Göteborgs Stad

Årsrapport 2025

Spårväg & Järnväg

2026-04-15

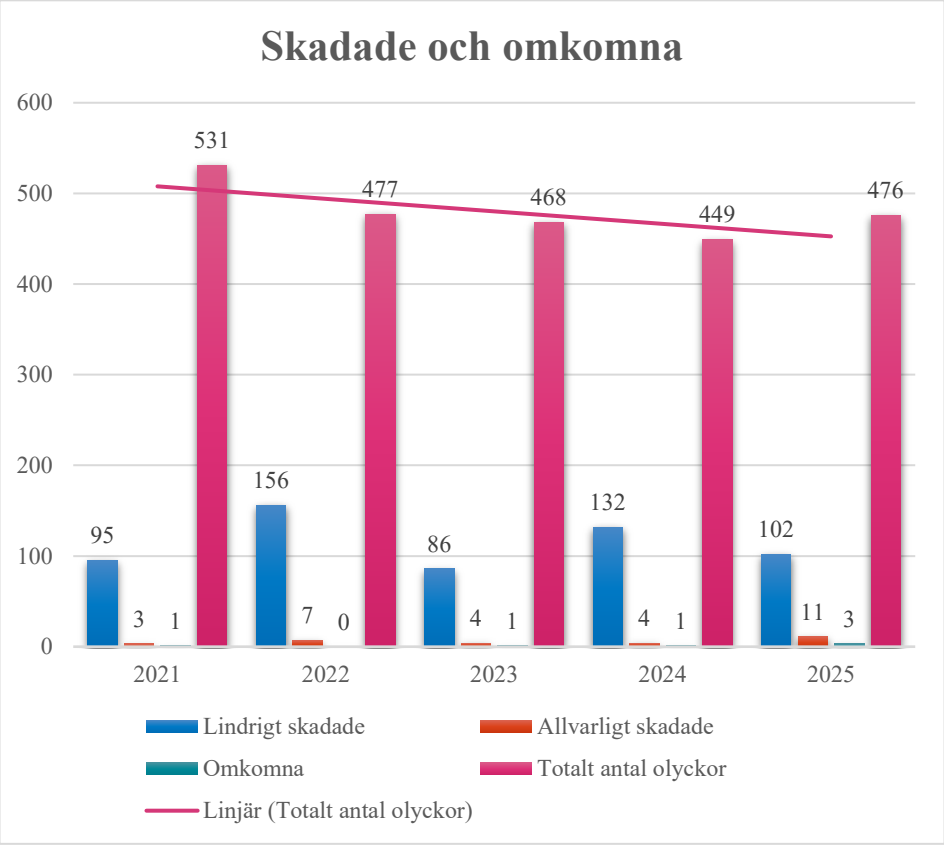
Förord

Sammanfattning 2025

År 2025 har präglats av ett i grunden stabilt säkerhetsläge, men med några allvarliga händelser som tydliggjort behovet av fortsatt fokus på trafiksäkerhet, beteende och utbildning. Olycksnivåerna är fortsatt låga i relation till trafikens omfattning, men ökningen av vissa händelser och låg tillbudsrapportering visar på behov av ett mer proaktivt arbete.

Samtidigt har verksamheten tagit tydliga steg framåt inom digitalisering, struktur och systematik, med förbättrade arbetssätt för drift, underhåll och uppföljning. Året har även inneburit omfattande underhållsinsatser och hantering av tekniska utmaningar, parallellt med en stärkt samverkan och en tydligare beställarroll.

Parallellt pågår ett omfattande utvecklingsarbete där spårvägen har en central roll i stadens framtida utveckling. Flera utbyggnads- och kapacitetsprojekt drivs framåt, vilket visar på en tydlig inriktning mot att både utveckla och bygga ut spårvägssystemet som en bärande del av ett hållbart transportsystem.



Totalt antal körda tågkilometer innan olycka

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

Viktiga händelser under 2025

Januari

- Veteranvagnar åker ut och stöttar i snöröjning

Mars

- Ny spårvagnslinje och nytt stråk mot Lindholmen kommuniceras
- Dödsolycka fotgängare vid Wavrinskys plats

April

- Dödsolycka fotgängare mellan Bellevue och SKF
- Första helrenoverade spårvagn M31B återvänder

Juni

- Spårarbete Angered–Gamlestads torg
- Större urspårning vid Valand
- Avstängning av Brunnsparken–Valand spårarbete

Juli

- Allvarligt tillbud – spårvagn på fel spår mot trafiken

September

- Arbetet startar upp med spårväg i Parkgatan på exploateringsförvaltningen.
- Tre studenter kommer in och kartlägger Spårvägssällskapet Ringlinien som en främmande inrättning under Stadsmiljönämnden.
- Studiebesök från Lund kopplat till spårväg

Oktober

- Underhållsplan publiceras för spårvägsarbeten, framtagen av Stadsmiljöförvaltningen
- Beslut på att spårväg ska byggas mellan Lindholmen och Eriksberg
- Arbete påbörjas med nytt stödsystem för spårvägstrafikledning, säkerhetspersonal och uppföljning

November

- Första testkörningen sker på Lindholmsalléen med spårvagn
- Moderniserad spårvagn M31B får godkännande för passagerartrafik
- Varmfrontsgatans slinga klar för trafikering av 45 m vagnar efter ombyggnad

December

- Trafiksättning av spårvagn M31B
- Dödsolycka vid Almedal
- Linje 5 börjar trafikeras med 45 m vagn



Nya spårvägen till Lindholmen invigs och trafikstart sker.

Linje 10 får ny linjedragning och linje 12 tillkommer.

Spårvägs-anläggningen är nu 177,706 km enkelspår.

Innehåll

1 Inledning 6

2 Stadsmiljöförvaltningen 7

2.1 Revision 7

2.2 Tillsyn Transportstyrelsen 7

2.3 Riskanalyser 8

2.4 Trepartssamverkan 8

2.5 Drift och Underhåll spårvägsbanan 9

2.6 Underhåll av spårvägsbanan 12

2.6.1 Projekt 12

2.7 Utbildning & Yrkeskunnande 15

3 Spårväg i arbetet om social hållbarhet 16

3.1 Hållbart resande och spårvägens påverkan 18

4 Trafiksäkerhetsuppdraget – systemperspektiv 19

4.1.1 Trafikledningens roll och samspel i trafiksäkerhetsarbetet med Göteborgs Spårvägar 22

4.2 Olyckor och Statistik 23

4.3 Skadade och omkomna 25

4.3.1 Fotgängarolyckor 27

4.3.2 Fall vid av- och påstigning 27

4.3.3 Fall i vagn 27

4.3.4 Urspårningar 28

4.3.5 Vägtrafikolyckor 28

4.3.6 Påkörning 28

4.3.7 Kollisioner 29

4.3.8 Brand i fordon 29

4.4 Summering av trafiksäkerhetsåtgärder 29

4.5 Säkerhet på arbetsplatser samt byggherrens arbetsmiljö 30

4.6 Större olyckor i spårvägssystemet under 2025 31

4.7 Ständiga förbättringar 32

4.7.1 Betydelsen av tillbudsrapportering 33

5 Studentrapport, kartläggning av Spårvägssällskapet Ringlinien 34

6 Verksamhetsutveckling 2025 36

6.1 Cityworks 36

6.2 Innovation och digital utveckling 37
6.2.1 Digitalisering och datainsamling 37
6.2.2 Analys och framtida förmåga 38
6.2.3 Reinvesteringsprojekt trafikledningsanläggnignar 38
6.3 Forskning och samverkan 40
6.4 Cyber- och informationssäkerhet 40
6.5 Ljudprogram 41
6.6 Hjulprofilprogram 41
7 Verksamhetsplan & Fokusområden 2026 42
7.1 Trafiksäkerhet och trafikledning 42
7.2 Kris, beredskap och kontinuitet 43
7.3 Innovation, digitalisering och analysförmåga 44
7.4 Processer, styrning och revision 45
7.5 Fokusområde – arbetsmiljö, regelverk och rapportering 45
7.6 Fokusområde – underhållsbesiktning och hantering av anmärkningar 46
8 Järnvägsuppdraget 47
8.1 Projekt under 2025 48
8.2 Trafiksäkerhet 48
8.3 Trafikering 49
8.4 Nytt tillstånd 2025 49
9 Fokusområde 2026 Järnväg 50

1 Inledning

År 2025 har präglats av en fortsatt utveckling av spårvägsuppdraget i en komplex och växande stad, där kraven på säkerhet, robusthet och tillgänglighet är höga. Trafiksäkerhetsläget är i grunden stabilt i relation till trafikens omfattning, men allvarliga händelser under året har tydliggjort vikten av ett fortsatt systematiskt arbete med både tekniska, organisatoriska och beteenderelaterade faktorer.

Under året har arbetet med drift och underhåll fortsatt att utvecklas mot en mer strukturerad och planerad hantering. Antalet hastighetsbegränsningar har kunnat hållas på en mer kontrollerad nivå och en tydligare planering av åtgärder finns, men det kvarstår behov av fortsatta insatser för att säkerställa en robust och tillförlitlig anläggning över tid. Samtidigt har akuta händelser visat på sårbarheter i delar av systemet, vilket ytterligare understryker vikten av ett långsiktigt och förebyggande arbetssätt.

Parallellt har ett större utvecklingsarbete initierats kopplat till ljudmiljö och hjulprofil. Syftet är att skapa bättre förutsättningar för både anläggningens livslängd, minskat slitage och en förbättrad stadsmiljö. Arbetet bedrivs i nära samverkan med Chalmers genom CHARMEC och omfattar både analyser, simuleringar och en successiv utveckling av samspelet mellan fordon och infrastruktur.

Digitalisering och datadriven uppföljning har fortsatt varit centrala delar i utvecklingen. Nya system och arbetssätt har införts för att förbättra kontrollen över anläggningens status, stärka kopplingen mellan besiktning och åtgärd samt möjliggöra ett mer proaktivt underhåll. Målsättningen är att i ökad utsträckning kunna förutse behov och agera innan brister uppstår, snarare än att enbart hantera konsekvenser.

Samtidigt pågår ett omfattande arbete med innovation, forskning och samverkan, där spårvägen utvecklas i takt med stadens behov. Flera större utbyggnads- och kapacitetsprojekt drivs framåt, vilket ställer krav på tydlig styrning, samordning och säkerställande av att nya lösningar är förenliga med både tillstånd och säkerhetskrav. Sammantaget innebär detta att spårvägen fortsatt utvecklas som en central del av stadens transportsystem, med fokus på långsiktig hållbarhet, säkerhet och funktion.



2 Stadsmiljöförvaltningen

Den årliga rapporten för spårvägsuppdraget stärker säkerhetsstyrningen genom att ge nämnden insyn i säkerhetsinsatser, mål och riskanalyser. Transportstyrelsens tillsyn 2023 visade brister i dokumentation och utbildning av chefer och politiker. För att åtgärda detta används rapporten för uppföljning, och utbildning kommer genomförs vid varje ny mandatperiod av stadamiljönämnden.

Samtidigt förbättras säkerhetsarbetet för långsiktig regelefterlevnad och en proaktiv säkerhetskultur. Genom att integrera säkerhetsstyrningen i nämndens beslutsprocess stärks transparens och ansvarstagande, vilket skapar en robust och välstyrd spårvägsverksamhet.

Genom att integrera säkerhetsstyrningen i nämndens beslutsprocess säkerställs långsiktig regelefterlevnad och en proaktiv säkerhetskultur. Rapporten är inte bara en skyldighet, utan ett nödvändigt steg för att bygga en robust, transparent och välstyrd spårvägsverksamhet.

