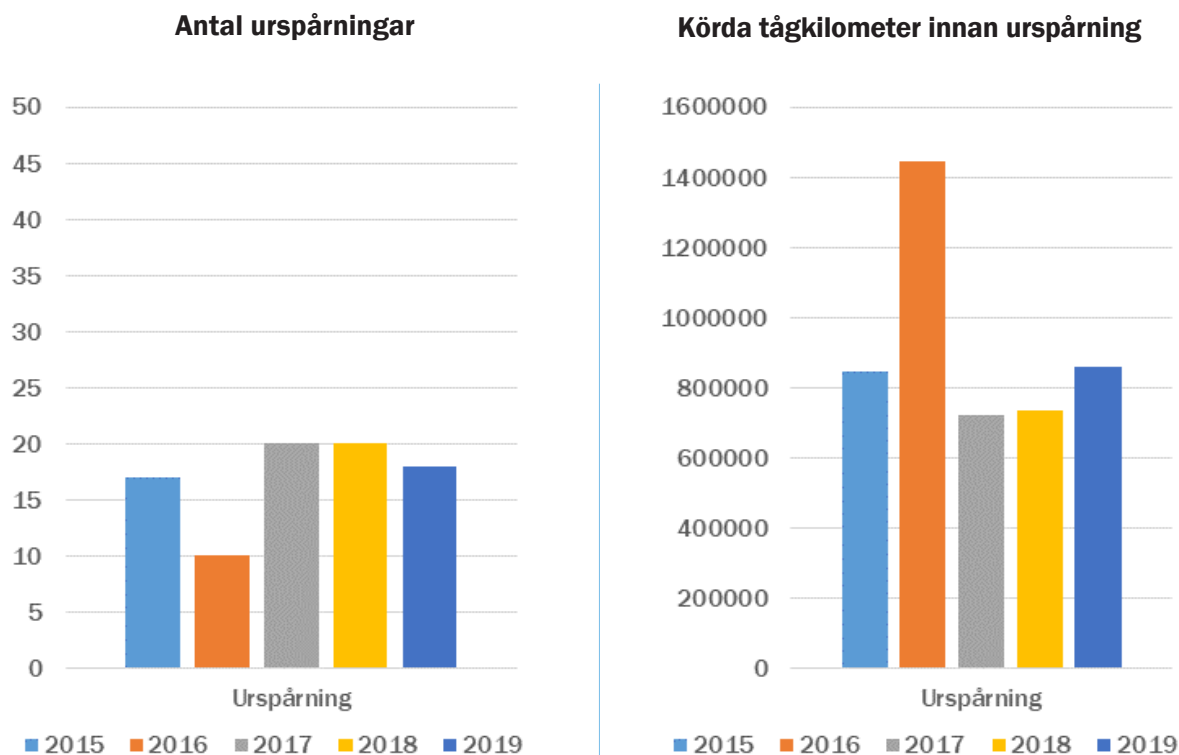
5.6 Plankorsningsolycka

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 och det totala antalet olyckor är lågt under hela perioden.



5.7 Urspårning

De flesta urspårningar sker inne på våra depåområden. Urspårningarna beror oftast på fel i spåranläggningen och vagnfel, var för sig eller i kombination, alternativt handhavandefel. Fokus i det förebyggande arbetet ligger på att förbättra infrastrukturen och personalens körbeteende.



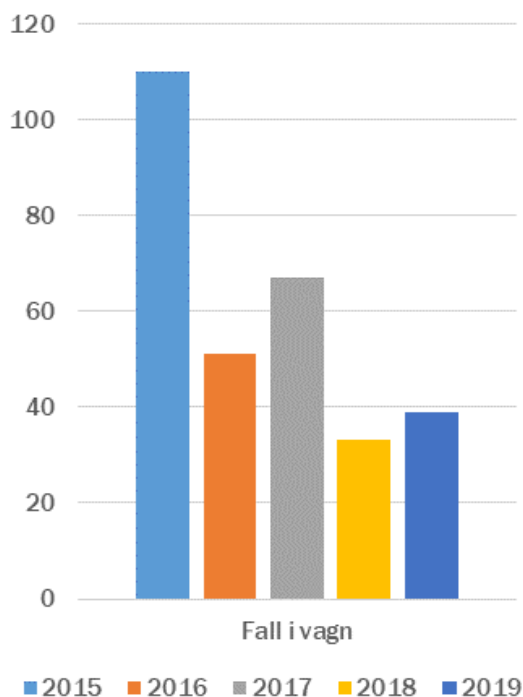
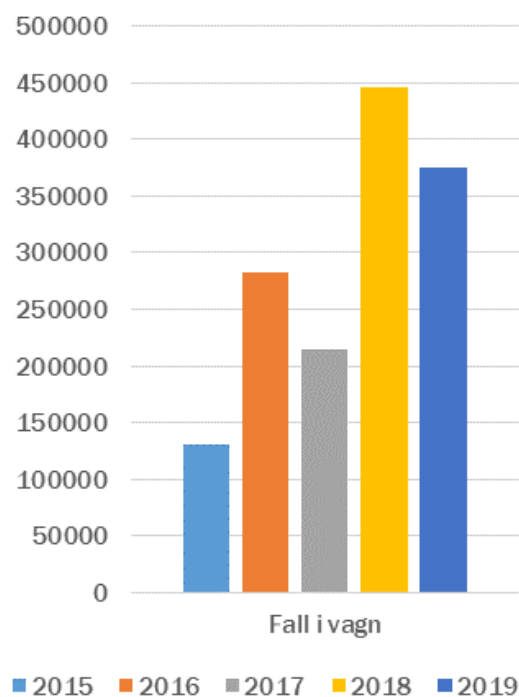
5.8 Personolycka

Den här händelsekategorin 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

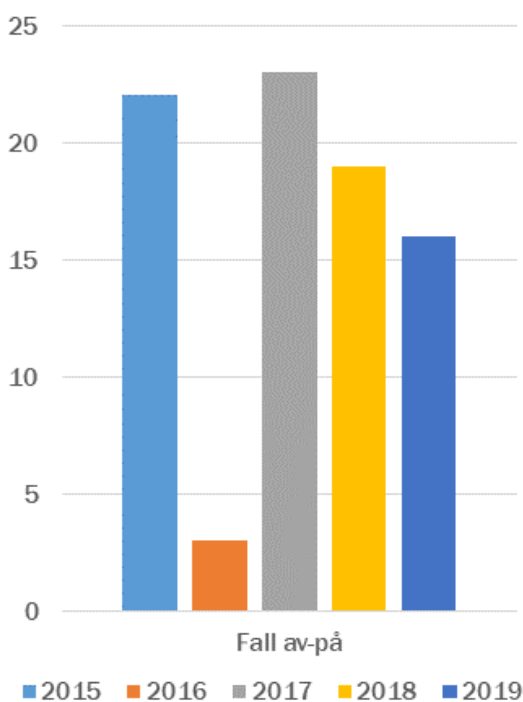
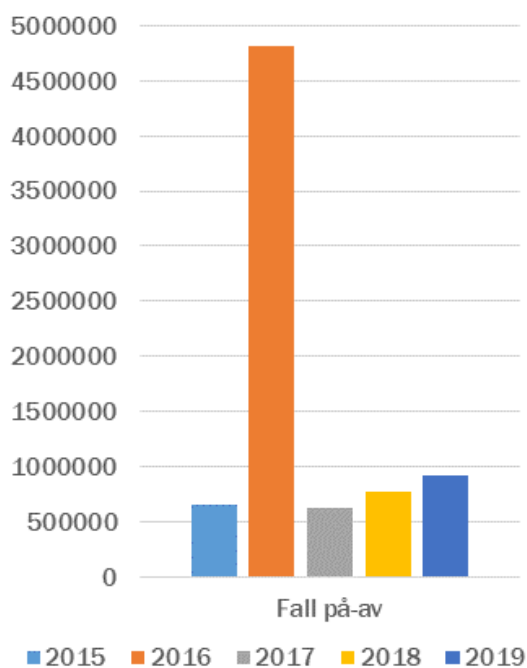
Olyckstypen Fall i vagn minskade under 2018 till följd av flera åtgärder. Bland annat har en mjukvaruförändring till styrsystemet på vagnsmodell M31, möjliggjort mjukare fartpådrag efter stopp. Andra insatser är utbildning av förare om vikten av att köra mjukt. Dock ser vi att många av de olyckor som faktiskt sker, beror på stoppande händelser i trafiken. Förare måste stanna på grund av ett hastigt uppkommit hinder. Under 2019 har siffran åter ökat och det härrör vi till de infrastrukturella förändringar som pågår i Göteborg och det stora antalet medtrafikanter.

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

Antal fall i vagn**Körda tågkilometer innan fall i vagn**

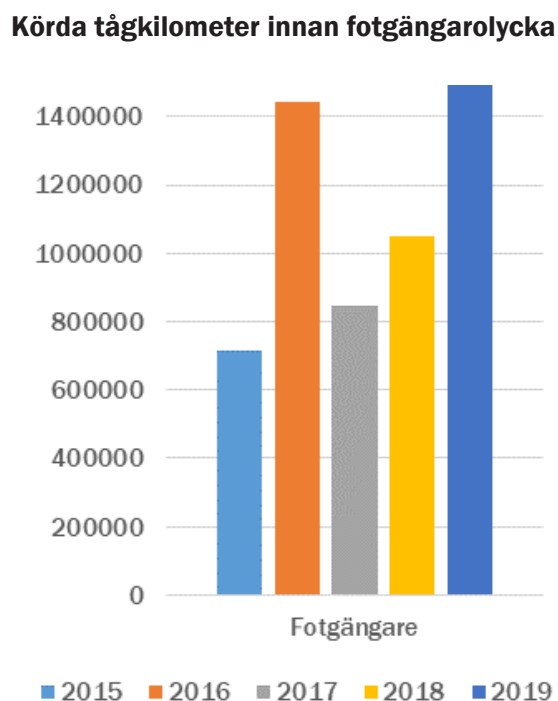
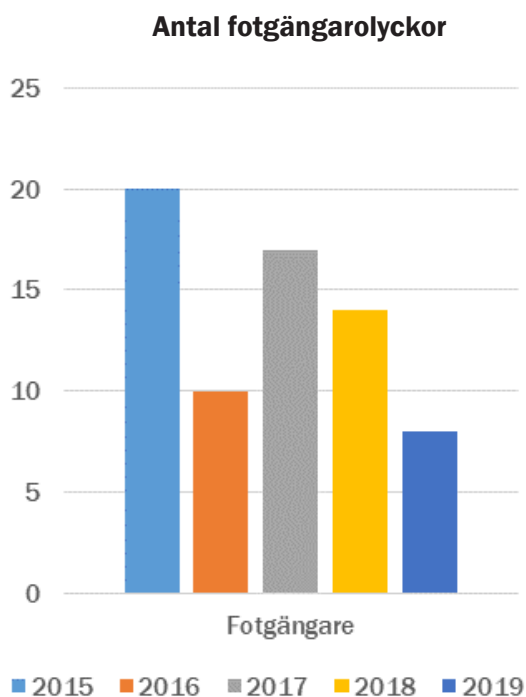
5.8.2 Fall vid av- och påstigning

Fall vid av- och påstigning är svårt att förebygga. Förhoppningsvis minskar kategorin av olyckor när nya vagnar med låggolv ersätter äldre vagnar. Det låga utfallet under 2016 beror på manuella felaktigheter vid rapportering.

Antal fall vid av- och påstigning**Körda tågkilometer innan fall vid av- och påstigning**

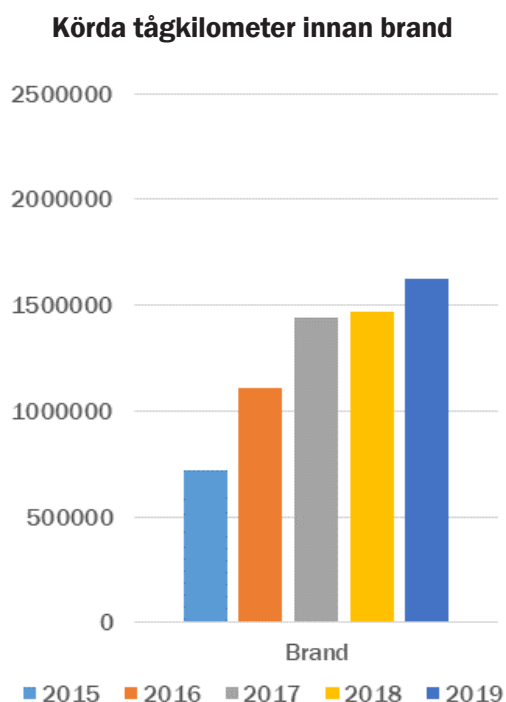
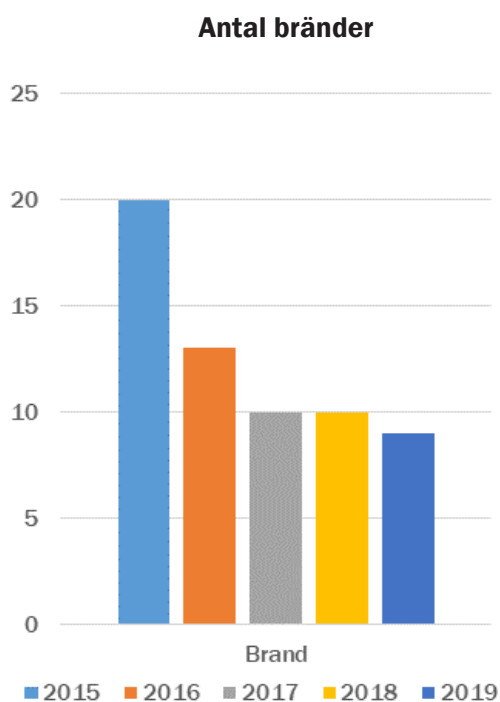
5.8.3 Fotgängarolycka

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. Den allmänna reflexanvändningen är också låg och är en bidragande faktor till antalet olyckor



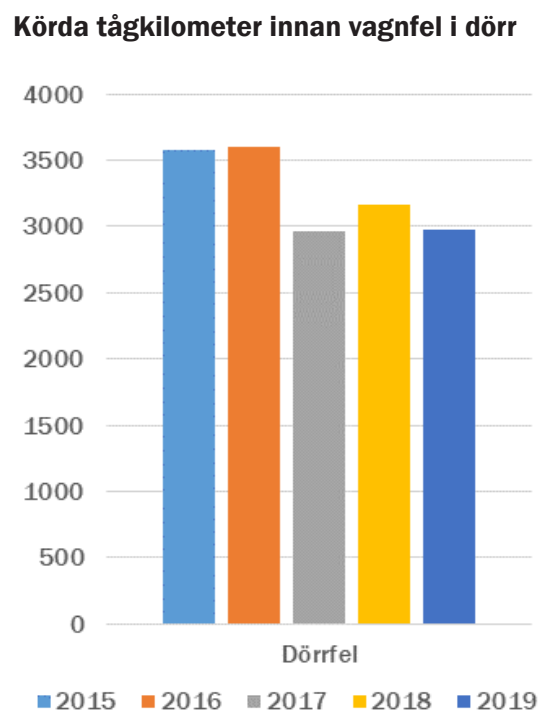
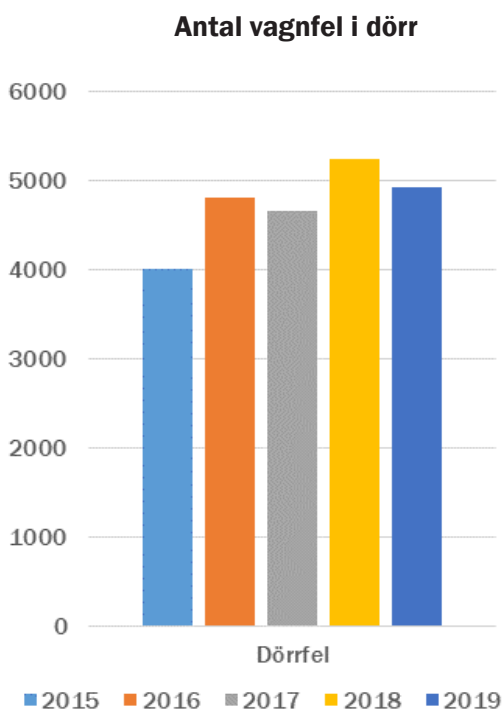
5.9 Brand

De flesta händelser som gett rökutveckling men inte orsakat brand beror 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).



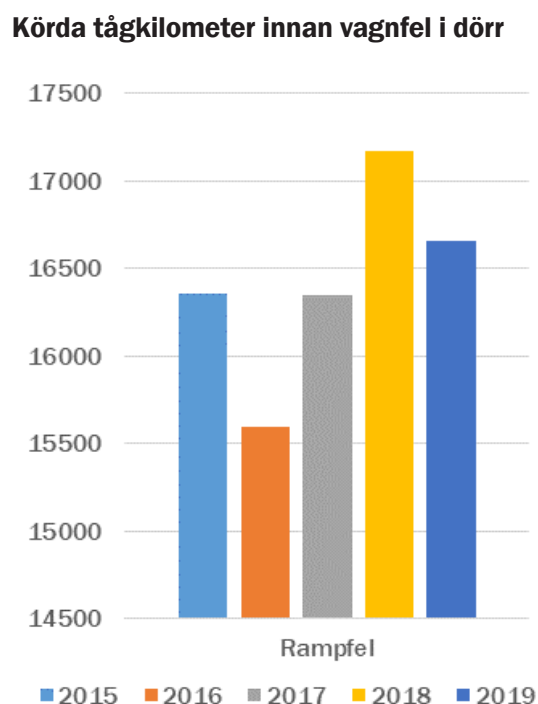
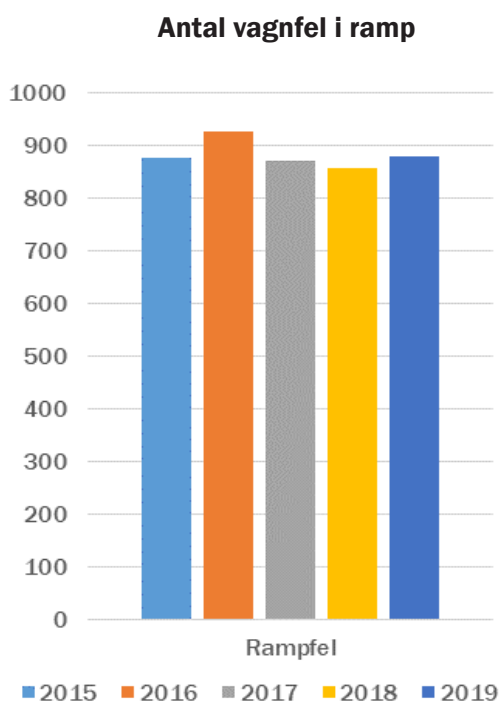
5.10 Vagnfel i dörr

De reviderade arbetssätt som införts under 2019 har minskat vagnfel i dörrar något. Ytterligare arbeten krävs och vagnstyperna planeras få omfattande åtgärder kommande år för att lösa problematiken på lång sikt.



5.11 Vagnfel i ramp

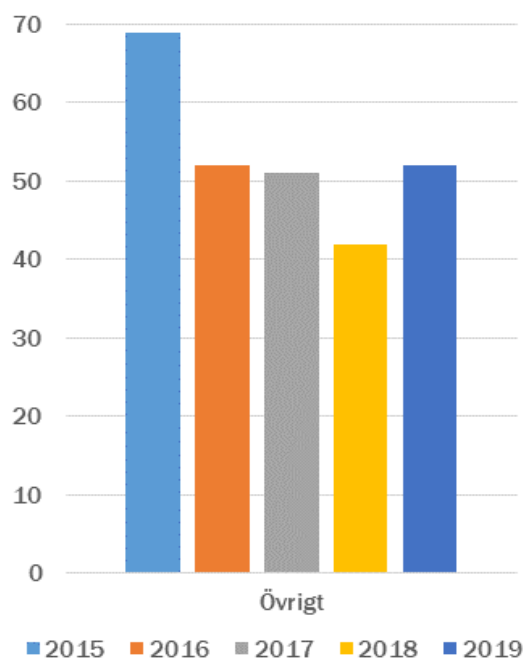
Hanteringen av samtliga ramper har genomgått en stor förändring under 2019 vilket kan ha bidragit till den något ökande felfrekvensen. Det nya arbetssättet är genomfört i sin helhet från vintern 2019 och utfallet bör bli bättre 2020.



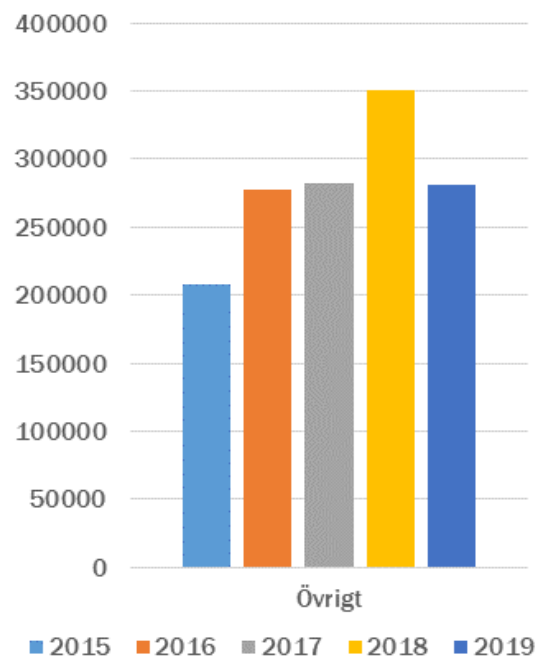
5.12 Övrigt

För att påverka händelserna i kategorin, pågår ett aktivt samarbete med polisen på utsatta sträckor. Syftet är att minska aktiviteter 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.

Antal övriga händelser



Körda tågkilometer innan övrig händelse



6. Terminologi

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

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
Allvarlig 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
Vägrafikolycka	Sammanstötning vid spårvägrafik i gatumiljö mellan spårfordon och vägrafik
Plankorsningsolycka	Sammanstötning på särskild banvall i plankorsning (korsning i plan mellan väg och sådan spårväg som är anlagd på särskild banvall) mellan spårvagn och fordon
Urspårning	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.