2.1 Revision

Under 2025 har en intern systemrevision genomförts inom Stadsmiljöförvaltningen. Revisionen är en systematisk granskning för att bedöma om säkerhetskritiska aktiviteter och deras resultat följer plan, genomförs effektivt och är ändamålsenliga för att uppnå trafiksäkerhetsmålen.

Revisionen har haft fokus på bland annat integrationen mellan säkerhetsordningen och projekt- och styrsystem, styrande dokument, mandat och beslutsstruktur samt hur säkerhetskrav omhändertas internt verksamheten för stadsmiljöförvaltningen.

Resultatet visar att det finns behov av att tydligare koppla samman processer, ansvar och beslut för att säkerställa en enhetlig och robust säkerhetsstyrning.

2.2 Tillsyn Transportstyrelsen

Under 2025 genomförde Transportstyrelsen en systemtillsyn av Stadsmiljöförvaltningen i rollen som spårinnehavare. Tillsynen syftade till att följa upp tidigare identifierade brister från tillsynen 2024 samt granska hur säkerhetsstyrningen omsatts och tillämpas i verksamheten.

Tillsynen avslutades utan iakttagelser och därmed utan anmärkning eller föreläggande. Bedömningen från Transportstyrelsen är att Stadsmiljöförvaltningen har förmåga att uppfylla gällande krav och bedriva verksamheten på ett säkert sätt.

En viktig del i resultatet är att förvaltningen själv identifierat och arbetat med tidigare brister samt kontinuerligt utvecklar sitt arbetssätt för att upptäcka, hantera och följa upp avvikelser. Transportstyrelsen lyfter särskilt vikten av att spårinnehavaren tar sitt systemansvar för spårvägen och säkerställer samverkan där det krävs, samtidigt som ansvaret kopplat till tillståndet upprätthålls.

Tillsynen bekräftar att arbetet med säkerhetsstyrning, uppföljning och ständiga förbättringar fungerar väl och utgör en stabil grund för den fortsatta utvecklingen av verksamheten.

2.3 Riskanalyser

Enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg ska anläggningen utformas för att förebygga skador och säkerställa ett tryggt samspel med fordon. Riskhantering är en central del av säkerhetsstyrningen och ska framgå i säkerhetsordningen.

Stadsmiljöförvaltningen arbetar enligt nollvision och genomför kontinuerligt riskanalyser vid förändringar i verksamhet och anläggning. Under 2025 har 13 riskanalyser genomförts i samband med stadsutvecklingsprojekt och förändringar i spårvägssystemet, i syfte att säkerställa att trafiksäkerheten upprätthålls även vid nya förutsättningar. Arbetet sker i samverkan med berörda aktörer och bidrar till en mer robust och förutsägbar utveckling.



2.4 Trepartssamverkan

Samverkan mellan Stadsmiljöförvaltningen, Göteborgs Spårvägar och Västtrafik är en förutsättning för att spårvägssystemet ska fungera som en helhet. Samtidigt kräver det tydliga gränsdragningar mellan roller, ansvar och mandat.

Stadsmiljöförvaltningen har, i rollen som spårinnehavare, ett övergripande systemperspektiv och ett samordningsansvar för spårvägssystemet kopplat till

tillståndet. Det innebär ansvar för anläggningens säkerhet, funktion och att verksamheten bedrivs i enlighet med gällande lagstiftning och säkerhetskrav.

Göteborgs Spårvägar genomför den operativa driften och underhållet av anläggningen samt genomförandet av trafiken inom de ramar som satts. Västtrafik har rollen som beställare av trafik och ansvarar för trafikupplägg och resenärsperspektivet.

I praktiken innebär detta att många frågor spänner över flera ansvarsområden. Det ställer krav på samordning och en gemensam förståelse för hur beslut fattas och genomförs. Särskilt i gränssnitt mellan anläggning, trafik och planering är det avgörande att rätt aktör fattar beslut utifrån sitt mandat, samtidigt som helheten beaktas.

Arbetet sker inom etablerade samverkansforum där frågor bereds och hanteras gemensamt. En tydlig gränsdragning och samverkan tillsammans med ett starkt systemperspektiv, är avgörande för att säkerställa att säkerhetskrav efterlevs och att spårvägssystemet utvecklas och drivs på ett säkert och effektivt sätt.

2.5 Drift och Underhåll spårvägsbanan

Året 2025

Under 2025 har arbetet med drift och underhåll fortsatt att utvecklas i nära samverkan mellan Stadsmiljöförvaltningen och Göteborgs Spårvägar. Året inleddes med ett omfattande arbete kopplat till övergången till samverkansavtal, där befintliga bilagor och arbetssätt anpassades till nya förutsättningar. Detta har skapat en tydligare struktur för ansvar, prioriteringar och gemensam utveckling framåt.

Som en del av detta har även arbetet med krishantering och höjd beredskap förstärkts genom införande av tydligare strukturer för samverkan vid störningar och mer omfattande händelser. Stadsmiljöförvaltningen har samtidigt fortsatt att utveckla sin roll som beställare, med fokus på tydlighet i kravställning, uppföljning och ansvar.



Ett år med nytt avtal kopplat till drift och underhåll

Under 2024 tecknades ett nytt avtal med Göteborgs Spårvägar för drift- och underhållsentreprenaden, där tillhörande bilagor färdigställdes under 2025. Implementeringen av avtalet har därmed successivt tagit form under året.

Efter det första året kan en positiv utveckling konstateras. Det nya avtalet har skapat bättre förutsättningar för styrning och uppföljning, bland annat genom införande av ett mer strukturerat arbete med styrkort. Detta har bidragit till en tydligare uppföljning av både leverans och ekonomi, samt ökad transparens i hur uppdraget genomförs.

Vidare har avtalet stärkt samverkan mellan Stadsmiljöförvaltningen och Göteborgs Spårvägar, där roller, ansvar och arbetssätt har tydliggjorts. Detta har skapat bättre förutsättningar för ett mer samordnat och effektivt arbete inom drift och underhåll, vilket i förlängningen bidrar till en mer robust och långsiktigt hållbar förvaltning av spårvägsanläggningen.

Ekonomi

Ekonomiskt har året inneburit en stabilisering av drift- och underhållsavtalet. Genom förbättrad transparens, gemensamma rutiner och en utvecklad samverkan har förutsättningarna för styrning och uppföljning stärkts. Avvikelser har hanterats med bättre framförhållning och underlag, vilket bidrar till en mer förutsägbar ekonomisk utveckling.

Hastighetsbegränsningar i anläggningen

Arbetet med hastighetsbegränsningar har fortsatt att utvecklas positivt under 2025. Från en tidigare ansträngd situation finns nu en mer kontrollerad och planerad hantering, där antalet aktiva begränsningar minskat och ligger i nivå med uppsatta mål.

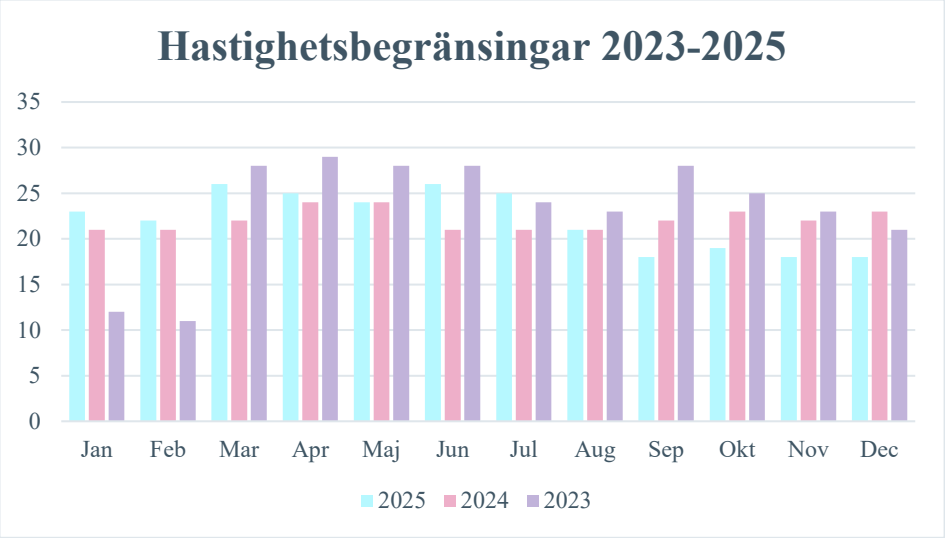
Utvecklingen är ett resultat av ett mer strukturerat arbetssätt där Stadsmiljöförvaltningen, i rollen som spårinnehavare, har ett tydligt ansvar för

styrning, prioritering och uppföljning. Genom att samla analys, planering och beslut kring åtgärder skapas bättre förutsättningar för att hantera begränsningar på ett långsiktigt och systematiskt sätt.

Arbetet sker i nära samverkan med Göteborgs Spårvägar och Västtrafik, där fokus ligger på att förstå orsaker, prioritera rätt insatser och säkerställa framkomlighet utan att kompromissa med säkerheten. För majoriteten av dagens begränsningar finns identifierade åtgärder och planerade insatser, vilket bidrar till en mer robust och tillförlitlig anläggning över tid.

Införandet av nya hastighetsbegränsningar är en naturlig del av ett fungerande säkerhetssystem. Genom att besiktningar genomförs enligt plan och brister identifieras i tid kan åtgärder vidtas innan mer allvarliga konsekvenser uppstår. Detta är en viktig del i att upprätthålla säkerheten och samtidigt utveckla anläggningen mot en mer stabil och förutsägbar drift.

Arbetet med att minska antalet begränsningar bidrar även till ökad tillgänglighet i systemet och bättre förutsättningar för en effektiv trafik.



2023

- 60 hastighetsbegränsningar åtgärdades
- 74 nya begränsningar uppkom

2024

- 42 hastighetsbegränsningar åtgärdades
- 41 nya begränsningar uppkom

2025

- 35 hastighetsbegränsningar åtgärdade
- 31 nya begränsningar uppkomna

Påverkan av hastighetsbegränsningar varierar beroende på var i systemet de uppstår. I delar av innerstaden, där den faktiska hastigheten redan är låg och

trafiken präglas av täta stopp och signalpåverkan, får en hastighetsnedsättning ofta begränsad effekt på framkomligheten.

I andra delar av systemet kan konsekvenserna vara betydligt större. På sträckor med högre hastigheter och längre avstånd mellan hållplatser, såsom Angeredsbanan, påverkar hastighetsnedsättningar restider, kapacitet och punktlighet i större utsträckning. Effekterna sprids även vidare i systemet genom omlopp, tidhållning och resursutnyttjande.

Ur ett systemperspektiv innebär detta att prioritering och hantering av hastighetsbegränsningar behöver ta hänsyn till var de ger störst påverkan, samtidigt som säkerheten alltid är styrande.



Vegetation

Arbetet inom vegetationsentreprenaden har fortsatt enligt plan under året. Insatser för att öka trafiksäkerheten vid hållplatser, exempelvis hantering av sand och vegetation i spårområdet, har genomförts utan större avvikelser. Även löpande åtgärder såsom röjning, ogräsbekämpning och renhållning har fungerat väl.

2.6 Underhåll av spårvägsbanan

2.6.1 Projekt

Under 2025 genomfördes ett omfattande antal projekt inom spårvägsanläggningen, fördelat på både större reinvesteringsåtgärder och ett stort antal mindre insatser. Totalt genomfördes 14 större projekt och 96 mindre projekt inom spår, kontaktledning och signal.

De större projekten har bland annat omfattat åtgärder vid Kungsportsbron, Vasa–Viktoria samt Varmfrontsgatan, där spår, växlar och hållplatser har byggts om eller anpassats. Projekten har genomförts i komplexa stadsmiljöer med höga krav på samordning, framkomlighet och arbetsmiljö.

Utöver detta har ett stort antal mindre åtgärder genomförts löpande i anläggningen.

Antal meter bytt gaturäl (inkl reinvestering):
6 750 rm = 3,4 km spår

Antal bytta tunganordningar: 30 st

Antal meter bytt kontaktledning:
5 130 m

Antal meter bytt vignolräl (inkl reinvestering):
2050 rm = 1 km spår

Flera av åtgärderna har även haft en utvecklande effekt på systemet, exempelvis genom anpassningar för längre spårvagnar och åtgärder som möjliggör förbättrad framkomlighet och högre hastigheter på utvalda sträckor.

Stora projekt Kungsportsbron
Under 2025 genomfördes spårbyte på Kungsportsbron, där cirka 220 spårmeter räls byttes tillsammans med underliggande betongplatta. Arbetet genomfördes under en avstängning om cirka fyra veckor.

Projektet genomfördes i en komplex stadsmiljö med intensiv trafik och flera parallella flöden. Utmaningar uppstod kopplat till brons konstruktion, logistik i arbetsområdet samt framkomlighet för övrig trafik. Inledningsvis skapade brister i trafikplanering och skyltning stora störningar, men åtgärdades genom en reviderad trafiklösning.

Trots utmaningarna kunde projektet genomföras enligt tidplan. De synpunkter som inkom under genomförandet var i huvudsak kopplade till trafiksituationen snarare än själva arbetet. Resultatet bedöms som gott, med förbättrade förutsättningar för anläggningens funktion och livslängd.



Stora projekt Varmfrontsgatan
Under 2025 genomfördes en omfattande spår- och hållplatsanpassning vid Varmfrontsgatan kopplat till förlängningsprojektet. Åtgärderna omfattade bland annat ombyggnad av slinga, förlängning av tre plattformar, etablering av en ny plattform samt nya gångvägar och passager. Arbetet inkluderade även en ny smörjanläggning och omfattande kontaktledningsåtgärder till följd av nytt spårläge.

Projektet präglades av hög komplexitet där flera teknikområden behövde samordnas inom ett begränsat utrymme och under kort avstängningstid. Utmaningar uppstod bland annat kopplat till projekteringsförutsättningar, samordning mellan tekniskslag samt närheten till skolverksamhet.
Trots detta kunde huvuddelen av åtgärderna färdigställas inom avstängningstiden. Vissa kompletterande arbeten kvarstod till följd av leveransförseningar. Projektet genomfördes med god samverkan mellan berörda parter och med en aktiv kommunikation, vilket bidrog till att påverkan på omgivningen kunde hanteras på ett tillfredsställande sätt.

Stora projekt Vasa Viktoria



Under 2025 genomfördes spår- och växelbyte samt tillhörande gatuarbeten mellan Viktoriagatan och Karl Gustavsgatan i båda riktningarna. Åtgärderna omfattade cirka 150 spårmeter samt byte av fem växlar. Arbetet genomfördes under en avstängning om cirka tre veckor.

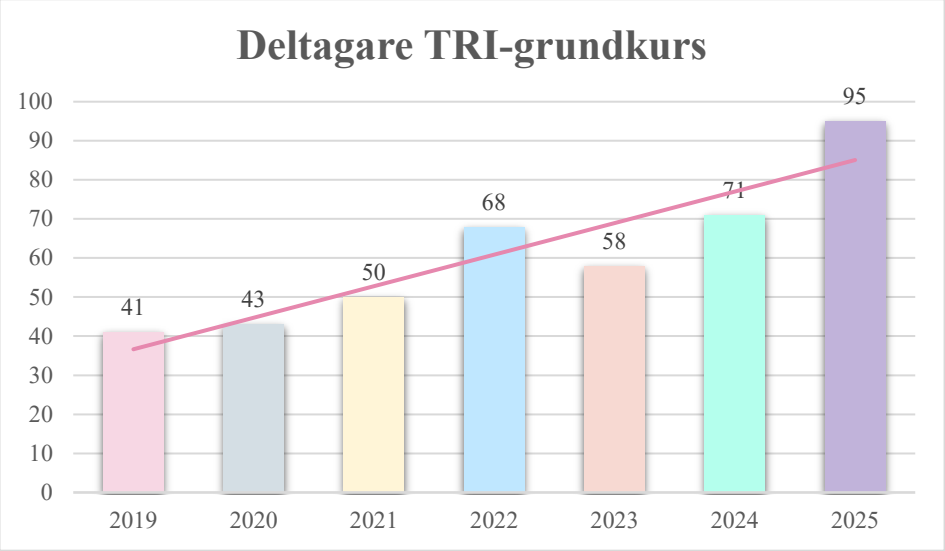
Projektet genomfördes i en tät stadsmiljö med höga krav på framkomlighet, vilket innebar att arbetet delades upp i flera etapper. Detta ställde stora krav på planering och samordning, där även mindre avvikelser i trafiken påverkade genomförandet. Utmaningar uppstod även kopplat till logistik, arbetsmiljö, samordning med andra aktörer samt begränsningar i arbetsmetoder till följd av buller och närboende.

Trots detta genomfördes projektet enligt planerad etappindelning. Kommunikationsinsatser genomfördes löpande, även om synpunkter inkom kopplade till främst damm och nattarbete. Projektet visar på vikten av samordning, tydlig planering och realistiska förutsättningar i komplexa stadsmiljöer.

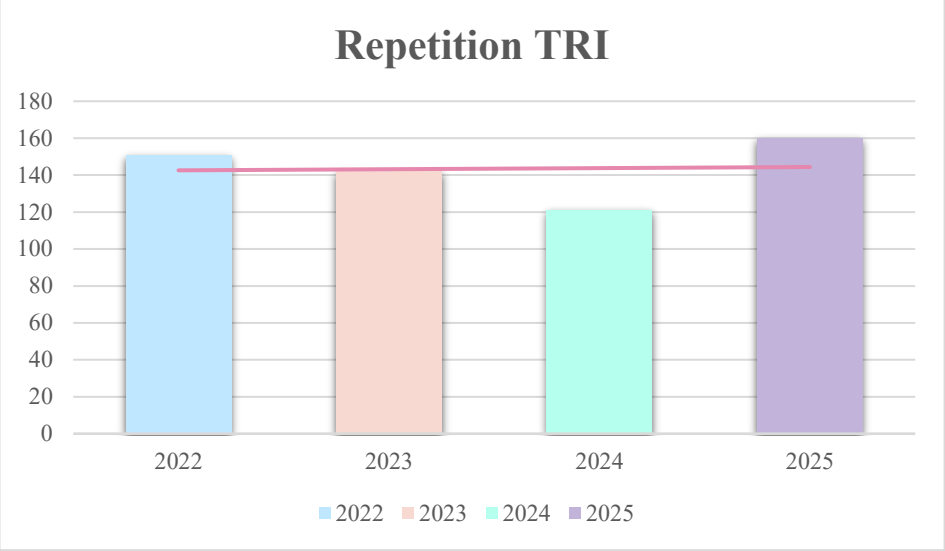
2.7 Utbildning & Yrkeskunnande

En viktig del i spårvägsuppdraget är att säkerställa att personer som arbetar i eller nära anläggningen har rätt kompetens. Kraven på yrkeskunnande är tydliga och omfattar alla roller med betydelse för säkerheten. Stadsmiljöförvaltningen har i rollen som spårinnehavare ett ansvar att både ställa krav på kompetens och säkerställa att den upprätthålls över tid. Det är också bakgrunden till att vi själva erbjuder och följer upp utbildningar kopplade till säkerhetstjänst.

Under 2025 har utbildningsverksamheten varit omfattande. Totalt genomfördes 9 grundutbildningar med 95 deltagare. Arbetsfordon grundkurs genomfördes vid 2 tillfällen med totalt 10 deltagare.



Repetitionsutbildning (TRI) genomfördes vid 20 tillfällen med sammanlagt 160 deltagare.



Utöver detta har 29 praktiktillfällen genomförts, vilket är en viktig del i att omsätta kunskap i det dagliga arbetet. Under året har även 20 förare följts upp

inom ramen för köruppföljning arbetsfordon, som en del i att säkerställa att kompetensen bibehålls i verksamheten.

Efterfrågan på utbildningar har ökat under de senaste åren, i takt med att fler entreprenörer arbetar i anläggningen. Det märks också att anmälningar till repetitionsutbildningar ofta sker sent, vilket ställer krav på planering och kapacitet i utbildningsverksamheten.

Under året har även gemensamma utbildningsinsatser genomförts tillsammans med Göteborgs Spårvägar. Bland annat har utbildningar inom Människa–Teknik–Organisation genomförts, där Stadsmiljöförvaltningen haft en tydlig roll i att driva arbetet och skapa en gemensam förståelse för säkerhetsfrågorna.

En ny trafikledarutbildning har tagits fram och genomförts i samverkan mellan parterna. Utbildningsinsatser kopplade till ledarskap och säkerhetskultur har också genomförts tillsammans med bolagsledningen i Göteborgs Spårvägar och utvalda funktioner inom Stadsmiljöförvaltningen.

Under 2025 har även en grundläggande utbildning om spårvägsuppdraget utvecklats. Den riktar sig till tjänstepersoner inom flera av stadens förvaltningar samt externa aktörer och syftar till att öka förståelsen för spårvägens förutsättningar, regelverk och kravbild. Utbildningen publicerades under 2026 och har erbjudits brett inom staden och till samverkansparter.

3 Spårväg i arbetet om social hållbarhet



Spårvägssystemet är en central del i stadens arbete med Agenda 2030 och samtidigt ett av de viktigaste verktygen för att nå Göteborgs mål om ett ökat hållbart resande till 2030. I en växande stad med begränsat utrymme är det avgörande att fler resor sker med kollektivtrafik, gång och cykel, och att andelen bilresor minskar. Spårvägen har här en särskild roll genom sin kapacitet, sin struktur och sin påverkan på hur staden utvecklas.

Hållbara städer, klimat och resurshushållning (mål 11, 12 och 13)

Spårvägssystemet möjliggör ett kapacitetsstarkt och yteffektivt resande i de mest belastade delarna av staden. Genom att transportera stora mängder resenärer på begränsad yta minskar behovet av biltrafik, vilket i sin tur reducerar trängsel, utsläpp och markanspråk.

Införandet av 45-metersvagnar är ett tydligt exempel på hur spårvägssystemet utvecklas för att möta ökade kapacitetsbehov. Genom längre fordon kan fler resenärer transporteras per avgång inom befintlig infrastruktur, vilket minskar behovet av fler fordon i trafik och skapar ett mer robust system. Detta är särskilt viktigt i centrala delar där kapaciteten i både spår och signalanläggning är begränsad.

Spårvägssystemets elektrifiering innebär samtidigt en låg klimatpåverkan per resenär. I kombination med hög kapacitet och lång livslängd på anläggning och fordon skapas ett transportsystem med god resurseffektivitet över tid. Arbetet med att minska systemets miljöpåverkan fortsätter genom utveckling av material, underhållsmetoder samt åtgärder kopplade till buller och vibrationer i anläggningen.

Den fasta infrastrukturen i spårvägssystemet skapar också långsiktiga stråk som påverkar var staden växer. Utbyggnad och utveckling av spårväg styr mot en mer kollektivtrafiknära stadsutveckling, vilket minskar transportbehovet och stärker stadens hållbarhet.