Bedömning och rekommendationer till Göteborgs Spårvägar AB avseende tips 25- 2019

Ett tips inkom till Göteborgs Stads externa visselblåsarfunktion 2019-07-04 som rörde misstankar om privat nyttjande av bolagets fordon, missbruk av arbetstid samt stöld av koppar inom affärsområde Banteknik. Sedan det första tipset inkom har ytterligare ett drygt 30-tal tips inkommit som alla berör samma affärsområde och omständigheter. Visselblåsarfunktionen bedömde att extern utredning krävdes och initierade en sådan genom KPMG i september 2019. Den initiala utredningen stärkte misstankarna kring att oegentligheter begåtts. Göteborgs Spårvägar AB beställde därför en fördjupad utredning för att klarlägga vad som skett inom affärsområde Banteknik. Den externa utredningen är nu avslutad. I tillägg till den utredning som visselblåsarfunktionen fått har Göteborgs Spårvägar AB även fått fördjupade analyser/rapporter ner på individnivå.

Visselblåsarfunktionens bedömning av utredningens resultat med tillhörande rekommendationer presenteras i denna skrivelse. Nedan sammanställning syftar till att ge en överblick av KPMG:s utredning avslutad 2020-03-11 samt innehåller visselblåsarfunktionens bedömning och rekommendationer till bolaget.

Fordonsanvändning

En majoritet av fordonen inom Banteknik är utrustade med en elektronisk körjournal som registrerar vilken förare som använder fordonet samt vart fordonet har färdats, ett så kallat ISA-system. Utredningen visar att 69 procent av alla körningar skett utan att förare varit inloggad. Detta trots att alla anställda vid utkvittering av loggdosa skriver på att de ska logga in vid framförande av fordon. KPMG konstaterar vidare att ISA-systemen inte har varit i bruk vid 1 735 tillfällen under perioden januari till september. För de tjänstefordon som saknar ISA ska körjournal upprättas, några sådana körjournaler har dock inte upprättats vilket också bryter mot bolagets riktlinjer. KPMG ställer sig frågande till varför bolaget har en elektronisk körjournal om den inte nyttjas för uppföljning. Vidare menar KPMG att bolaget har rätt att kontrollera körjournaler och att detta är en del av den interna kontrollen.

Av rapporten framgår att ett antal personer har kört bolagets fordon på ledig tid under 2019. Vidare framgår i rapporten att ett antal körningar genomförts på arbetstid som inte tycks vara tjänsterelaterade. Slutligen framgår också att fordon använts för privata körningar under beredskap, vilket inte är tillåtet enligt bolagets skriftliga riktlinjer. Under utredningen har det framkommit muntliga uppgifter om att någon eller några chefer ska ha godkänt förfarandet med privata körningar under beredskap.

Arbetstidernas efterlevnad

Övertid

Analysen omfattar 78 anställda under perioden januari till och med september 2019 och utgår från arbetstidslagens regler om att arbetad övertid per anställd inte får överstiga 200 timmar per kalenderår. KPMG noterar att tre anställda har långt fler än tillåtna 200 timmar övertid redan per siste september. Ytterligare fem anställda har arbetad övertid som överstiger 150 timmar vilket indikerar att de kan ligga i riskzonen för att överskrida de tillåtna timmarna.

KPMG drar slutsatsen att det inte är möjligt att fastställa om fusk eller överuttag av övertid har skett då underlaget till analysen är inte tillräckligt omfattande. Däremot konstateras att flera anställda har en mängd övertid som bryter mot, eller riskerar bryta, mot arbetstidslagens gräns på 200 timmar allmän övertid per anställd och år.

Beredskap

Analysen syftar till att identifiera om överutnyttjande av beredskap har skett. Antalet arbetade beredskapstimmar får inte överstiga 150 timmar per kalendermånad och individ. Av de 78 anställda som ingår i analysunderlaget så står tio av dessa för 1/3 av alla beredskapstimmar under perioden januari till och med september 2019. Vid 43 tillfällen överstiger beredskapstiden per anställd 150 timmar per kalendermånad. De tio anställda som har högst antal beredskapstimmar ligger mellan 220-272 timmar för en given månad.

KPMG drar slutsatsen att det krävs en mer detaljerad analys på individnivå med mer omfattande underlag för att fastställa om det skett ett överutnyttjande av beredskap. De konstaterar dock att situationen tyder på brister i den interna kontrollen avseende processen för hur beredskap godkänns och följs upp eftersom så många anställda överstiger maxgränsen på 150 timmar beredskap per månad.

Tillägg för tillfälligt förändrad arbetstid (TA)

Med TA avses tillägg för tillfälligt förändrad arbetstid till följd av förändringar i ordinarie schema. Förändringen ska vara av tillfällig karaktär och får inte innebära att veckoarbetstiden om 40 timmar överskrids. KPMG konstaterar att för 2019 är det september månad som har flest TA-utlägg och att Spårlag 1 till 4 står för 43% av de totala utläggerna. Vidare har 56 av 65 anställda, under perioden januari till och med oktober 2019, erhållit TA-utlägg, varav 20 av dessa har fått mer än 300 TA-timmar för ovan period. Inte heller här kan en fullständig analys med adekvat slutsats göras då det saknas relevant underlag. Ett av kraven för utbetalning av TA enligt det lokala avtalet är att arbetet ska vara en tillfällig förändring av den anställdes grundschema. KPMG har inte fått del av någon dokumentation som visar hur bedömning sker av vad som är tillfälligt eller vem som är behörig att fatta ett sådant beslut. KPMG ifrågasätter det sätt som TA-tilläggen har använts på men menar att det inte går att identifiera om enskilda anställda medvetet har manipulerat planering eller brutit mot något regelverk för att få TA-tillägg. Vidare anges att bolaget bör se över sina interna regelverk och policys vad gäller hur anställda får kännedom om förhållningsregler. Det bör även förtydligas vad som avses med tillfälligt förändrad arbetstid.

Arbets tid under natten

KPMG har haft i uppdrag att analysera huruvida anställda avslutar nattarbetspass i förtid då det framkommit misstankar om att så sker. Eftersom in- och utpasseringar vid depån endast sparas i ett kvartal har det funnits begränsat med data att analysera. KPMG konstaterar att det inte går att avgöra om missbruk skett eller inte då det finns allt för många osäkra parametrar. In- och utpassering kan ske flera gånger av olika anledningar och ibland tillsammans med någon annan så att inte passagen loggas. Det har inte funnits några andra uppgifter att analysera till exempel ett stämpelsystem som visar när en anställd faktiskt avslutar sitt nattpass. KPMG kan därför varken bekräfta eller avslå de uppgifter som gör gällande att personal avslutar nattpass i förtid.

Stöld av koppar

Spårvägens strömförande tråd är gjord av koppar och då tråden slits över tid behöver den bytas ut. KPMG har utrett misstanke kring oegentligheter i samband med byte av koppartråd. I rapporten konstateras att det brister i systemstöd, rutiner och uppföljning när det gäller hantering av koppar. Det finns ett flertal brister i händelsekedjan från det att koppar köps in till dess att den återvinns, som exempel kan nämnas att inköpt koppar inte märks upp för avsett projekt och att uthämtning av koppar ur förråd sker utan kontroll eller undermålig sådan. Det saknas rutiner för regelbunden inventering, uppföljning och dokumentation. Det finns brister i förvaring av skrotkoppar och personal har fri tillgång till de förråd där kopparn förvaras. Slutsatsen är att det finns en stor mängd brister i hanteringen av koppar, från inköp till återvinning.

Visselblåsarfunktionens bedömning

Det är tydligt att det råder stora brister i rutiner, hantering och ansvar avseende samtliga granskade områden inom affärsområdet Banteknik. Mot bakgrund av rapporten kan konstateras att flera chefer inte har tagit sitt arbetsgivaransvar och sett till att lagstiftning och regelverk kopplat till arbetstid och nyttjande av bolagets fordon har följts. Därtill har det varit stora brister i den interna kontrollen och varken tillfredsställande planering, styrning eller uppföljning har skett.

Ett otydligt ledarskap och ett otydligt förhållningssätt skapar grogrund för felaktig hantering och kan ses som ett tyst, eller i flera fall, tydligt medgivande att frånga regelverk. Detta har medfört att överträdelser har möjliggjorts då bristen på kontroll har varit påtaglig under den tidsperiod som har omfattats av granskningen. Det fråntar dock inte ansvaret från den enskilde medarbetaren. Det går inte att avfärda att medvetna överträdelser kan ha förekommit med avsikt att för egen vinnings skull tillskansa sig fördelar/förmåner av olika slag på bolagets bekostnad.

Fordonsanvändning

Visselblåsarfunktionens bedömning är att privata körningar med bolagets fordon utanför tjänsten är missbruk och att detta har orsakat bolaget ekonomisk skada i form av att fordonet inte har funnits tillgängligt för att nyttjas i verksamheten samt att det uppstått kostnader för drivmedel, slitage, värdeminskning o. dyl som inte har med bolagets verksamhet att göra. I rapporten har KPMG analyserat fordonsanvändning utanför tjänsten i relation till brottsbalkens olovligt brukande och egenmäktigt förfarande. Att utföra privata ärenden med hjälp av tjänstefordon på arbetstid utgör i tillägg ett allvarligt missbruk av arbetstiden, som också orsakar arbetsgivaren ekonomisk skada.

Visselblåsarfunktionen menar också att det tycks finnas för många fordon i relation till verksamhetens behov då det finns utrymme att både nyttja fordon för privata ändamål samt att bilar kan bli stående hemma hos anställda under flera dagar när till exempel beredskap övergår i veckovila.

Vad gäller privata körningar som skett under beredskap bedömer visselblåsarfunktionen att mängden körningar inte är i enlighet med regelverket som anger att *”Om fordonet tas hem i samband med beredskap, innebär inte detta att det får användas istället för privat fordon, dvs normala resor som ej är arbetsrelaterade skall ske med privat fordon.”*

Inställelse vid beredskap för personal som inte är ”mästare” ska ske skyndsamt. Vad ”skyndsamt inställelse” betyder är inte explicit definierat i bolagets riktlinjer. Givet regelverket ovan gör visselblåsarfunktionen dock tolkningen att ”skyndsamt inställelse” betyder att arbetstagaren har tid att åka hem och byta till tjänstefordonet, och därför inte behöver använda tjänstefordonet till resor i närområdet såsom förskola, matbutik eller gym. Å andra sidan menar visselblåsarfunktionen att ”skyndsamt inställelse” inte kan tolkas så generöst att det är i enlighet med regelverket att åka på en privat resa till exempelvis Bengtsfors, en resa på väl över två timmar, under beredskapstid då den anställda uppbär ersättning och därtill även använda ett tjänstefordon.

Vidare har Skatteverket regelverk för hur beredskapsbilar får användas för att inte en skattepliktig förmån ska uppstå, bland annat ska den anställda vara starkt begränsad i sin möjlighet att använda bilen för privata resor och det ska finnas en körjournal som visar att bilen inte har använts för privata resor. Såvitt visselblåsarfunktionen kan utläsa tycks varken medarbetare eller chefer inom bolaget ha varit medvetna om att privat bruk av tjänstefordon under beredskap kan strida mot skatteverkets regelverk.

Under utredningen har det framkommit muntliga uppgifter om att någon eller några chefer ska ha godkänt att tjänstefordon har använts under beredskap i strid mot gällande regelverk. Givet den uppgiften så bedömer visselblåsarfunktionen att dessa chefer har brustit i sin roll som arbetsgivarföreträdare då de tillåtit avsteg från beslutade riktlinjer.