Jämlikhet, jämställdhet och tillgänglighet (mål 5 och 10)

Spårvägssystemet är en grundförutsättning för att skapa jämlik tillgång till mobilitet i staden. Genom att koppla samman olika delar av Göteborg möjliggörs resor till arbete, utbildning och service för grupper som annars har begränsade transportalternativ.

Kollektivtrafiken, och därmed spårvägssystemet, används i högre grad av kvinnor än av män. Systemets tillförlitlighet, trygghet och tillgänglighet får därmed en direkt påverkan på jämställdhet i vardagen. Brister i exempelvis punktlighet, information eller upplevd trygghet slår inte lika mot alla grupper, vilket gör att utvecklingen av spårvägssystemet behöver ta hänsyn till dessa skillnader.

Tillgängligheten i spårvägssystemet är också avgörande för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Utformning av hållplatser, fordon och information behöver fungera i hela reskedjan för att systemet ska vara användbart för alla.

Energi, effektivitet och kapacitet i systemet (mål 7 och 9)

Spårvägssystemet är ett energieffektivt transportsystem där elektrifierad drift i kombination med hög kapacitet ger låg energianvändning per resenär. De stora fordonen är en central del i detta, då de möjliggör transport av många resenärer samtidigt och därmed en effektiv användning av både energi och infrastruktur.

Utvecklingen av systemet sker successivt genom tekniska och organisatoriska förbättringar. Införandet av längre vagnar, utveckling av anläggningen och förbättrade trafiklösningar är exempel på hur kapaciteten i spårvägssystemet ökas utan att motsvarande utbyggnad av yta krävs.

Arbetet med digitalisering och analys stärker också systemets funktion. Genom bättre data och uppföljning skapas förutsättningar för prediktivt underhåll och mer träffsäkra prioriteringar, vilket ökar tillförlitligheten i både anläggning och trafik.

Arbetsmiljö och hållbara arbetsvillkor i spårvägssystemet (mål 8)

Spårvägssystemet omfattar en komplex verksamhet där arbete sker i och i direkt anslutning till en trafikerad anläggning. Detta innebär att arbetsmiljö och trafiksäkerhet är nära sammanlänkade och behöver hanteras som en helhet.

Alla arbeten i spårvägssystemet, oavsett om de utförs av egen personal eller entreprenörer, sker inom ramen för samma krav på säkerhet, kompetens och samordning. Brister i detta kan få direkta konsekvenser för både personal och trafik.

Ett fungerande spårvägssystem förutsätter därför ett tydligt systemperspektiv där roller, ansvar och arbetssätt är väl definierade och där arbetsmiljöfrågor integreras i den övergripande säkerhetsstyrningen.

3.1 Hållbart resande och spårvägens påverkan

Spårvägen är en central förutsättning för ett hållbart resande i staden. Genom att erbjuda kapacitetsstark kollektivtrafik möjliggörs transport av stora mängder resenärer på ett yteffektivt och energieffektivt sätt, vilket minskar behovet av biltrafik och därmed trängsel, utsläpp och markanvändning för vägtrafik.

De stora fordonen är en grundförutsättning för denna kapacitet. Spårvägen kan transportera betydligt fler resenärer per fordon och per ytenhet jämfört med vägtrafik, vilket gör systemet särskilt lämpat för en växande stad med begränsat utrymme. Detta skapar ett robust transportsystem som klarar höga flöden utan att motsvarande belastning uppstår i vägnätet.

En viktig del i detta arbete är införandet av 45-metersvagnar. Genom att successivt anpassa systemet till längre fordon ökar kapaciteten inom befintlig infrastruktur. Fler resenärer kan transporteras per avgång, vilket både förbättrar resenärsupplevelsen och minskar behovet av att öka turtätheten i samma omfattning. Detta är särskilt betydelsefullt i centrala delar av nätet där kapaciteten redan är ansträngd och där möjligheterna att öka antalet avgångar är begränsade.

Införandet av längre vagnar ställer samtidigt krav på anpassningar i anläggningen. Hållplatser behöver förlängas, vändslingor och depåer justeras och delar av infrastrukturen utvecklas för att hantera längre fordon. Arbetet innebär därmed ett systemperspektiv där både fordon, anläggning och trafik samverkar för att uppnå önskad effekt.



Spårvägens fasta struktur bidrar även till långsiktig stabilitet i transportsystemet. Till skillnad från mer flexibla trafikslag skapar spårvägen tydliga och permanenta stråk som påverkar resvanor över tid och styr hur staden utvecklas. Detta bidrar till att kollektivtrafiken i större utsträckning blir ett förstahandsval, vilket är en förutsättning för att nå stadens mål om ökat hållbart resande.

Samtidigt påverkar spårvägen stadsmiljön och resenärsupplevelsen. Faktorer som framkomlighet, tillförlitlighet, komfort och ljudnivåer har direkt betydelse för hur attraktiv kollektivtrafiken upplevs. Längre fordon kan bidra till en jämnare belastning ombord och bättre komfort, men ställer också krav på ett väl fungerande trafiksystem för att säkerställa god framkomlighet och punktlighet.

Arbetet framåt handlar därmed både om att säkerställa kapacitet och tillförlitlighet i systemet, och om att kontinuerligt utveckla kvaliteten i resandet. Detta omfattar allt från underhåll av anläggningen och utveckling av fordon till åtgärder i stadsmiljön som stärker kollektivtrafikens attraktivitet och funktion i ett växande Göteborg.

4 Trafiksäkerhetsuppdraget – systemperspektiv

Trafiksäkerhetsuppdraget inom spårväg handlar inte enbart om det som sker i själva trafiksituationen – det vill säga att undvika olyckor i det direkta mötet mellan spårvagn, andra trafikanter och resenärer. I grunden är det ett betydligt bredare uppdrag som utgår från hela systemets funktion, robusthet och långsiktiga säkerhet.

Lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg använder ett brett säkerhetsbegrepp som omfattar hela spårsystemet. Det inkluderar inte bara trafiken, utan även spår, signalanläggningar, elförsörjning, trafikledning samt de organisatoriska och personella förutsättningarna för att driva verksamheten. Säkerhet blir därmed en fråga om hur hela systemet fungerar tillsammans, inte enbart vad som sker i det enskilda trafikögonblicket.

Detta synsätt konkretiseras genom Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsstyrning (TSFS 2013:44), där krav ställs på ett sammanhållet säkerhetsstyrningssystem. Säkerhet ska planeras, ledas, följas upp och utvecklas i hela verksamheten. Det innebär att säkerhetsfrågor inte kan hanteras isolerat, utan behöver vara en integrerad del av styrning, beslut och arbetssätt.

Inom Stadsmiljöförvaltningen omsätts detta i säkerhetsordningen, som utgör det centrala styrdokumentet för hur säkerhetskraven ska tillämpas i praktiken. Säkerhetsordningen samlar säkerhetsbestämmelser, roller, mandat och processer och säkerställer att arbetet bedrivs enhetligt och med rätt förutsättningar i alla delar av verksamheten från idé till förvaltning. Att styra utifrån en säkerhetsordning är avgörande för att skapa tydlighet, spårbarhet och konsekvens i hur säkerhetsfrågor hanteras, särskilt i en verksamhet där många aktörer och funktioner samverkar.



En viktig del i detta är säkerhetskulturen – det vill säga hur organisationen i praktiken förhåller sig till säkerhet. Det handlar om att skapa en gemensam förståelse för risker, att uppmuntra rapportering av avvikelser och att säkerställa att säkerhet prioriteras i både stora och små beslut. Säkerhetsstyrning och säkerhetsordning utgör ramen, men det är genom säkerhetskulturen som dessa omsätts i det dagliga arbetet.

En förutsättning för att säkerhetsstyrningen ska fungera är att ansvar, mandat och roller är tydliga och förstås i hela organisationen. Spårvägsuppdraget är i grunden en myndighetsutövning, där Stadsmiljönämnden är ansvarig och Stadsmiljöförvaltningen utövar uppdraget som spårinnehavare.

Detta innebär att beslut som påverkar spårvägsanläggningen – oavsett om det gäller drift, underhåll eller stadsutveckling – behöver hanteras inom ramen för gällande lagstiftning, säkerhetskrav och tillstånd. I praktiken innebär det att spårvägsfrågan följer hela processen, från tidiga skeden i planering och gestaltning till genomförande och drift.

Det går därmed inte att bortse från tekniska och säkerhetsmässiga krav i utformningen av stadsmiljön. Dessa utgör en grundförutsättning för att anläggningen ska kunna godkännas, tas i bruk och drivas på ett säkert sätt över tid.

Ett sätt att förstå trafiksäkerhetsuppdraget är genom ett systemperspektiv där tre delar samverkar:

- **Människa** – kompetens, utbildning, beteenden och förutsättningar att agera säkert
- **Teknik** – spår, fordon, signaler, kontaktledning och övriga tekniska system
- **Organisation** – styrning, ansvar, processer, samverkan och uppföljning

Det är i samspelet mellan dessa delar som säkerheten skapas.

I ett spårvägssammanhang omfattar detta säkerhetsbegrepp även fler dimensioner än vad som ofta avses med trafiksäkerhet i andra sammanhang.



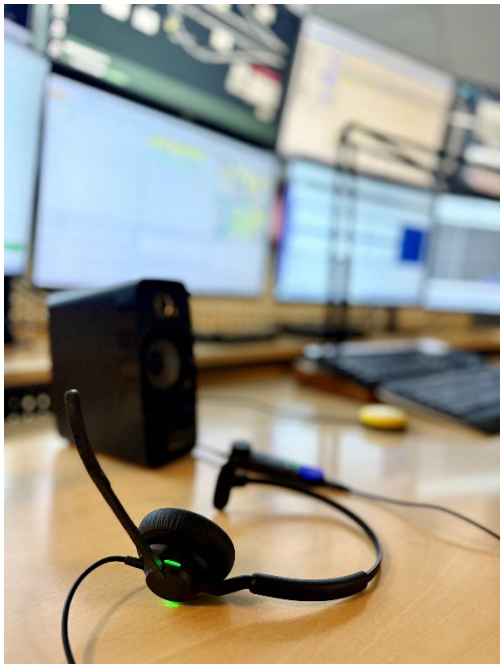
Det inkluderar exempelvis:

- Arbetsmiljö för de som arbetar i och kring anläggningen
- Tredjemansrisker, det vill säga påverkan på allmänhet och omgivning
- Kris- och beredskapsförmåga, inklusive hantering av störningar och allvarliga händelser
- Kontinuitetshantering, för att säkerställa att verksamheten kan upprätthållas över tid
- Cybersäkerhet, där digitala system och informationsflöden är en del av den totala säkerheten

Trafiksäkerhet inom spårväg behöver förstås som ett brett och systemorienterat begrepp. Det handlar inte enbart om att förebygga olyckor i den direkta trafiksituationen, utan om att skapa och upprätthålla ett säkert system i sin helhet. Genom att förena lagkrav, styrning, säkerhetskultur och det praktiska arbetet i anläggningen byggs en verksamhet som är robust, förutsägbar och tillförlitlig över tid.



4.1.1 Trafikledningens roll och samspel i trafiksäkerhetsarbetet med Göteborgs Spårvägar



Trafikledningen utgör en central funktion i det operativa trafiksäkerhetsarbetet och har en avgörande roll i att upprätthålla en säker och stabil trafik i realtid. I samspelet mellan Stadsmiljöförvaltningen som spårinnehavare och Göteborgs Spårvägar som trafikutövare skapas förutsättningarna för att både hantera det dagliga läget och utveckla trafiksäkerheten över tid.

Trafikledningen ansvarar för den löpande styrningen av trafiken och för att hantera avvikelser, störningar och händelser när de inträffar. Det innebär att fatta beslut som påverkar både säkerhet och framkomlighet, ofta under tidspress och med begränsad information. Dessa beslut sker inom de ramar som sätts genom trafiksäkerhetsstyrningen och de krav som följer av spårinnehavarens ansvar för anläggningen och tillståndet.

Samspelet mellan trafikledning, trafiksäkerhetsfunktioner och Stadsmiljöförvaltningen är särskilt viktigt i tre delar av trafiksäkerhetsarbetet:

I det operativa skedet handlar det om att hantera händelser på ett säkert sätt när de uppstår. Trafikledningen är här den funktion som omsätter regelverk och rutiner i praktiska beslut, samtidigt som information samlas in och delas vidare i organisationen.

Utredningsverksamheten, som bedrivs av Göteborgs Spårvägar på uppdrag, utgör en central del i trafiksäkerhetsarbetet. Den ansvarar för att analysera inträffade händelser, identifiera orsaker och ta fram åtgärdsförslag. I detta arbete är trafikledningens dokumentation och erfarenheter en viktig grund för att förstå händelseförlopp och bakomliggande faktorer.

Under året har förändringar genomförts i organisationen där vissa mer operativa uppgifter kopplade till händelsehantering har flyttats från utredningsledare till trafikledningen. Syftet har varit att skapa en tydligare ansvarsfördelning och en mer effektiv hantering i det akuta skedet, samtidigt som utredningsverksamheten i högre grad kan fokusera på analys, lärande och utveckling.

I styrning och utveckling bidrar samspelet mellan dessa funktioner till att omsätta erfarenheter från drift till förändringar i arbetssätt, regelverk och anläggning. Stadsmiljöförvaltningen ansvarar för att dessa erfarenheter tas vidare in i säkerhetsstyrningen och säkerhetsordningen, medan Göteborgs Spårvägar

ansvarar för att förändringarna implementeras i den operativa verksamheten och deras säkerhetsordning.

En förutsättning för att detta ska fungera är en gemensam förståelse för roller och ansvar. Trafikledningen verkar i den operativa miljön, men inom de ramar som sätts av spårinnehavaren. Utredningsverksamheten skapar fördjupad kunskap och långsiktigt lärande, medan styrningen säkerställer att detta omsätts i systemet.

Under 2025 har arbetet fortsatt att utvecklas i denna riktning, med fokus på tydligare gränsdragningar, förbättrad samverkan och en ökad förståelse för hur respektive funktion bidrar till trafiksäkerheten. Detta har skapat bättre förutsättningar för ett mer sammanhållet arbetssätt där hantering av händelser, utredning och utveckling hänger ihop som en helhet.

4.2 Olyckor och Statistik

Under 2025 har Stadsmiljöförvaltningen tillsammans med Göteborgs Spårvägar fortsatt att utveckla samarbetet med trafiksäkerhetsenheten och trafikledningen inom Göteborgs Spårvägar, med fokus på att stärka samförståelsen för respektive uppdrag. En viktig del i detta arbete är att säkerställa en korrekt gradering och kategorisering av händelser, vilket är avgörande för att få en rättvisande bild av verksamheten och kunna prioritera resurser där behovet är som störst.

Detta skapar bättre förutsättningar för ett mer effektivt och proaktivt trafiksäkerhetsarbete. Samtidigt är det fortsatt viktigt att uppmuntra rapportering av händelser och riskobservationer, då detta utgör grunden för att kunna identifiera mönster, analysera orsaker och vidta förebyggande åtgärder.

Nedan redovisas en sammanställning av händelsekategorier över de senaste fem åren. Statistiken visar utvecklingen av olyckor och tillbud i relation till antalet körda tågkilometer, vilket ger en bild av hur ofta händelser inträffar i förhållande till trafikens omfattning.



Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen utgör grunden för att fastställa kvantitativa mål. Underlaget baseras på flera datakällor, såsom olycksrapporter, avvikelserapportering, händelseregister, tillbud samt kompletterande platsobservationer.

Kvantifierade mål är en förutsättning för att kunna styra och följa upp trafiksäkerhetsarbetet på ett systematiskt sätt. De gör det möjligt att mäta utvecklingen över tid, identifiera avvikelser och bedöma effekten av genomförda åtgärder. Inom spårvägssystemet, där trafiksäkerheten påverkas av många samverkande faktorer, skapar tydliga mål en gemensam riktning och underlättar prioriteringar i både operativt och strategiskt arbete.

Ett aktivt rapporteringsarbete är en central del i det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet. Genom att identifiera risker i ett tidigt skede skapas förutsättningar att vidta åtgärder, både lokalt och på systemnivå. Det är därför viktigt att rapportering uppmuntras och upprätthålls i hela spårvägssystemet.

Delmål	Utgångsvärde 2023	Delmål 2025	Utfall 2024	Utfall 2025	Mål 2029
Totalt antal dödade	1	0	1	3	0
Totalt antal allvarliga skadade ska minska med 33% över en 5-årsperiod	4	3	4	11	2
Antal skadade genom fall i vagn ska minska med 25% över en 5-årsperiod	33	30	33	50	25
Antal skadade genom fall vid av- eller påstigning ska minska med 25% över en 5-årsperiod	3	5	4	19	4
Antal skadade oskyddade trafikanter (Fotgängare, cyklister och elsparkcyklar) ska minska med 33% över en 5-årsperiod	21	2	23	29	1
Antal skadade i olyckor med motorfordon ska minska med 33% över en 5-årsperiod	13	2	14	4	1
Antal urspårningar på trafikspår ska minska med 25% över en 5-årsperiod	6	4	5	7	1
Antal kollisioner på trafikspår ska minska med 25% över en 5-årsperiod	7	5	4	10	2
Tillbudsrapportering ska öka från samtliga personalkategorier	2263	Fler än 2263	1394	1863	

Utfallet för 2025 visar att måluppfyllelsen inom flera områden är svag i förhållande till uppsatta delmål. Antalet dödade och allvarligt skadade har ökat jämfört med föregående år, vilket innebär att utvecklingen går i motsatt riktning mot de långsiktiga målen.

Ökningen är särskilt tydlig inom fallolyckor, både i vagn och vid av- och påstigning, samt för oskyddade trafikanter. Även antalet kollisioner och urspårningar har ökat jämfört med tidigare år. Samtidigt finns vissa positiva avvikelser, där olyckor med motorfordon har minskat jämfört med 2024.

Tillbudsrapporteringen har ökat jämfört med föregående år, men ligger fortsatt under utgångsvärdet. Detta påverkar möjligheten att arbeta proaktivt och kan innebära att risker inte identifieras i tillräckligt tidigt skede.

Det är viktigt att beakta att målen är satta över en femårsperiod och att enskilda år kan variera. Samtidigt visar utfallet för 2025 på behovet av att ytterligare stärka det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet, med särskilt fokus på oskyddade trafikanter, fallolyckor och rapporteringskultur.



4.3 Skadade och omkomna

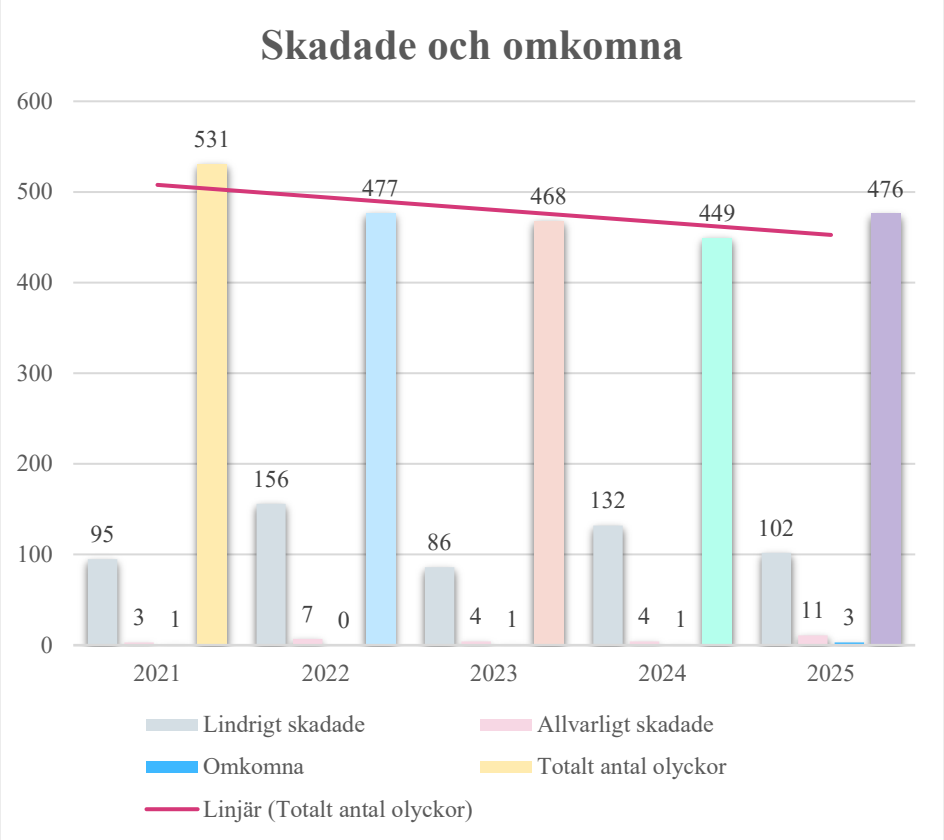
Trots målsättningen om en nollvision inträffade under 2025 tre dödsolyckor med direkt koppling till spårvägsverksamheten. Olyckorna inträffade den 18 mars vid en gångpassage mellan hållplatserna Wavrinskys plats och Medicinaregatan, den 9 april vid ett signalreglerat övergångsställe mellan hållplatserna SKF och Bellevue samt den 3 december i närheten av hållplatsen Almedal. Samtliga händelser rubricerades som fotgängarolyckor, där den sistnämnda fortfarande är under utredning.

Trafiksäkerhetsgruppen inom Göteborgs Spårvägar har tillsammans med Stadsmiljöförvaltningen genomfört utredningar av de två först inträffade olyckorna. Arbetet har haft fokus på att förstå bakomliggande orsaker och identifiera åtgärder kopplade till beteende, utformning och samspel i trafikmiljön. Detta arbete fortsätter som en del i att minska risken för allvarliga konsekvenser i systemet.

Antalet allvarligt skadade har ökat jämfört med tidigare år. Samtidigt är olycksnivåerna fortsatt låga i relation till trafikens omfattning, vilket speglar ett i grunden stabilt säkerhetsläge. Utvecklingen visar dock på behovet av att ytterligare stärka det förebyggande arbetet och arbeta mer proaktivt, särskilt kopplat till beteenden i trafikmiljön och förbättrad rapportering av tillbud.

Under året inträffade även en allvarlig urspårning vid hållplatsen Valand natten till den 20 juni. Spårvagnen spårade ur i hög hastighet och kolliderade med en byggnad i centrala Göteborg. Åtta personer fördes till sjukhus, varav fyra bedömdes vara allvarligt skadade. Händelsen medförde omfattande skador på både spårvagn och byggnad, där byggnaden senare fick rivas. Även denna händelse har analyserats i syfte att stärka förståelsen för systemets sårbarheter och bidra till fortsatt utveckling av säkerhetsarbetet.

Nedan redovisas statistik över skadade och omkomna. Begreppet lindrigt skadade omfattar både personer som varit inskrivna på vårdinrättning kortare än 24 timmar samt personer som inte krävt inskrivning. Statistiken inkluderar olyckor inom kategorierna fotgängarolyckor, vägtrafikolyckor, fall i fordon, kollisioner och urspårningar.