Visselblåsarfunktionen bedömer att chefernas underlåtenhet att följa upp användningen av tjänstefordon har möjliggjort missbruk vilket har medfört ineffektivitet och ekonomisk skada för bolaget. Om cheferna hade följt upp ISA-journalerna hade det faktum att tjänstefordonens GPS-system inte varit i bruk också uppmärksamrats. I rapporten anges att användandet av fordon inte följts upp via de körjournaler som funnits med hänvisning till att detta skulle vara integritetskränkande. Liksom KPMG ställer sig visselblåsarfunktionen frågande till varför bolaget haft regler och system för kontroll som

inte använts. Visselblåsarfunktionen bedömer att det är ett chefsansvar att säkerställa att regelverk och riktlinjer efterlevs och att utredningen visar att chefer brustit i detta ansvar.

Det finns tydliga skriftliga riktlinjer både vad gäller ISA-systemet och hur fordon får nyttjas men dessa har inte efterlevts. Visselblåsarfunktionen menar att det framgår av rapporten att det finns ett mönster där anställda systematiskt tycks ha använt fordon för privata ändamål, inte minst på arbetstid, för att på bekostnad av arbetsgivaren uppnå personlig ekonomisk vinning. Givet de uppgifter om att det har funnits en otydlighet kring användningen då chefer muntligen har gett tillstånd till använda tjänstefordon vid privata ärenden under beredskap menar visselblåsarfunktionen ändå att det vilar ett visst ansvar på medarbetarna att förhålla sig till bolagets beslutade riktlinjer samt att följa skatteverkets regelverk. Slutligen konstaterar visselblåsarfunktionen att det framgår av rapporten att 47 procent av medarbetarna har använt tjänstefordon för privata ändamål under beredskap.

Visselblåsarfunktionens rekommendationer

Vad gäller överträdelse av regler, riktlinjer, rutiner och lagstiftning bör både enskilda medarbetare och för tiden aktuella chefer hållas ansvariga för sina ageranden i den mån det är möjligt. Detta får klargöras i individuella provningar, utifrån de detaljerade analyser som KPMG lämnat till bolaget. Bolaget rekommenderas att överväga att vidta arbetsrättsliga åtgärder såväl som att överväga att vidta andra relevanta åtgärder. Även frågan kring förmåner som kan ge upphov till förmånsbeskattning behöver klargöras då det kan innebära ett skattebrott för medarbetaren såväl som bolaget.

Vad gäller misstanke om stöld av koppar går det inte att med ordinarie utredningsinsatser komma längre och en polisanmälan har gjorts av bolaget. Bolaget rekommenderas att avvakta vidare åtgärder till dess polisutredningen är färdigställd och beslut om huruvida åtal ska väckas är fattat.

Bolaget rekommenderas att se över styrning, uppföljning och kontroll samt riktlinjer rutiner och arbetssätt för att tydliggöra hur medarbetare och chefer ska agera i olika situationer. Det ska finnas tydliga rutiner för när avsteg får ske från de interna bestämmelserna och vem som har mandat att fatta ett sådant beslut. Beslut som avser avsteg från rådande bestämmelser bör vara skriftliga och dokumenteras. Bolaget rekommenderas att påbörja utbildningsinsatser för medarbetare och chefer så att gällande riktlinjer och rutiner blir kända.

Det har även tidigare inkommit ett flertal visselblåsartips avseende Göteborgs Spårvägar AB som utretts både externt och internt. Dessa berörde andra omständigheter än de som utretts under 2019 och början av 2020. Bedömningen från tidigare att det krävs ett långsiktigt och systematiskt arbete för att förändra bolaget i önskvärd riktning gällande kultur och ledarskap har stärkts ytterligare. En kultur där oegentligheter tillåts eller ses mellan fingrarna på och där avsteg från gängse hantering ofta sker skapar oro, förutsättningar för illojalitet och potentiell skada för bolaget, både ekonomisk skada och förtroendeskada. Det är av största vikt att föreliggande problematik adresseras. Att arbeta i offentlig sektor ställer särskilda krav när det gäller att agera korrekt och

förtroendeskapande. I bolagets framtida arbete är det viktigt att arbeta med detta och att sätta “tonen på toppen”, det vill säga att ledare på alla nivåer är föredömen och följer regelverk, rutiner samt efterlever de beslut som fattats och i övrigt agerar öppet och transparent.

Svar till visselblåsarfunktionen

Givet både omfattning och allvar av de brister och överträdelser som framkommer i genomförd utredning önskar visselblåsarfunktionen ett skriftligt svar från bolaget avseende de åtgärder som kommer att vidtas, inte minst kopplat till de rekommendationer som lämnas i denna skrivelse. Senast den **8 april** önskar visselblåsarfunktionen ha ett svar.

För visselblåsarfunktionen, Göteborg 2020-03-16

In-Anna Knutsdotter

Interncontroller

Sarah Arlebrink

Stadsjurist

Göteborg 2020-04-08

Svar till visselblåsarfunktionen i Göteborgs Stad avseende Göteborgs Spårvägar tips 25-2019

Under 2019 gjordes anmälningar till Göteborgs Stads visselblåsarfunktion gällande misstänkt olovlig användning av verksamhetsfordon, felaktig tidrapportering och hantering av metaller inom affärsområde Banteknik på Göteborgs Spårvägar.

Göteborgs Spårvägar och bolagets nya ledning ser allvarligt på händelserna, som har utretts av KPMG. Händelser som gäller hantering av metallskrot har polisanmälts av Göteborgs Spårvägar.

KPMGs rapport för Q1 – Q3 2019 samt 2017 - 2019 visar på avvikelser i arbetssätt, rutiner och uppföljning som har gjort det möjligt att använda fordon eller hantera arbetstid på felaktiga sätt. Göteborgs Spårvägar har följt upp de avvikelser som kommer fram i rapporten bland annat genom klargörande samtal med berörda medarbetare. Många avvikelser har efter uppföljning bedömts som arbetsrelaterade aktiviteter. Det finns också exempel där avvikelser har godkänts av närmaste chef, exempelvis privat ärende i samband med tjänstekörning.

Göteborgs Spårvägar har under hösten 2019 infört åtgärder för att stoppa möjligheterna till avvikelser från gällande regelverk. Affärsområdet arbetar sedan den 1 november 2019 efter en tydlig handlingsplan som omfattar nya regler, rutiner och instruktioner tillsammans med systematiska utbildningsaktiviteter för att stärka ledarskap, medarbetarskap och kultur för chefer och medarbetare. De berörda områdena utvärderas löpande och resultatet visar tydliga förbättringar när det gäller styrning, uppföljning och kontroll.

Åtgärder kopplade till Visselblåsarfunktionens rekommendationer

1. Överträdelse av regler, riktlinjer, rutiner och lagstiftning

Visselblåsarfunktionen rekommenderar att Göteborgs Spårvägar ska överväga att vidta arbetsrättsliga åtgärder såväl som andra relevanta åtgärder samt klargöra frågan om förmånsbeskattning

1.1 Åtgärder – fordonsanvändning

KPMGs analys visar att en majoritet av körningar med affärsområdets fordon har skett utan inloggad förare, trots att alla medarbetare skriftligen förbinder sig att logga in via en tag vid varje körning av verksamhetsfordon.

Göteborgs Spårvägar har vidtagit följande åtgärder med start från den 1 november 2019:

Beskrivning	Analys och uppföljning	Åtgärder och nuläge i mars 2020
- Regler kring nyttjande fordon. - Inloggning sker inte enligt riktlinjer.	- Inloggningsgraden i ISA, digital körjournal och föraridentifikation, är 30 procent. - Systemet fungerar inte eller kopplas bort.	- Nya regler, rutiner och instruktioner - Förbättrad arbets- och beredskapsplanering av fordon pågår - Kontroll av drivmedel och körsträckor - Korrekta parkerings- och nyckelrutiner – säkrare nyckelhantering är på plats - Samtliga fordon ska ha GPS och alkoholås - Uppdaterat eller nytt GPS-system - Utbildning i arbetsregler och instruktioner – kvittens - Nya chefer rekryteras – klart - Fordonsförvaltare kontroll dag/vecka - pågår - Avdelningschef kontroll vecka/månad pågår - Förmånsbeskattning om privat körning undantagsvis sker i samband med beredskap Mars 2020 - Inloggningsgrad har ökat till 95 procent
- Långväga körningar. - Fordon har körts på längre resor utanför Göteborg vid 16 tillfällen, till exempel till Skåne, Stockholm och Norge	15 körningar gäller dokumenterade uppdrag. - En körning är godkänd av närmaste chef i samband med beredskap.	
Beredskapskörning med inslag av privat körning	43 körningar har särskilt följts upp och bedöms som godkända - Privata körningar i samband med beredskap har godkänts av närmaste chef	
Avvikande arbetskörningar och körmönster	Körningar har godkänts av närmaste chef	
Körning med verksamhetsfordon under ledig tid	Körningar har skett under beredskap/arbetstid eller har godkänts av närmaste chef	

De avvikelser som har kommit fram i KPMGs rapport har Göteborgs Spårvägar följt upp genom dokumentation och klagörande samtal med berörda medarbetare. Resultatet av samtalen visar att:

- KPMGs konstaterade i sin rapport att inloggningsgraden i ISA, system för digital körjournal och föraridentifikation, var 30 procent. I flera fall var tekniken ur funktion. Det finns också fall där tekniken var urkopplad. I mars 2020 är inloggningsgraden 95 procent.
- 15 av de 16 långväga körningar som KPMG definierat som avvikande gäller dokumenterade verksamhetsuppdrag. En körning är godkänd av medarbetarens chef i samband med beredskap.
- Uppföljning av misstänkt privat körning i samband med beredskap, avvikande körmönster och körning med verksamhetsfordon under ledig tid har i hög grad godkänts av närmaste chef. Vi kan också konstatera att rutiner och riktlinjer inte har varit tillräckligt tydliga

Göteborgs Spårvägar arbetar med alla åtgärder som presenteras i tabellen ovan och följer utvecklingen noggrant. Information och utbildning pågår löpande och vid utgången av mars 2020 hade inloggningsgraden i ISA ökat från 30 till 95 procent. Uppföljning av verksamhetsfordons inloggning sker dagligen, veckovis och varje månad.

1.2 Åtgärder – hantering av arbetstid

KPMGs rapport visade att:

- 12 av 78 medarbetare har haft höga nivåer av övertid. I tre fall överskridit maxgränsen på 200 timmar per år.
- Banteknik har sex tjänster i beredskap dygnet runt för att så fort som möjligt säkerställa framkomligheten i spårvagnstrafiken vid olika störningar. Bemanningen av beredskap har bland annat byggts på frivillighet, 10 av 78 medarbetare har stått för en tredjedel av tiden.
- Tillägg för tillfälligt förskjuten arbetstid, så kallade TA-tillägg, utgår när ordinarie schemahantering inte kan genomföras eller uppdrag måste utföras akut. Uttagen av TA-tillägg skiljer sig mellan olika enheter på Banteknik, där enheten Spår och svets står för 43 procent av uttagen.