Totalt antal körda tågkilometer innan olycka

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

4.3.1 Fotgängarolyckor

Fotgängare är en utsatt grupp i spårvägssystemet, där samspelet med trafiken är komplext. Under 2025 har Stadsmiljöförvaltningen tillsammans med Chalmers studerat hur digital distraktion påverkar beteenden vid spårövergångar och hållplatser.

Resultaten visar att distraktion, exempelvis genom mobiltelefoner och hörlurar, är vanligt förekommande och minskar uppmärksamheten i trafikmiljön. Detta leder till ökad risk, särskilt i situationer med begränsad sikt eller där spårvagnar närmar sig oväntat.

Studien visar att trafiksäkerheten påverkas av både beteenden och utformningen av miljön. Åtgärder behöver därför omfatta såväl individens agerande som tekniska och fysiska förutsättningar i anläggningen.

Inför 2025 har även förändringar i registreringen av händelser genomförts, vilket påverkar jämförbarheten över tid.

År	2021	2022	2023	2024	2025
Total	9	16	17	16	20

4.3.2 Fall vid av- och påstigning

Under 2024 minskade antalet fall vid av- och påstigning, vilket var en positiv utveckling. Under 2025 har antalet åter ökat jämfört med föregående år. Samtidigt visar utvecklingen över en längre tidsperiod en nedåtgående trend för denna typ av olyckor.

År	2021	2022	2023	2024	2025
Total	12	22	14	6	19

4.3.3 Fall i vagn

Under 2022 noterades en tydlig ökning av antalet fall i vagn. Fördjupade analyser visade att spårvagnstyp M33 var överrepresenterad i statistiken. Genom ökad medvetenhet och riktade åtgärder har antalet fall därefter kunnat hållas nere.

Under 2025 ses dock en viss ökning jämfört med föregående år, om än från relativt låga nivåer.

År	2021	2022	2023	2024	2025
Total	38	81	24	34	51

4.3.4 Urspårningar

Det totala antalet urspårningar ökade under 2024, där analyser visade att händelserna inträffade i varierande miljöer och kunde kopplas till flera samverkande faktorer.

Under 2025 har det förebyggande arbetet intensifierats, vilket har gett ett positivt utfall. Arbetet med att stärka trafiksäkerheten kopplat till urspårningar kommer att fortsätta prioriteras.

År	2021	2022	2023	2024	2025
Total	10	5	6	5	7

4.3.5 Vägtrafikolyckor

Vägtrafikolyckor utgör en betydande andel av de totala olyckorna inom verksamheten och omfattar incidenter med olika typer av trafikanter, såsom personbilar, bussar, cyklar och elsparkcyklar. Majoriteten av dessa olyckor leder till materiella skador, men personskador förekommer.

Denna typ av olyckor är svåra att helt förebygga, då spårtrafiken bedrivs i en komplex trafikmiljö där flera trafikslag samverkar och där trafiksäkerheten är beroende av samspelet mellan trafikanter. Samtidigt genomförs kontinuerliga analyser för att identifiera mönster och riskområden. I samverkan med Stadsmiljöförvaltningen vidtas åtgärder på platser där behovet bedöms vara störst.

Observera att redovisad statistik avser kategorin vägtrafikolyckor och exkluderar plankorsningsolyckor, vilka redovisas separat i händelseregistret. Under 2025 inträffade två plankorsningsolyckor mellan spårvagn och personbil, vilka dock ingår i det totala antalet olyckor.

År	2021	2022	2023	2024	2025
Total	264	182	238	213	223

4.3.6 Påkörning

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

Denna typ av olyckor medför främst materiella skador på fordon och anläggning samt kan orsaka trafikstörningar. Händelserna inträffar ofta i komplexa miljöer, exempelvis i samband med bygg- och anläggningsarbeten i stadsmiljö. Vanliga incidenter är att spårvagnar kommer i kontakt med tillfälliga hinder eller kringutrustning.

År	2021	2022	2023	2024	2025
Total	80	62	48	79	77

4.3.7 Kollisioner

Antalet kollisioner mellan spårfordon har ökat under 2025 och uppgår till den högsta nivån under en femårsperiod. Ökningen är främst hänförlig till trafikspår, där majoriteten av händelserna inträffade under första kvartalet samt inledningen av andra kvartalet, varefter utvecklingen planade ut.

Samtidigt noterades en ökning av kollisioner vid hållplatser, där spårfordon kolliderade med stillastående spårvagnar.

Kollisioner mellan spårfordon ses som allvarliga händelser och arbetet utgår från en nollvision. Under 2026 kommer fokus i hög grad att ligga på anpassad körning efter rådande förhållanden samt körning på sikt, då brister inom dessa områden ofta är bidragande orsaker till kollisioner.

År	2021	2022	2023	2024	2025
Total	5	2	7	4	10

4.3.8 Brand i fordon

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

Under året har inga bränder noterats i anläggningen.

År	2021	2022	2023	2024	2025
Total	80	62	48	79	77

4.4 Summering av trafiksäkerhetsåtgärder

Trafiksäkerhetsarbetet kopplat till direkt trafiksäkerhet fokuserar på de risker som uppstår i det omedelbara mötet mellan spårvagn, trafikanter och omgivning. Arbetet utgår från analys av händelser och tillbud, där erfarenheter omsätts till konkreta åtgärder i trafikmiljö, styrning och arbetssätt.

Under 2024 och 2025 har utvecklingen varit varierande. Samtidigt som en nedåtgående trend kunnat ses i vissa delar kopplat till oskyddade trafikanter, har det totala utfallet för 2025 ökat. Analyser visar att tredje man ofta tar större risker och har mindre marginal vid passage av spårvägsöverfarter och kollektivtrafikkörfält jämfört med vid biltrafik. För att bättre förstå dessa beteenden genomförs egna utredningar och observationer, kompletterat med beteendevetenskapliga studier i samverkan med Chalmers.



Tekniska och operativa åtgärder har fortsatt att utvecklas. Systemet SoftPrio vidareutvecklas, där funktioner såsom kollisionsvarning är en viktig del för att stödja en säker trafikering. Arbetet sker i nära samverkan med Göteborgs Spårvägar, där trafiksäkerhetsfunktion och trafikledning gemensamt följer statistik och trender för att kunna identifiera riskområden och prioritera åtgärder.

Under perioden har även specifika risker hanterats genom riktade insatser. En ökning av vägtrafikolyckor under delar av 2025 möttes med tillfälliga åtgärder i centrala delar av staden. Vidare noterades en ökning av fordon i spår under hösten 2024 och våren 2025. Orsakerna är inte fullt klarlagda, men åtgärder har genomförts i samverkan mellan Stadsmiljöförvaltningen, Göteborgs Spårvägar och trafikregleringsfunktioner, vilket bidragit till att nivåerna återgått till en mer normal nivå.

Trafiksäkerhetsåtgärder har även integrerats i stadsutvecklingen. Vid Guldhedsgatan/Fricksgatan etablerades exempelvis en varningssignal i samband med en ny skolmiljö, där förändrade rörelsemönster identifierats som en ökad risk. Under 2025 har riskanalyser genomförts i ett flertal stadsutvecklingsprojekt samt kopplat till införandet av längre spårvagnar och kapacitet i systemet. Arbetet sker i bred samverkan med berörda aktörer och bidrar till att säkerställa trafiksäkerheten i förändrade miljöer.

4.5 Säkerhet på arbetsplatser samt byggherrens arbetsmiljö

Arbetet med arbetsmiljö i och kring spåranläggningen omfattar samtliga entreprenörer och uppdrag som utförs på Stadsmiljöförvaltningens uppdrag, där förvaltningen har ett byggherreansvar. Ansvaret omfattar därmed hela verksamheten och alla arbeten som sker i eller i anslutning till spår.

Arbetsmiljölagstiftningen och spårvägslagstiftningen gäller parallellt och behöver hanteras samlat. Kraven på säker drift enligt lag om säkerhet vid tunnelbana och spårväg innebär att arbetsmiljöfrågor ska integreras i säkerhetsstyrningen, säkerhetsordningen och trafiksäkerhetsinstruktionen (TRI). Under året har förändringar i byggherrens arbetsmiljöansvar medfört att TRI har uppdaterats för att tydligare omfatta arbetsmiljö vid arbete i spår.

Parallellt har ett arbete genomförts med att utveckla trafiksäkerhetsinstruktionen ur ett tydligare brukar- och tillämpningsperspektiv. Syftet har varit att skapa ett mer användbart och begripligt regelverk för de som arbetar i anläggningen, där krav och arbetssätt blir tydliga i praktiken. Detta är en del av ett bredare arbete med att stärka regelverkets funktion som styrande verktyg i verksamheten.

Tillsammans med Göteborgs Spårvägar har fokus lagts på att stärka rapporteringen av riskobservationer, tillbud och olyckor. Det är av stor vikt att alla som arbetar i anläggningen rapporterar händelser, för att möjliggöra ett förebyggande arbete och minska risken för olyckor.

Nivåerna är fortsatt låga, men har ökat under 2025 jämfört med tidigare år. Det finns därför behov av att fortsatt förenkla och tydliggöra rapporteringen, särskilt kopplat till hanteringen via trafikledningen.

Arbete i eller nära spår utan rätt skydd, kommunikation eller avstängningar innebär betydande risker och kan i värsta fall leda till allvarliga personolyckor eller dödsolyckor. Brister i arbetsmiljöarbetet kan även medföra ingripanden från tillsynsmyndigheter, arbetsstopp och påverkan på verksamhetens tillstånd.

Det ställer krav på ett tydligt systemperspektiv där trafiksäkerhet och arbetsmiljö hanteras tillsammans, med klara roller, ansvar och arbetssätt i hela organisationen.



4.6 Större olyckor i spårvägssystemet under 2025

- **Fotgängarolycka Wavrinskysplats–Medicinaregatan (2025-03-18)** En fotgängare omkom efter att ha blivit påkörd av en spårvagn vid passage över spåret mellan hållplatserna Wavrinskysplats och Medicinaregatan. Den direkta orsaken var att fotgängaren gick ut i spårområdet samtidigt som spårvagnen passerade.

  Bakomliggande faktorer var bland annat bristande uppmärksamhet hos fotgängaren, platsens utformning samt en komplex situation för föraren

där bromsningen inte blev optimal. Inga brister i styrning har identifierats.

Åtgärder har vidtagits i form av varningsanläggning samt behov av förstärkta utbildningsinsatser och översyn av platsens utformning.

- **Fotgängarolycka Artillerigatan (2025-04-09)**
  En fotgängare omkom efter att ha blivit påkörd av en spårvagn vid en signalreglerad korsning. Den direkta orsaken var att fotgängaren korsade spåret mot rött ljus. Siktförhållandena var goda och inga brister i styrning har identifierats.

  Åtgärdsarbetet har fokuserat på att öka förståelsen för beteenden i trafikmiljön och identifiera riskmiljöer.

- **Urspårning Valand (2025-06-20)**
  En spårvagn spårade ur i hög hastighet vid Valand och kolliderade med en byggnad. Åtta personer skadades, varav fyra allvarligt. Den direkta orsaken bedöms vara akut sjukdom hos föraren. Inga bakomliggande faktorer eller brister i styrningen har identifierats. Händelsen har aktualiserat behovet av att se över både tekniska och medicinska säkerhetsbarriärer. Statens haverikommission utreder frågan och kommer släppa sin rapport innan sommaren 2026.

- **Fotgängarolycka Almedal (2025-12-02)**
  En fotgängare omkom efter att ha befunnit sig i spårområdet i samband med att en spårvagn ankom till hållplatsen. Den direkta orsaken var att personen tog sig in i spårområdet. Bidragande faktorer var bland annat platsens utformning, möjlighet till otillåten passage samt nedsatta siktförhållanden. Inga brister i styrning har identifierats. Åtgärder omfattar översyn av fysisk utformning, stängning av passager samt förbättrad information.

4.7 Ständiga förbättringar

Arbetet med ständiga förbättringar är en integrerad del av verksamheten och en central del i att utveckla både trafiksäkerheten och säkerhetsstyrningen. Det handlar inte enbart om att åtgärda identifierade brister, utan om att systematiskt lära av erfarenheter och successivt stärka hela systemets förmåga att förebygga risker.

Ständiga förbättringar är nära kopplade till säkerhetskulturen. En fungerande säkerhetskultur förutsätter att avvikelser rapporteras, analyseras och tas om hand, samt att organisationen har förmåga att omsätta lärdomar i konkreta förändringar. Det innebär att säkerhet inte ses som ett statiskt tillstånd, utan som något som kontinuerligt utvecklas genom reflektion, uppföljning och förbättring.

- Säkerhetsordningen har fortsatt att utvecklas och ses över utifrån identifierade behov och förändrade krav.
- Erfarenheter från revisioner, riskanalyser och inträffade händelser används systematiskt i förbättringsarbetet.
- Utredningar och utvecklingsprojekt pågår, bland annat kopplat till ljudmiljö, hjulprofil och samspelet mellan fordon och anläggning.
- Arbetet med att stärka strukturer, kompetens och tydlighet i organisationen fortsätter.

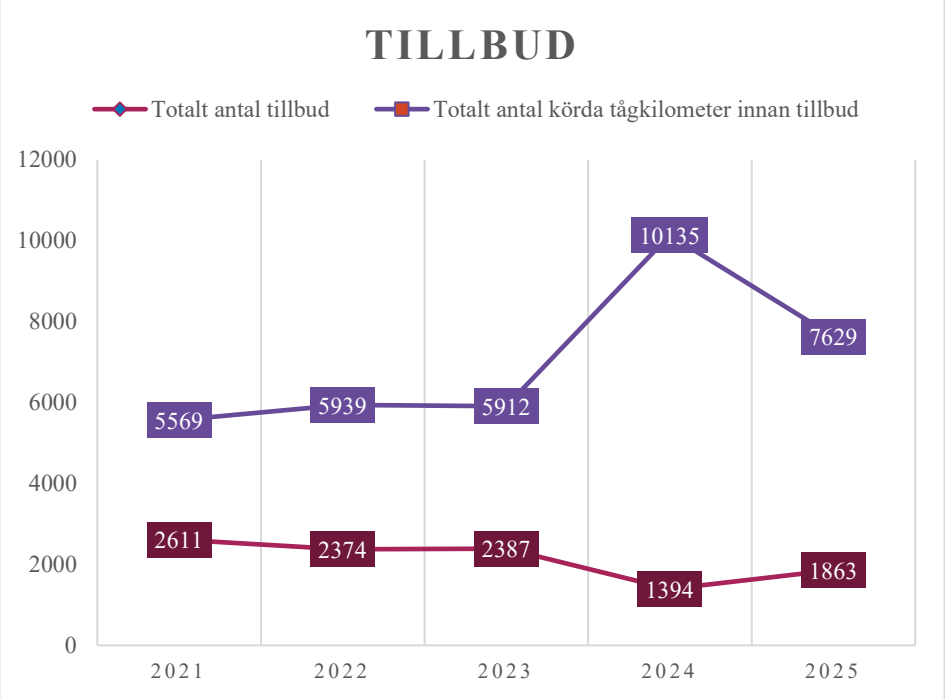
Genom detta arbetssätt skapas en verksamhet som inte enbart reagerar på inträffade händelser, utan som aktivt utvecklar sin förmåga att förebygga risker och hantera framtida utmaningar.

4.7.1 Betydelsen av tillbudsrapportering

Rapportering av tillbud och riskobservationer är en grundläggande del i trafiksäkerhetsarbetet. Det är ofta i de mindre händelserna och avvikelserna som tidiga signaler om brister i systemet kan identifieras. Genom att fånga upp dessa i tid skapas möjlighet att vidta åtgärder innan en allvarligare olycka inträffar.

Ett väl fungerande rapporteringsflöde är därför avgörande för att kunna arbeta förebyggande och utveckla verksamheten över tid. Det ger underlag för analys, prioritering och beslut, men bidrar också till en ökad medvetenhet i organisationen kring risker och säkerhet.

Att uppmuntra rapportering, även av mindre händelser, är en viktig del i att bygga en säkerhetskultur där lärande och ständiga förbättringar är en naturlig del av det dagliga arbetet.



Utvecklingen av tillbudsrapporteringen visar på en tydlig förändring över perioden. Antalet rapporterade tillbud minskade markant under 2024 för att

därefter öka igen under 2025. Samtidigt ökade antalet körda tågkilometer per tillbud kraftigt under 2024, vilket innebär att det gick längre mellan varje rapporterat tillbud. Under 2025 minskar detta värde igen.

Denna utveckling indikerar inte nödvändigtvis en faktisk förbättring eller försämring av trafiksäkerheten, utan speglar i hög grad variationer i rapporteringsbenägenhet. Det låga utfallet 2024 tyder på en underrapportering av tillbud, vilket riskerar att ge en missvisande bild av riskläget i verksamheten. Ökningen under 2025 kan därmed ses som en återhämtning i rapporteringsnivå snarare än en faktisk ökning av risker.

Tillbudsrapportering är en central del av det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet. En hög rapporteringsgrad skapar bättre förutsättningar att identifiera risker i tid och vidta åtgärder innan olyckor inträffar. Variationerna mellan åren visar på behovet av ett fortsatt fokus på att stärka rapporteringskulturen i hela organisationen.

Det är därför viktigt att tolka utvecklingen i ett sammanhang där både kvantitet och kvalitet i rapporteringen beaktas. En ökning av tillbud ska inte enbart ses som negativ, utan även som ett tecken på en mer aktiv och fungerande säkerhetskultur där avvikelser fångas upp och hanteras.

5 Studentrapport, kartläggning av Spårvägssällskapet Ringlinien

Under hösten 2025 har tre masterstudenter från Göteborgs universitets förvaltningsutbildning genomfört praktik vid förvaltningen. Inom ramen för detta arbete har de även genomfört den kartläggning som ligger till grund för analysen.

Spårvägssällskapet Ringlinien (SSR) är en ideell förening som drivs självständigt, med egen styrelse och daglig verksamhet. Efter beslut i kommunstyrelsen den 13 december 1995 och kommunfullmäktige den 25 januari 1996 gavs SSR en särskild ställning som främmande inrättning inom Göteborgs stad, då under Trafiknämnden. I samband med stadens omorganisation vid årsskiftet 2022/2023 upphörde Trafiknämnden och ansvaret överfördes till Stadsmiljönämnden.

Detta innebär att föreningen idag verkar under Stadsmiljönämndens huvudmannaskap, där nämnden har ett juridiskt och ekonomiskt övergripande ansvar för de delar av verksamheten som SSR nyttjar, utan att den dagliga verksamheten styrs av kommunen. Konstruktionen innebär att verksamheten både är en del av stadens spårvägssystem och samtidigt bedrivs inom ramen för en ideell organisation, vilket ställer särskilda krav på tydlighet i ansvar, styrning och samverkan.

SSR:s verksamhet syftar till att bevara och levandegöra Göteborgs spårvägshistoria. Föreningen förvaltar äldre spårvagnar och bussar genom

restaurering och löpande underhåll, ansvarar för spårvägsmuseet i Gårda samt bedriver trafik med veteranspårvagnar, både i linjetrafik och genom abonnerade körningar. De historiska fordonen ägs av Stadsmiljöförvaltningen, vilket tydliggör stadens ansvar för att långsiktigt bevara detta rörliga kulturarv.

Spårvägen har en central roll i Göteborgs utveckling och identitet, och Ringlinien utgör en viktig del av detta sammanhang. Som en verksamhet som håller historiska fordon i drift bidrar den till att bevara och synliggöra stadens tekniska och samhälleliga utveckling över tid. Det rörliga kulturarvet skiljer sig från andra kulturmiljöer genom att det fortsatt används och upplevs i sin ursprungliga funktion, vilket skapar ett levande samband mellan dåtid och nutid. Detta har betydelse både ur ett kulturhistoriskt perspektiv och för stadens attraktivitet och besöksnäring.

Kartläggningen visar att verksamheten i grunden är stabil och väl etablerad, med ett stort engagemang och en tydlig roll i stadens identitet och det rörliga kulturarvet. Samtidigt identifieras ett antal utvecklingsområden. Dessa rör framför allt behov av tydligare ansvarsfördelning och mandat, särskilt i gränssnittet mellan den ideella verksamheten och stadens ansvar. Vidare pekar analysen på sårbarheter kopplade till beroendet av ideella resurser, behov av stärkt långsiktig kompetensförsörjning samt otydligheter i finansierings- och uppföljningsformer.

Kartläggningen har även tydliggjort behovet av en mer sammanhållen struktur för samverkan mellan berörda aktörer, där roller, beslutsvägar och uppföljning i högre grad behöver formaliseras.

Underlaget utgör ett viktigt stöd för fortsatt arbete och kommande ställningstaganden. Det finns behov av att vidareutveckla ansvar och styrning, säkerställa långsiktiga förutsättningar för verksamheten samt skapa en mer robust struktur som både värnar kulturarvet och möter de krav som följer av ett modernt och tillståndspliktigt spårvägssystem.



Förslag på förbättringar och utveckling i rapporten

- **Tydligare erkännande i styrdokument**
  Stadsmiljönämnden roll och ansvar gentemot SSR behöver förtydligas i dess reglemente, just nu nämns det inte alls.

- **Stärkt dokumentation och kunskapsöverföring**
  Säkerställ systematisk dokumentation av teknisk kunskap, arbetsmetoder och historia för att minska sårbarheten vid generationsskiften.
- **Lämna in dokumentation till föreningsarkivet**
  Just nu är innehållet i föreningsarkivet litet och skulle gynnas av att utökas. Förenings historia är en viktig del av Göteborgs historia.
- **Formalisera samverkansformer**
  Skapa tydligare och mer effektiva samverkansform mellan SSR, Stadsmiljöförvaltningen, Göteborgs spårvägar, och Västtrafik. Ta fram handlingsplaner för de aktiviteter som behöver tydligare rutiner. De kvartalsmöten som hålls skulle kunna effektiviseras genom tydligare struktur.
- **Ta fram en hanteringsplan för anskaffning och avskaffning av veteranfordon**
  En tydlig plan bör tas fram för att formalisera rutinerna mellan de berörda parterna.
- **Synliggör det ideella värdet**
  Utred- och synliggör det samhällsekonomiska värdet av det ideella arbetet som ett underlag för framtida beslut och avtal.
- **Långsiktig plan för Gårdahallen**
  Gör en kulturhistorisk inventering och långsiktig bevarandeplan för Vagnhallen Gårda som en central plats för det rörliga kulturarvet.

6 Verksamhetsutveckling 2025

Verksamhetsutvecklingen inom spårvägsuppdraget har under året haft fokus på att stärka struktur, arbetssätt och informationshantering. Arbetet syftar till att skapa bättre förutsättningar för ett systematiskt, effektivt och långsiktigt hållbart genomförande av drift, underhåll och utveckling av anläggningen.