Åtgärder med start den 1 november 2019

- Nya regler, rutiner och instruktioner
- Ny befattning: Personalplanerare
- Ny metod: Plan – arbete – faktura – lön
- Ny fördelning i enheterna Tjänster och Produktion – ansvaret för att Planera och Följa upp respektive Genomföra har tydliggjorts
- Framtagning av ett nytt tidsregistreringssystem
- Utbildning i arbetsregler och instruktioner – kvittens
- Nya chefer rekryteras
- Personalplanerare kontroll dag/vecka
- Avdelningschef kontroll vecka/månad

Nuläge mars 2020

- Styrning och ledning har förbättrats genom utvecklade metoder
- Uppdrag genomförs på dagtid i högre grad
- Fördelning av övertid och beredskap behöver omfördelas och inte baseras på frivillighet i så hög grad som har skett. I februari 2020 hade övertidsuttaget minskat med 46 procent.
- Års- och ändringsplanering samt uppföljning ska förbättras. I februari 2020 hade det totala uttaget av TA-tillägg minskat med 35 procent.
- Rekrytering intensifieras, då övertid till en viss grad beror på vakanser.

1.3 Arbetsrättsliga åtgärder och fråga om förmånsbeskattning

Göteborgs Spårvägar har övervägt om arbetsrättsliga åtgärder ska vidtas utifrån KPMGs rapport som omfattar 78 medarbetare. Övervägandena kan delas upp i olika kategorier som beskrivs nedan. Arbetsrättsliga disciplinära åtgärder behöver övervägas per individ (ej i grupp) och ur allvarighetssynpunkt där avsked, uppsägning eller varning kan utdelas. Arbetsrättsliga åtgärder ska vidtas inom två månader sedan arbetsgivaren fått kännedom om händelsen som ligger till grund för åtgärden.

Avstämning har även skett med arbetsrättslig expertis inom Göteborgs Stad.

1.3.1. Kategori 1: Överväganden utifrån processekonomi och nivå på eventuell arbetsrättslig åtgärd:

- a. Användning av fordon på beredskapstid**
- b. Användning av fordon på ledig tid (enstaka tillfällen)**

Avsteg inom dessa kategorier har inte utretts vidare. Materialet från KPMG innehåller redovisning av stora mängder data. GSAB ser vid granskning av data att många avvikelser skett från regelverket. Efterforskning har visat att man som arbetsgivare underlåtit att följa upp och säkerställa efterlevnad av rutiner kring användning av fordon. Därtill finns uppgifter om att chefer ska ha gett tillåtelse muntligt om att använda fordon utanför regelverket. Det är tydligt att ledning och styrning behöver skärpas. Individer har oaktat ovan gjort olämpliga personliga val. Kostnaden för att fastställa fakta som grund för en arbetsrättslig disciplinåtgärd av lägsta nivån (varning) har bedömts större än nyttan av att kunna utfärda dessa varningar. Grund för uppsägning alternativt avsked finns ej.

1.3.2. Kategori 2: Överväganden efter faktakontroll:

- a. Användning av fordon på ledig tid, flera tillfällen (28) samt kortköp på ledig tid (15)**
- b. Långväga körning på beredskapstid (1)**

Inom kategori 2 tyder data på mer allvarliga avsteg från regelverk än i kategori 1 utifrån frekvens eller omfattning. Göteborgs Spårvägar började med att kontrollera fakta (framförallt gällande arbetstid). Det visade sig finnas feltolkningar i data kring arbetstid och individer sorterades utifrån det till kategori 1. Göteborgs Spårvägar har genomfört samtal med de individer som efter kvalitetssäkring av data kvarstod i kategori 2 (fyra samtal angående fordonsanvändning på ledig tid, fem samtal angående kortköp på ledig tid). I samtliga av dessa fall har individerna kunnat styrka att de arbetat tider som data visat att de varit lediga och/eller har de haft rimliga förklaringar till övriga avsteg som data visat. Vad gäller den långväga körningen till Bengtsfors handlar det om att chef muntligt godkänt resan. Även vid överväganden inom denna kategori blir det tydligt att uppföljning av regelverk, rutiner för rapportering av arbetstid samt ledning och styrning behöver skärpas.

1.3.3 Kategori 3: Överväganden av chefsansvar (2)

Flera chefer inom Banteknik har slutat sina anställningar, det är således inte aktuellt att överväga att vidta arbetsrättsliga åtgärder mot dem. Göteborgs Spårvägar har genomfört samtal med de kvarvarande två chefer som arbetat inom Banteknik under det aktuella tidsintervallet. Samtalen visar att det även inom denna kategori varit ottydligt vad som gäller på arbetsplatsen. Problem har påtalats för överordnade chefer utan resultat. Chefen har alltså inte fått hjälp med att lösa frågan av överordnad alternativt ett klargörande om att chefen själv behöver lösa frågan. Grund för uppsägning alternativt avsked bedöms ej finnas. Göteborgs Spårvägar avser inte i nuläget att utdela skriftlig varning.

2. Misstanke om stöld av koppar

Vi inväntar polisutredning.

3. Översyn av styrning, uppföljning och kontroll samt riktlinjer, rutiner och arbetssätt för olika situationer

Göteborgs Spårvägar har startat utvecklingen av ett nytt verksamhetsledningssystem som en grund till ständiga förbättringar. Arbetet ska säkerställa att styrning, ledning, planering, uppföljning och kontroll av verksamheten sker genom tydliga processer, rutiner och arbetssätt som är kända och tillgängliga för alla chefer och medarbetare. Arbetet omfattar hela bolaget.

Verksamheten inom Banteknik kommer att integreras i bolagets säkerhetsordning som idag endast omfattar området spårvagnstrafik. Affärsområdet fortsätter utvecklingen efter den handlingsplan som gäller från den 1 november 2019 och bland annat omfattar följande aktiviteter inom olika områden:

Fordon

- Nya regler, rutiner och instruktioner kring användning av fordon under arbetstid och beredskap
- Förbättrad arbets- och fordonsplanering
- Utökad kontroll av tankning och drivmedelsförbrukning
- Nytt GPS-system
- Utbildning av samtliga medarbetare
- Ny fordonsförvaltning
- Ny uppföljning och kontroll

Arbetstid

- Nya regler, rutiner och instruktioner gällande lön och arbetstid
- Ny funktion för personplanering
- Ny organisation av beredning och planering av arbeten
- Nytt system för tidsregistrering
- Utbildning av samtliga medarbetare
- Ny uppföljning och kontroll

Entreprenadmaterial och metaller

- Nya arbetssätt för att säkerställa korrekt förbrukning av material
- Stöldmärkning av stöldbegärligt material
- Uppgradering av passersystem och skalskydd
- Nya rutiner för materialinventering
- Säkerställa rutiner för hantering av koppar, till exempel uthämtning, montering, nedtagning och återvinning

Arbetsmiljö

- Aktiviteter för att främja organisatorisk och kompetensmässig utveckling
- Ledarutvecklings- och kulturprogram för hela bolaget
- Återkommande utvärderingar och analyser för åtgärder

Status i framdrift av handlingsplanen rapporteras löpande till Göteborgs Spårvägars styrelse.

4. Behov av ett långsiktigt och systematiskt arbete för att förändra bolaget gällande kultur och ledarskap

Visselblåsarfunktionen tar upp tidigare visselblåsartips som rör andra omständigheter än de som utretts gällande Banteknik. Bedömningen är sedan tidigare att det krävs ett långsiktigt och systematiskt arbete för att förändra bolaget i önskvärd riktning gällande kultur och ledarskap.

En ny vd utsågs till Göteborgs Spårvägar i början av september 2019 och under dennes ledning har en genomlysning av verksamheten ägt rum som bland annat har resulterat i en ny organisering av bolaget från den 1 mars 2020.

Utvecklingsarbetet sker i bred förankring från styrelse till vd och avdelningschefer och successivt vidare till varje enskild individ i organisationen. I fokus står en kvalitetsutvecklingsresa med fokus på tydliga mål och förutsättningar att genomföra den utveckling som krävs för att modernisera

verksamheten, dels genom styrning, ledning, uppföljning och kontroll, dels genom att öka produktivitet och effektivitet genom förbättrade processer, arbetssätt och metoder.

Avgörande faktorer för kvalitetsutvecklingsresan är ett aktivt och kommunikativt ledarskap och den kvalitetskultur som ska präglade Göteborgs Spårvägar framöver. Det innebär utveckling och utbildning för alla chefer och medarbetare med målet att ständigt utveckla och förbättra verksamheten baserat på ett sunt ledar- och medarbetarskap, där vi agerar korrekt och transparent i linje med Göteborgs Stads styrning och våra samhällsuppdrag.

För Göteborgs Spårvägar AB

Hans Nilsson
VD

Bilaga 7.6

2020-04-22

Ärende gällande Intern kontrollplan 2020

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

Bilaga 9.1

2020-04-22

Ärende gällande Månadsrapport februari och mars 2020

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

2020-04-22

STYRELSENS ARBETSORDNING och VD-INSTRUKTION

för

Göteborgs Spårvägar AB
Org nr 556353-3412

Detta dokument har fastställts av bolagets styrelse den 22 april 2020 och skall omprövas och fastställas på nytt senast i april 2021.

INLEDNING

Styrelsen i Göteborgs Spårvägar AB, har i enlighet med aktiebolagslagens regler upprättat denna arbetsordning för att den skall utgöra ett komplement till aktiebolagslagens bestämmelser, kommunallagen och annan relevant lagstiftning samt bolagets bolagsordning och vid var tid utfärdade direktiv m.m. från ägaren.

Detta dokument har antagits av Bolagets styrelse och skall årligen ses över, uppdateras och antas på nytt vid styrelsens konstituerande sammanträde efter årsstämma eller när så erfordras.

Genom kommunfullmäktiges och regionfullmäktiges beslut bildades en ny koncern av GS Spårvägar AB, GS Buss AB och GS Trafikantservice AB fr o m 2019-01-01 med Koncernbolaget Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB som moderbolag. Den nya koncernstrukturen bygger på moderbolaget och dess helägda dotterbolag GS Buss AB och GS Trafikantservice AB samt det delägda bolaget GS Spårvägar AB där Västtrafik äger 15%.

Ett exemplar av denna arbetsordning skall tillställas varje styrelseledamot och styrelsesuppleanter, verkställande direktören, styrelsens sekreterare, lekmannarevisorerna och deras suppleanter, auktoriserade revisorer samt Göteborgs Stadshus AB.

A. STYRELSENS ARBETSORDNING

1 STYRELSENS SAMMANKOMSTER

1.1 Konstituerande styrelsemöte

Omedelbart efter årsstämman skall styrelsen hålla konstituerande sammanträde, varvid följande ärenden skall behandlas:

- Val av styrelsens ordförande
- Val av styrelsens förste respektive andre vice ordförande
- Utseende av firmatecknare
- Fastställande av arbetsordning för styrelsen mm

1.2 Ordinarie styrelsemöten

Antal och föredragningspunkter

Utöver det konstituerande mötet skall styrelsen normalt hålla minst sex möten per kalenderår.

Vid vart och ett av dessa möten skall följande ärenden behandlas:

- Anmälan av protokollet från föregående styrelsemöte
- Verkställande direktörens rapport beträffande:
 - i. Verksamheten i Bolaget och i förekommande fall Koncernen
 - ii. Bolagets och Koncernens ekonomiska resultat och ställning
- Övriga frågor av väsentlig betydelse för Bolaget

Vid något av nedanstående styrelsesammanträden ska styrelsen besluta om att upprätta internkontrollplan samt genomföra en utvärdering av det egna respektive verkställande direktörens arbete.

Härutöver skall vid fyra av de ordinarie styrelsesammanträdena särskilda ärenden behandlas enligt följande:

Årsbokslutsmöte

- Avgivande av årsrapport och årsredovisning
- Förslag till vinstdisposition
- Genomgång av auktoriserade revisorernas och lekmannarevisorernas iakttagelser
- Eventuella övriga erforderliga beslut i anledning av den förestående bolagsstämman
- Information om innehållet i Bolagets årliga hållbarhetsrapport som skall inges till vederbörande tillsynsmyndighet [om skyldighet föreligger att avge sådan årlig rapport]

Delårsbokslutsmöte

- Fastställande av det första delårsbokslutet.

Vid behov lämna underlag till Stadshus inför kommande budgetbeslut i kommunfullmäktige

Delårsbokslutsmöte

- Fastställande av det andra delårsbokslutet.

Strategimöte

- Strategifrågor

Budgetmöte

- Antagande av mål- och inriktningsdokument för kommande verksamhetsår
- Antagande av driftsbudget för kommande år
- Antagande av investeringsbudget för kommande år
- Fastställa plan för den interna kontrollen för kommande verksamhetsår samt återrapporering interna kontrollen för verksamhetsåret

1.3 Extra möten

För överläggning och beslut i ärenden som inte kan hänskjutas till ordinarie styrelsemöte kan styrelsemöte hållas vid andra tillfällen. Tid och plats för dessa möten fastställs av styrelsens ordförande i samråd med styrelsens förste respektive andre vice ordförande och verkställande direktören.

Styrelsemöte kan hållas per telefon. Beslut fattade i sådan ordning skall protokollföras på vanligt sätt enligt vad som anges nedan.

Styrelsemöte kan även avhållas *per capsulam*, varvid protokoll innefattande förslag till beslut upprättas och därefter cirkuleras eller utsändes till var och en av styrelseledamöterna samt suppleanterna. En förutsättning för avhållande av möte i denna ordning är att samtliga styrelseledamöter biträder de beslut som fattas.

1.4 Kallelse och underlag

Till styrelsemötena skall samtliga styrelseledamöter kallas. Kallelse, förslag till dagordning, rapporter samt skriftligt underlag för beslut skall utsändas av verkställande direktören senast en vecka före styrelsemötet.

Om ärende måste avgöras på extra möte, skall verkställande direktören, om möjligt, tillställa styrelsens ledamöter skriftligt underlag med förslag till beslut senast två dagar före det extra styrelsemötet.

1.5 Förberedelse

Verkställande direktören skall tillsammans med Ordföranden förbereda styrelsemötet genom att utarbeta förslag till dagordning samt framtida rapporter och erforderligt beslutsunderlag. Samråd skall därvid ske med styrelsens presidium. Sedan skall detta utsändas till styrelseledamöterna och suppleanterna på sätt som angivits ovan.

Styrelseledamöterna skall vid förberedelsen av ärenden inför styrelsemöten särskilt uppmärksamma om beslut i verksamheten kan anses vara av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt (KL 3 kap 17§). I förekommande fall skall styrelsen tillse att kommunfullmäktige får ta ställning innan styrelsen fattar beslut.

1.6 Protokoll

Ordföranden ansvarar för att det vid styrelsemötet förs protokoll. I protokollet skall de beslut som styrelsen har fattat antecknas.

Protokollet skall undertecknas av sekreteraren och justeras inom två veckor av den som varit ordförande vid mötet och särskilt utsedd justeringsman.

Det åligger den verkställande direktören att tillse att kopior av protokollen med bilagor tillställs samtliga styrelseledamöter, styrelsesuppleanter, revisorer samt lekmannarevisorer och deras suppleanter.

Regelbunden återrapportering av delegerade uppgifter bör ske.

1.7 Ordförande för styrelsemöten

Ordförande vid styrelsemöte är styrelsens ordförande eller, vid förfall för denne, styrelsens förste vice ordförande. Skulle både styrelsens ordförande och förste vice ordförande ha förfall, skall mötet ledas av andre vice ordförande eller den ledamot, som styrelsen utser.

1.8 Suppleanter

Suppleanter skall kallas till och äger närvara vid samtliga styrelsemöten. Vid förfall för ordinarie styrelseledamot skall de av Göteborgs kommunfullmäktige utsedda suppleanterna inträda i den ordning kommunfullmäktige bestämt.

1.9 Revisorerna och lekmannarevisorerna

Bolagets revisorer skall vara närvarande vid styrelsemöten när det behövs för bedömning av bolagets ställning och resultat; dock minst en gång om året i samband med styrelsens behandling av årsredovisningen. Vid nämnda styrelsemöte skall även Bolagets lekmannarevisorer delta och kallas på samma sätt som enligt punkten 1.4 ovan.

2 ARBETSFÖRDELNING INOM STYRELSEN

2.1 Ordföranden

Allmänt

Det åligger styrelsens ordförande att:

- Genom kontakter med verkställande direktören följa Bolagets och koncernens utveckling mellan styrelsemötena.
- Tillse att styrelsens ledamöter genom verkställande direktörens försorg fortlöpande får den information som behövs för att kunna följa Bolagets och Koncernens resultat, ställning, likviditet och utveckling i övrigt.
- Vara ordförande på styrelsemötena och tillse att styrelsearbetet sker i enlighet med gällande regler och gott mötesskick, innefattande bl. a. att jävsregler iakttas.
- Tillsammans med styrelsen utvärdera verkställande direktörens arbete.
- Bestämma vem som skall vara styrelsens sekreterare.

2.2 Styrelsens presidium

Styrelsens presidium utgörs av styrelsens ordförande och förste respektive andre vice ordförande.

B. INSTRUKTION AVSENDE ARBETSFÖRDELNING MELLAN STYRELSEN OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN

3 STYRELSEN

3.1 Allmänt

Styrelsen svarar för Bolagets organisation och förvaltningen av Bolagets angelägenheter. Därvid skall styrelsen iaktta av ägaren vid var tid utfärdade direktiv m.m. Verkställande direktören skall sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar. Styrelsen skall utöva tillsyn över att den verkställande direktören fullgör sina åligganden.

Styrelsen skall tillse att Bolagets organisation är ändamålsenlig och att bokföringen, medelsförvaltningen och Bolagets övriga ekonomiska förhållanden kontrolleras på ett betryggande sätt. En attestinstruktion ska fastställas av styrelsen och revideras årligen vid behov.

Styrelsen ska fastställa Styrelsens Inriktningsdokument för verksamheten, VD samt Affärsplan.

Styrelsen skall fastställa affärsplan och skall fortlöpande övervaka efterlevnaden av affärsplanen och skall tillse att den, efter rapport från verkställande direktören, blir föremål för årlig översyn och uppdatering.

Styrelsen skall årligen upprätta en plan för internkontrollen i bolaget. Styrelsen ska säkerställa att det finns bolagsinterna rutiner för arbetet med styrande dokument och deras aktualitetsprövning.

Bolagsstyrelsen skall årligen utvärdera sitt eget arbete. Utvärderingen ska minst omfatta om bolagsstyrelsen saknar någon kompetens för att kunna utföra sina uppgifter, om dess arbetsformer fungerar och om den är organiserad på lämpligt sätt när det gäller eventuell arbetsfördelning.

Vidare skall bolagsstyrelsen årligen utvärdera verkställande direktörens insatser, varvid endast styrelseledamöterna ska närvara.

3.2 Frågor underställda styrelsen

Verkställande direktören skall förelägga styrelsen ärenden för beslut och avge förslag enligt vad som framgår av nedan beslutsordning.

BESLUTSORDNING

Den Verkställande direktören får inte vidta åtgärder som är av osedvanlig beskaffenhet eller av stor betydelse för Bolaget. Sådana åtgärder kan den Verkställande direktören företa endast efter särskilt bemyndigande från styrelsen eller om styrelsens beslut inte kan avvaktas utan väsentlig olägenhet för Bolagets verksamhet. Vid sådana tillfällen skall den Verkställande direktören dock, såvitt möjligt, först inhämta samtycke från styrelsens ordförande samt snarast möjligt efter den vidtagna åtgärden underrätta styrelsen om denna.

Följande anses utgöra åtgärder av osedvanlig beskaffenhet eller stor betydelse för Bolaget med hänsyn till omfattningen och Bolagets verksamhet.

- (a) investeringar som överstiger 5 000 000 kronor,
- (b) förvärv och avyttring av bolag eller rörelsegren,
- (c) bildande av dotterbolag och kapitalökning i dotterbolag,
- (d) teckning, köp eller försäljning av aktier,
- (e) upptagande av lån och ställande av säkerhet utöver den ram som fastlagts genom antagen budget eller finanspolicy eller genom särskilt beslut på bolagsstämman,

- (f) transaktioner med valutor, ränteinstrument och andra derivatinstrument utöver den ram som fastlagts genom antagen finanspolicy,
- (g) ingående och uppsägning av för Bolaget osedvanliga avtal,
- (h) köp, försäljning och pantsättning av värdepapper,
- (i) köp och försäljning av fast egendom/tomträtt eller intecknande av fast egendom,
- (j) utställande av garanti eller säkerhet för annan,
- (k) ingående av avtal med lång varaktighet eller med för Bolaget osedvanliga villkor,
- (l) ingående av borgensförbindelse,
- (m) upptagande av långsiktiga (mer än 12 månader) lån,
- (n) pantsättning av Bolagets egendom,
- (o) genomförande av icke oväsentlig förändring rörande Bolagets försäkring och/eller försäkringsskydd,
- (p) ingående eller uppsägning av avtal med ett värde överstigande 10 MSEK per år eller med en löptid överstigande fem år,
- (q) ingående eller uppsägning av avtal mellan bolagen inom Koncernen
- (r) inledande av rättegång eller annat motsvarande förfarande av väsentlig betydelse för Bolaget och ingående av förlikning i tvist av väsentlig betydelse för Bolaget.

Vad gäller tjänsteresor ska styrelseledamöters tjänsteresor godkännas av styrelsen.

Verkställande direktörens tjänsteresor kan godkännas av presidiet. Övriga tjänsteresor kan godkännas av Verkställande direktören.

4 VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN

4.1 Styrelsearbete

Verkställande direktören skall ta fram erforderligt informations- och beslutsunderlag inför styrelsemöten samt i övrigt uppfylla sina åligganden sådana de anges i detta dokument.

Verkställande direktören skall fullgöra uppgift som föredragande vid styrelsemöte och skall därvid avge motiverade förslag till beslut. Verkställande direktören äger, där han eller hon finner det lämpligt, delegera uppgiften som föredragande i enskilt ärende till annan person underställd verkställande direktören.

4.2 Rapportering

Verkställande direktören skall tillse att styrelsens ledamöter löpande erhåller all den information som behövs för att följa Bolagets resultat, ställning, likviditet och utveckling i övrigt, varvid skall iakttas bl a vad som föreskrivs nedan i avsnitt C.

4.3 Övrigt

Verkställande direktören skall – utöver tillämpliga föreskrifter i lag och annan författning – iakttä föreskrifterna i Bolagets bolagsordning samt vid var tid utfärdade direktiv m.m. från styrelsen.

Verkställande direktören skall tillse att riktlinjer för den interna kontrollen upprättas i enlighet med för staden gällande riktlinjer och föreskrifter.

Verkställande direktören skall tillse att styrelsens affärsplan, budget, policyer och övriga instruktioner följs och skall fortlöpande överväga och ta initiativ till erforderliga ändringar i dessa. Verkställande direktören skall vidare tillse att den av styrelsen godkända attestinstruktionen efterlevs. Verkställande direktören äger inte rätt att attestera egna räkningar och utlägg. Dessa skall attesteras av styrelsens ordförande eller andre vice ordförande. Verkställande direktören skall noggrant iakttaga aktiebolagslagens jävsregler.

Verkställande direktören skall upprätta och underställa styrelsen förslag till organisation och förelägga styrelsen förslag till erforderliga ändringar. Verkställande direktören

anställer personal i enlighet med av styrelsen fastställd organisationsstruktur och förekommande policyer inom HR-området.

Beslut om avslag på begäran om att utfå allmän handling från bolaget fattas av verkställande direktören.

C. EKONOMISK RAPPORTERING

5 VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN

5.1 Allmänt

Verkställande direktören skall tillse att styrelsen löpande erhåller rapportering om utvecklingen av Bolagets verksamhet, däribland utvecklingen av Bolagets resultat, ställning och likviditet jämte prognoser i angivna hänseenden samt information om viktiga händelser, såsom exempelvis uppkomna tvister av betydelse, uppsägning av viktigare avtal, inställelse av betalningar eller uppkomst av annan obeståndssituation hos viktigare avtalsparter. Rapporteringen skall vara av sådan beskaffenhet att styrelsen har möjlighet att göra en välgrundad bedömning av Bolagets ekonomiska situation och övriga väsentliga förhållanden i verksamheten. Vid behov av rapportering mellan styrelsens möten, skall rapporteringen ske direkt till styrelsens presidium.

5.2 Rapportering vid ordinarie styrelsemöten

Verkställande direktören skall som ovan angetts vid varje ordinarie styrelsemöte avge bl. a. ekonomisk rapport och finansiell rapport enligt kommunstyrelsens anvisningar. Denna rapport skall avse:

- Resultatutfall mot budget och prognos för räkenskapsåret i sin helhet
- Likviditetsutfall
- Den finansiella situationen i övrigt
- Övriga väsentliga händelser

5.3 Övrig rapportering

Verkställande direktören skall till Årsbokslutsmötet, Delårsbokslutsmötet, Strategimötet och Budgetmötet tillställa styrelsens ledamöter de redovisningar, rapporter

m.m. som erfordras för behandling av de punkter som angetts för respektive möte ovan i avsnitt A.

Beslutsunderlag

Styrelsen

Ärendenummer 10.2

Handläggare: Hans Nilsson

Telefon: 070-916 78 60

E-post: hans.nilsson@sparvagen.goteborg.se

Göteborgsförslag nr 954**Förslag till beslut**

I styrelsen för Göteborgs Spårvägar AB:

Avstyrka Göteborgsförslag nr 954.

Sammanfattning

Det har inkommit ett Göteborgsförslag nr 954 till Göteborgs Spårvägar AB. Enligt riktlinjer ska bolagsstyrelsen hantera förslaget. Förslaget gäller ”döp en spårvagn till Dawit Isaak och en till Gui Minahi”, med en begäran om att göra ett tillfälligt avsteg från Kulturprisets namngivande och döpa två spårvagnar till Dawit Isaak och Gui Minahi, med motiveringen ”att det är det minsta vi kan göra för att hedra och uppmärksamma två personer från Göteborg som under så lång tid behandlats så illa och lidit så mycket.”

Bedömning ur ekonomisk dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension

Bedömning ur ekologisk dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension

Bedömning ur social dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension

Samverkan

Ärendet är inte föremål för samverkan.

Bilagor

1. Göteborgsförslag nr 954

Ärendet

Göteborgsförslag nr 954

Bolagets bedömning

Bolaget gör bedömningen att förslaget ska avstyrkas med motiveringen ”GSAB gör inget avsteg utan står fast vid traditionell policy för namngivning av spårvagnarna”.

Ärende 954

Egenskaper

Ärende-ID	954
Registrerat av	Björn Larsson (Mina Sidor)
Registrerades	2019-09-23 21:33:03
Senast ändrat	2019-11-07 16:12:45
Avslutat	Nej

Innehåll

Förslaget gäller Trafik och kommunikationer

Rubrik Döp två spårvagnar

Sammanfattning

Döp en spårvagn till DAWIT ISAAK och en till GUI MINHAI.

Hela förslaget

Fortsätt att döpa en spårvagn om året till en kulturstipendiat, men gör ett tillfälligt avsteg och döp dessutom två spårvagnar till DAWIT ISAAK och GUI MINHAI.

Det är det minsta vi kan göra för att hedra och uppmärksamma två personer från Göteborg som under så lång tid behandlats så illa och lidit så mycket.

Slutdatum 2019-12-22

Förslaget lämnas till Spårvägen

Röstning

Identifieringstyp	För
Anonymt	0
Personlig Info	0
Inloggad	206
Totalt	206

Namn	Ort	Datum
Andreas Persson	Angered	2019-12-18 15:35:24
Alizé Stranart	Göteborg	2019-12-18 15:22:14
Adam Lundberg	Styrsö	2019-12-17 22:36:34
Sofia Skoglund	Göteborg	2019-12-17 21:17:28
Kim Lindfors	Göteborg	2019-12-17 10:53:45
Cheuk Fung Fung	Göteborg	2019-12-17 03:42:46
Kajsa Stina Norell	V Frölunda	2019-12-17 00:08:03
Ka Ho Lam	Goteborg	2019-12-16 23:35:50
Hekla Bjarnadottir	Uppsala	2019-12-16 21:55:29

Namn	Ort	Datum
Kristina Arnby	Göteborg	2019-12-16 21:31:58
Lennart Arnby	Göteborg	2019-12-16 21:20:25
Klara Sonderegger	Askim	2019-12-16 21:08:27
Johanna Azar	Göteborg	2019-12-16 09:50:13
Sophie Hornef	Göteborg	2019-12-15 20:43:26
Benny Hansson	Angered	2019-12-15 20:39:37
Josefine Evertsson	Göteborg	2019-12-15 17:48:03
Lennart Johansson	Göteborg	2019-12-15 10:54:28
Hing Ling Cheung	Mölnadal	2019-12-14 23:06:25
Zara Andersson	Sävedalen	2019-12-14 14:04:03
Lennart Larsson	Göteborg	2019-12-14 11:08:12
Bo Lindquist	Gunnilse	2019-12-13 14:34:04
Melissa De Siena	Göteborg	2019-12-13 14:09:35
Sören Håkanlind	Göteborg	2019-12-13 11:02:02
Pauline Stadler	Partille	2019-12-13 10:58:55
Jonas Nässén	Göteborg	2019-12-13 09:38:55
Jörgen Stadler	Partille	2019-12-12 21:30:28
Andreas A Björklund	Göteborg	2019-12-12 21:04:20
Gustav Önnelöv	Göteborg	2019-12-12 20:57:17
Anders Henoch	Göteborg	2019-12-12 18:53:58
Simona Mohamsson	Göteborg	2019-12-12 18:14:15
Britta Andersson	Göteborg	2019-12-12 16:51:50
Eva Forsberg	Göteborg	2019-12-12 16:50:12
Stig Andersson	Göteborg	2019-12-12 16:45:08
Dawn Hang Yue Wong	Göteborg	2019-12-12 14:32:30
björn ulander björn ulander	kungsbacka	2019-12-12 11:35:35
William Eugensson	Göteborg	2019-12-12 07:46:45

Namn	Ort	Datum
David Andersson	Taiwan	2019-12-12 04:26:14
Felicia Broman	Storvik	2019-12-12 00:29:22
Jakob Kerren	GÖTEBORG	2019-12-11 22:55:39
Tove Christensen	Göteborg	2019-12-11 22:52:59
Per Hilmersson	V Frölunda	2019-12-11 21:27:43
Karin Pettersson	Göteborg	2019-12-11 21:26:49
Ulla Särnbratt	V Frölunda	2019-12-11 21:21:51
Heino Ollin	Göteborg	2019-12-11 21:15:51
Ellen Thorell	Göteborg	2019-12-11 20:08:56
Oskar Sundström	Göteborg	2019-12-11 19:26:12
Kajsa Centre	Göteborg	2019-12-11 18:58:37
Pauline Dütsch	Göteborg	2019-12-11 18:57:57
Sigurd Sonderegger	Askim	2019-12-10 20:18:47
Karin Sonderegger	Askim	2019-12-10 19:32:03
Jonatan Brandén	Göteborg	2019-12-10 12:11:33
Leif Karlsson	Göteborg	2019-12-10 08:45:10
Christian Vergara	Mölnadal	2019-12-10 07:30:38
Stefan Andersson	Göteborg	2019-12-09 12:31:24
Mats Nilsson	Stockholm	2019-12-09 00:01:10
Ulrika Andersson	Kungälv	2019-12-08 23:39:14
Fredrik Cederstav	Göteborg	2019-12-08 22:13:22
Gert Gelotte	Göteborg	2019-12-08 22:08:09
Per Boström	Göteborg	2019-12-08 13:00:16
Hannes Thell	Göteborg	2019-12-08 12:34:53
Åsa Windrot Thell	Göteborg	2019-12-08 11:59:01
Gabriel Hansen	Göteborg	2019-12-08 10:26:52
Lanja Almlöf	Göteborg	2019-12-06 17:17:38

Namn	Ort	Datum
Trygve Andersson	Göteborg	2019-12-06 12:08:44
Ann-Christine Andersson	Göteborg	2019-12-06 11:55:09
Stig Andersson	Angered	2019-12-06 11:20:34
Björn Holmsen	Stockholm	2019-12-04 14:02:22
Nanna Zelano	Göteborg	2019-12-03 16:00:26
Anna Skarhed	Göteborg	2019-12-03 15:18:37
Fredrika Lagergren	Göteborg	2019-12-03 10:10:48
Sara Stendahl	västra frölunda	2019-12-02 23:52:37
Monica Håkansson	Göteborg	2019-12-02 22:25:48
Christina Bergman	Göteborg	2019-12-02 21:36:57
Jesper Strömbäck	Sävedalen	2019-12-02 18:10:20
Maria Skold	Goteborg	2019-12-02 17:42:59
Iars-olov flink	göteborg	2019-12-01 17:16:05
Nannie Sköld	Göteborg	2019-12-01 16:45:02
Pär Sköld	Göteborg	2019-12-01 10:59:50
Bo Lindberg	Göteborg	2019-11-30 11:24:03
Måns Svensson	Göteborg	2019-11-29 12:59:50
Carin Jacobsson	Göteborg	2019-11-29 00:55:26
Emma Naqvi	Möln dal	2019-11-27 07:05:40
Elisabeth Edland	Göteborg	2019-11-26 13:21:56
Bianca Maria Khon Barmen	Lund	2019-11-25 08:38:14
Gunnar Andersson	Göteborg	2019-11-24 21:11:12
märta tunbäck	Göteborg	2019-11-23 21:16:01
Barbro Nässén	Göteborg	2019-11-23 16:21:04
Björn Tunbäck	Göteborg	2019-11-23 12:47:02
Karin Wennbo	Göteborh	2019-11-21 11:17:36
Axel Holmgren	Göteborg	2019-11-20 22:45:21

Namn	Ort	Datum
Alf Persson	Säve	2019-11-20 18:44:28
Torsten Olsson	Göteborg	2019-11-20 16:56:46
Kim Son Ngo	Göteborg	2019-11-20 10:10:31
Andreas Hernbo	Göteborg	2019-11-19 19:18:29
Tom Surma	Göteborg	2019-11-17 15:07:19
Johan Magnus Jonsson	New York	2019-11-16 20:50:04
Gabriel Gebremariam	Göteborg	2019-11-16 14:47:41
Maria Niklasson Holmgren	Göteborg	2019-11-16 12:42:31
Jonas Svensson	Göteborg	2019-11-16 11:02:45
Esayas Isaak	Göteborg	2019-11-15 22:36:05
Michelle Lindström	Göteborg	2019-11-15 21:20:55
Camilla Brauer	Göteborg	2019-11-15 21:12:21
Nicklas Vidišson	Göteborg	2019-11-15 21:01:21
Sara Holmén	Göteborg	2019-11-15 21:01:07
Pontus Eriksson	Göteborg	2019-11-15 20:59:56
Jessika Löf	Göteborg	2019-11-15 19:33:37
Malin Sunde	Göteborg	2019-11-15 19:25:00
Lizett Isaak	Göteborg	2019-11-15 19:14:45
Isak Holmgren	Göteborg	2019-11-15 19:09:30
Otto Lundman	Göteborg	2019-11-15 19:09:07
Erika Marcusson	Märsta	2019-11-15 17:35:40
Martin Donovan	Göteborg	2019-11-14 21:25:10
Mafaye Gustafsson	Göteborg	2019-11-14 12:32:18
Emil Andersson	Göteborg	2019-11-12 23:02:48
David Reimers	Västra Frölunda	2019-11-12 19:09:53
Lina Jahnberg	Göteborg	2019-11-12 18:42:42
Britt Fransson	Lindome	2019-11-12 07:43:33

Namn	Ort	Datum
alborz bayat	Göteborg	2019-11-12 05:22:28
Ulf Johansson	Västra Frölunda	2019-11-11 22:54:18
Gunilla Almqvist	Göteborg	2019-11-11 12:16:08
christina andersson	Göteborg	2019-11-11 12:14:45
Barbro L. Bergendahl	GÖTEBORG	2019-11-11 11:28:27
Charlotta Parkås	Göteborg	2019-11-11 08:28:35
Maria Hall	Stockholm	2019-11-11 00:05:46
Lennart von Bahr	Göteborg	2019-11-10 02:48:48
Isak Dunge	Göteborg	2019-11-09 13:37:19
Karin Magnander	Torslanda	2019-11-09 11:41:57
Peter Olausson	Göteborg	2019-11-09 11:09:34
Gunilla Tengbom	Hovås	2019-11-09 09:54:30
Jenny Hochleitner	Göteborg	2019-11-09 06:48:39
Jan Hellman	Göteborg	2019-11-08 21:52:33
Emil Jacobson	Göteborg	2019-11-08 20:42:13
Kristin Larsson	Göteborg	2019-11-08 20:38:44
Alice Johansson	Göteborg	2019-11-08 20:24:37
Gunnel Alsén	Göteborg	2019-11-08 19:50:42
Natali Fray	Göteborg	2019-11-08 18:52:39
Ellinor Karlsson	Göteborg	2019-11-08 18:51:31
Silvia Persson	ANGERED	2019-11-08 18:48:19
Mats Rimborg	Göteborg	2019-11-08 18:02:09
Ann-Marie Larsson	Göteborg	2019-11-08 17:38:13
Peter Ellsinger	Göteborg	2019-11-08 16:55:13
Anders Abelman	Goteborg	2019-11-08 16:49:28
Marie Hansson	Göteborg	2019-11-08 15:57:23
Tomas Belfrage	Västra Frölunda	2019-11-08 14:53:58

Namn	Ort	Datum
Robert Sebescen	HISINGS BACKA	2019-11-08 14:35:14
Gunilla Lilie	Göteborg	2019-11-08 13:57:42
Bengt Sollenby	Göteborg	2019-11-08 13:50:41
Mats Eugensson	Göteborg	2019-11-08 13:50:19
Jessica Johansson	Göteborg	2019-11-08 12:48:24
Ann Bergström	Göteborg	2019-11-08 12:47:29
Britt Liljewall	Hovås	2019-11-08 12:16:54
Ylva Sandin	Göteborg	2019-11-08 12:05:28
Christian Sivander	Göteborg	2019-11-08 11:43:39
Anette Myrheim	Göteborg	2019-11-08 10:51:26
Magdalena Fråhn	Göteborg	2019-11-08 10:17:45
Marcus Wahlström	Molndal	2019-11-08 10:00:08
Ann-Britt Strömblad	Göteborg	2019-11-08 09:39:17
Robert Fråhn	Göteborg	2019-11-08 09:37:27
Ann Helen Ejdervik	Ytterby	2019-11-08 09:35:53
Johan Holst	Göteborg	2019-11-08 08:52:09
Martin Mårtensson	Göteborg	2019-11-08 08:50:29
Monika Mattsson	Göteborg	2019-11-08 08:30:41
Natanael Andréasson	Göteborg	2019-11-08 08:24:48
Leif Hansson	Göteborg	2019-11-08 08:24:17
Barbro Olofsson	GÖTEBORG	2019-11-08 08:17:52
Jenny Paulinder	Göteborg	2019-11-08 08:11:24
Hanna Persson	Göteborg	2019-11-08 06:59:11
Johanna Ståhlberg	Göteborg	2019-11-08 05:55:22
Sham Abdurahim	Göteborg	2019-11-08 00:07:32
Isac Enhamn	Göteborg	2019-11-07 23:13:52
Johannes Tekeste	Angered	2019-11-07 23:08:09

Namn	Ort	Datum
Elisabeth Löfgren	Stockholm	2019-11-07 17:50:56
Elin Åman	Västra Frölunda	2019-11-07 12:05:37
Sarah Korner	Göteborg	2019-11-07 11:09:07
Johanna Linnaro	Hisings Backa	2019-11-07 10:13:07
Karolina Pontén	Göteborg	2019-11-07 09:38:27
Christoffer Wisberg	Göteborg	2019-11-07 01:03:04
Sören Jonsson	Göteborg	2019-11-06 22:48:49
Jörgen Björklund	Göteborg	2019-11-06 22:33:22
Cristina Norasdotter	Göteborg	2019-11-06 19:25:26
Frida Sonderegger	Askim	2019-11-06 17:35:45
Margareta Wicander	Göteborg	2019-11-06 16:56:46
Louise Floman	Göteborg	2019-11-06 16:34:31
Marie Jaenichen	Göteborg	2019-11-06 14:27:47
Ahling Yeh	STOCKHOLM	2019-11-06 14:18:14
Daniel Lund	Göteborg	2019-11-06 10:59:49
Marianna Nord	FRITSLA	2019-11-06 10:33:06
Karin Ledin da Rosa	Göteborg	2019-11-06 07:35:08
Helena Nordlinder	Göteborg	2019-11-05 22:19:17
Rolf Nordlinder	Göteborg	2019-11-05 22:15:13
Christina Hultqvist	Västra Frölunda	2019-11-05 19:28:01
Johannes Nilsson	Säve	2019-11-05 17:04:28
Peter Nässén	GÖTEBORG	2019-10-29 14:34:29
Charlotte Thorell	Göteborg	2019-10-26 10:34:59
Per Johansson	Göteborg	2019-10-12 16:44:52
Waldemar Hult	Lerum	2019-10-11 21:15:17
Erik Sahlmén	Kungsbacka	2019-10-11 19:54:59
Sandra Thorssell	Göteborg	2019-10-11 16:35:47

Namn	Ort	Datum
Vivi Mikk	Göteborg	2019-10-11 14:49:07
Berit Gustafsson	Mölnål	2019-10-11 12:16:49
Astrid Ekström	Mölnål	2019-10-11 10:32:19
Monica Ericsson	Göteborg	2019-10-11 10:14:52
Margaretha Larson	Angered	2019-10-11 07:45:43
amanda liedberg	Göteborg	2019-10-07 12:21:20
Björn Larsson	Göteborg	2019-10-03 17:39:41
Malin Sköld	Göteborg	2019-10-03 09:13:50

Kommentarer

Ärendet innehåller 7 kommentarer.

Refuserad 2019-12-09 07:05

Alexandra Mellberg (Alexandra)
Dubblett

Ambassadörer och delegater från dessa bägge länder ska ständigt bli påmind om vad vi Göteborgare tycker om att man behandlar människor så här. Lysande förslag!

2019-12-08 22:16 | Extern - Fredrik Cederstav

Refuserad 2019-12-09 07:05

Alexandra Mellberg (Alexandra)
Dubblett

Ambassadörer och delegater från dessa bägge länder ska ständigt bli påmind om vad vi Göteborgare tycker om att man behandlar människor så här. Lysande förslag!

2019-12-08 22:16 | Extern - Fredrik Cederstav

Godkänd 2019-12-09 07:05

Ambassadörer och delegater från dessa bägge länder ska ständigt bli påmind om vad vi Göteborgare tycker om att man behandlar människor så här. Lysande förslag!

2019-12-08 22:16 | Extern - Fredrik Cederstav

Godkänd 2019-12-11 02:54

Jättebra förslag! Yttrandefriheten måste väga tyngre än ekonomiska intressen!

2019-12-10 20:17 | Extern - Sigurd Sonderegger

Godkänd 2019-12-12 08:01

Utmärkt ide. Göteborg bör också säga upp sitt vänortsavtal med Shanghai. Goda relationer med totalitära diktaturer är inget att eftersträva.

2019-12-12 04:28 | Extern - David Andersson

Godkänd 2019-12-18 08:26

Tack alla som röstat!
Nu är det upp till våra folkvalda.

2019-12-17 09:43 | Extern - Björn Larsson

Godkänd 2019-12-18 08:26

Vad blir nästa politiska budskap vi vill köra runt med i stan ???

2019-12-17 17:28 | Extern - Bo Janstrand

Beslutsunderlag

Styrelsen

Ärendenummer 10.3

Handläggare: Hans Nilsson

Telefon: 070-916 78 60

E-post: hans.nilsson@sparvagen.goteborg.se

Korrigerig av beslut – Spårvagns-EM i Göteborg 2021**Förslag till beslut**

I styrelsen för Göteborgs Spårvägar AB:

Att uppdra åt VD att inte arrangera Spårvagns-EM i Göteborg 2021.

Sammanfattning

Korrigerig av styrelsens fattade beslut 11 mars 2020.

Med anledning av den inträffade Corona pandemin och ett ökat tryck på ytterligare kostnadseffektivitet samt kommande besparingar föreslår VD att Spårvagns-EM 2021 inte arrangeras av Göteborgs Spårvägar.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension

Bedömning ur ekologisk dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension

Bedömning ur social dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension

Samverkan

Ärendet är inte föremål för samverkan.

Ärendet

Korrigerig av styrelsens fattade beslut 11 mars 2020.

Bolagets bedömning

Med anledning av den inträffade Corona pandemin och ett ökat tryck på ytterligare kostnadseffektivitet samt kommande besparingar föreslår VD att Spårvagns-EM 2021 inte arrangeras av Göteborgs Spårvägar.