Forskning och innovation utgör en viktig del i detta arbete, där utveckling av kunskap, metoder och teknik bidrar till att säkerställa rätt funktion, ökad proaktivitet och ett tydligt ansvarstagande i förvaltningen av spårvägssystemet.

Nedan redovisas ett urval av de utvecklingsinsatser och arbeten som genomförts under året.

6.1 Cityworks

Under 2025 har Stadsmiljöförvaltningen vidareutvecklat och uppdaterat det befintliga tillgångshanteringssystemet (Asset Management System) Cityworks Spår. I samband med detta har förvaltningen tagit ett tydligare ägarskap över systemet och säkerställt tillgång och kontroll över den information som är kopplad till spårvägsanläggningen.

Arbetet har inneburit att strukturer för hantering av anmärkningar, felanmälningar och besiktningsdata har förbättrats, samt att en mer sammanhållen digital

beskrivning av anläggningen har etablerats. Detta skapar bättre förutsättningar för uppföljning, analys och planering av drift- och underhållsåtgärder.

Samtidigt kvarstår ett omfattande arbete med att kvalitetssäkra, strukturera och komplettera den information som finns i systemet. Nuvarande datainnehåll och struktur uppfyller ännu inte fullt ut verksamhetens behov, vilket innebär att arbetet med att utveckla systemets användbarhet och tillförlitlighet behöver fortsätta.

Att säkerställa en korrekt, spårbar och tillgänglig informationsstruktur är en grundförutsättning för att kunna bedriva ett systematiskt underhåll och uppfylla de krav som ställs på verksamheten. Det är därför av stor vikt att arbetet med datakvalitet, struktur och ansvar för informationen prioriteras även framåt.

Utvecklingen av Cityworks Spår är en del av ett bredare arbete med att stärka digitaliseringen inom spårvägsuppdraget, där fokus ligger på att skapa bättre beslutsunderlag och möjliggöra ett mer proaktivt arbetssätt över tid.

6.2 Innovation och digital utveckling

Innovation och digital utveckling är en viktig del i arbetet med att långsiktigt säkerställa en robust, säker och effektiv spårvägsanläggning. Under året har fokus legat på att stegvis stärka förmågan att arbeta mer datadrivet, utveckla nya arbetssätt och förbättra stödet till både operativ och strategisk verksamhet.

Arbetet omfattar såväl teknisk utveckling som förändrade processer och ökad samverkan, där målsättningen är att skapa bättre förutsättningar för uppföljning, analys och proaktiv hantering av anläggningens tillstånd. Detta sker genom en kombination av investeringar i systemstöd, utveckling av metoder samt samarbete med externa aktörer inom forskning och innovation.

Utvecklingen sker stegvis och med fokus på att skapa konkret nytta i verksamheten, där digitala lösningar och innovation används som verktyg för att stärka trafiksäkerhet, effektivitet och långsiktig förvaltning av spårvägssystemet.

6.2.1 Digitalisering och datainsamling

Arbetet med digitalisering har fortsatt under året med fokus på att stegvis stärka ett mer datadrivet arbetssätt. Införande av utrustning på befintliga fordon möjliggör förbättrad insamling av data från anläggningen, samtidigt som användningen av kameror i infrastrukturen har utökats.

I detta arbete har även anpassningar gjorts utifrån ökade krav kopplade till informationssäkerhet och regelverk, där spårkameror successivt flyttas till lösningar med ökad kontroll och styrning.

Arbetet med det inköpta systemet CEMIT har under året tagit viktiga steg framåt. Genom CEMIT skapas ökade möjligheter att koppla samman information om anläggning och fordon, vilket ger bättre förutsättningar att förstå tillstånd, identifiera behov och analysera underlag för åtgärder.

Systemet utgör ett första steg i att utveckla en mer sammanhållen och proaktiv förvaltning av spårvägsanläggningen. CEMIT är ännu inte fullt implementerat, och arbetet fortsätter med att utveckla funktionalitet, datakvalitet och användning i verksamheten. Tillsammans med övriga digitala initiativ skapas successivt en förbättrad förmåga att arbeta mer systematiskt, förutse behov och fatta mer välgrundade beslut.

6.2.2 Analys och framtida förmåga

Utvecklingen av analysförmågan fortsätter, med inriktning på att stegvis bygga upp en mer komplett och tillförlitlig bild av spårvägsanläggningens tillstånd. Ett viktigt nästa steg är att möjliggöra en mer heltäckande inmätning av anläggningen, vilket skapar bättre förutsättningar för uppföljning, prioritering och planering av åtgärder.

På sikt innebär detta att analysen kan utvecklas från att vara reaktiv till att i större utsträckning bli proaktiv, där data används för att identifiera mönster, risker och behov innan brister leder till fel eller störningar. Förutsättningar skapas även för att i framtiden kunna använda mer avancerade analysmetoder, inklusive maskininlärning, som stöd i förvaltningen av anläggningen.

En gemensam genomlysning har initierats mellan Stadsmiljöförvaltningen och Göteborgs Spårvägar i syfte att kartlägga behov och ta fram en långsiktig målbild för systemarkitektur, dataintegration och analysförmåga. Arbetet är centralt för att säkerställa att utvecklingen sker samordnat och med rätt prioriteringar.

6.2.3 Reinvesteringsprojekt trafikledningsanläggnignar

Under året har ett reinvesteringsprojekt för trafikledningen initierats. Arbetet omfattar både tekniska och fysiska förutsättningar för verksamheten, där översyn sker av hur arbetet bedrivs, hur funktioner är organiserade och hur arbetsmiljön är utformad.

Inom ramen för projektet genomförs uppgraderingar av arbetsplatser, inklusive nya bord och ny hårdvara, samt en översyn av lokalisering och placering i trafikledningsmiljön. Syftet är att skapa bättre förutsättningar för ett effektivt och hållbart arbetssätt, där både arbetsmiljö och operativ förmåga stärks.

Projektet omfattar även en genomlysning av arbetssätt och hantering av trafikledningsuppdraget, med fokus på att identifiera möjligheter till effektivisering, förbättrad samordning och tydligare strukturer i det dagliga arbetet.



Trafikledning – utveckling av händelsehantering

Under året har arbetet med att utveckla trafikledningens förmåga och de operativa stödsystemen intensifierats. Ett centralt steg i detta är införandet av STORM (Störning, Trafik, Olycka, Risk, Medarbetare), som utgör ett nytt gemensamt händelseregister utvecklat tillsammans med Göteborgs Spårvägar.

Syftet är att skapa en mer enhetlig, sammanhållen och spårbar hantering av händelser, vilket ger bättre förutsättningar att följa upp, analysera och dra lärdom av inträffade händelser. Detta stärker kopplingen mellan den operativa hanteringen i trafikledningen och det övergripande trafiksäkerhetsarbetet.

Operativ kommunikation – Rakel OPG

Under året har arbetet med att modernisera det operativa gränssnittet för Rakel (OPG) genomförts. OPG utgör den centrala funktion genom vilken trafikledningen kommunicerar med förarkåren och är därmed en grundförutsättning för att kunna leda och styra trafiken i realtid.

Det tidigare gränssnittet var tekniskt föråldrat och uppfyllde inte längre verksamhetens behov, vilket innebar begränsningar i både funktionalitet och användbarhet. Mot denna bakgrund har ett nytt operativt gränssnitt införskaffats och implementerats.

Åtgärden stärker trafikledningens förmåga att hantera störningar, kommunicera effektivt och säkerställa en fungerande trafikledning, vilket är en central del av Stadsmiljöförvaltningens uppdrag.

Besiktning och tillståndsbedömning

Arbetet med att utveckla metoder för besiktning och tillståndsbedömning pågår, med fokus på att möta nya krav från lagstiftning och samtidigt öka träffsäkerheten i identifiering av brister.

Erfarenheter visar att traditionella besiktningsmetoder inte fullt ut fångar anläggningens tillstånd, särskilt i en komplex och hårt belastad stadsmiljö. Detta innebär att vissa typer av brister riskerar att upptäckas sent eller inte alls, vilket

påverkar både planering och genomförande av åtgärder samt kan leda till onödiga störningar i trafiken och för samhället i stort.

Förvaltningen följer därför utvecklingen inom området och bedriver en aktiv omvärldsbevakning för att identifiera metoder och arbetssätt som möjliggör en förflyttning mot mer långsiktiga prognoser och ett mer proaktivt underhåll. Detta innefattar att i högre grad kombinera manuella, tekniska och digitala metoder för att skapa en mer heltäckande och tillförlitlig bild av anläggningens status.

En avgörande förutsättning i detta arbete är att säkerställa god datakvalitet. Tillförlitliga och strukturerade data är nödvändig för att kunna analysera tillstånd, göra prognoser och prioritera rätt åtgärder i rätt tid. Utvecklingen inom besiktning och tillståndsbedömning är därmed central för att minska samhällsstörningar, stärka trafiksäkerheten och möjliggöra en mer systematisk och effektiv förvaltning över tid.

6.3 Forskning och samverkan

Forskning och samverkan utgör en central del i utvecklingen av spårvägsuppdraget. Under året har samarbetet med Chalmers vidareutvecklats genom tecknat avtal och deltagande i styrning och kunskapsutbyte, vilket stärker kopplingen mellan forskning och praktisk tillämpning i verksamheten.

Dialoger har även förts med VTI där gemensamma forskningsansökningar initierats, och ytterligare samverkan planeras med RISE. Arbetet omfattar både att initiera egna projekt och att ansluta till befintliga initiativ för att ta del av kunskap och utveckling inom området.

Förvaltningen deltar även i ett flertal nationella och internationella nätverk och forum, där erfarenhetsutbyte och gemensam utveckling sker. Detta inkluderar bland annat Women in Rail Sverige, Mainspring med fokus på datadelning mellan spårvagnsstäder internationellt, nätverk inom spårvagnsstäder samt samarbeten inom Svensk Kollektivtrafik.

Genom dessa samarbeten stärks förmågan att följa utvecklingen inom teknik, arbetssätt och regelverk, samtidigt som förvaltningen bidrar aktivt till utvecklingen inom sektorn.

6.4 Cyber- och informationssäkerhet

Arbetet med cyber- och informationssäkerhet har fortsatt att utvecklas under året och utgör en allt viktigare del av verksamheten i takt med ökad digitalisering. Förvaltningen deltar i samverkan med flera nationella aktörer, däribland Transportstyrelsen, Trafikverket, Region Stockholm och andra relevanta organisationer.

Utvecklingen drivs både av ökade krav från regelverk och av behovet att säkerställa robusta och tillförlitliga system för drift, trafikledning och informationshantering. Detta innefattar bland annat hantering av data, systemåtkomst, kommunikationslösningar och skydd av kritisk infrastruktur.

Arbetet syftar till att stärka motståndskraften i systemen, säkerställa korrekt informationshantering och skapa förutsättningar för en säker och stabil drift i en alltmer uppkopplad verksamhet.

6.5 Ljudprogram

Arbetet med buller, gnissel och vibrationer utgör en viktig del av utvecklingen av spårvägssystemet, både ur ett trafiksäkerhets- och stadsmiljöperspektiv. Inom ramen för ljudprogrammet analyseras hur olika delar av systemet – fordon, spår och driftåtgärder – samverkar och påverkar bullernivåer i stadsmiljön.

Under året har arbetet fortsatt med att identifiera åtgärder som kan minska buller och samtidigt bidra till en mer hållbar förvaltning av anläggningen. Fokus ligger på att förstå sambanden i hjul–räl-gränssnittet, där slitage, kontaktförhållanden och driftstrategier har direkt påverkan på både buller och anläggningens livslängd.

Ljudprogrammet omfattar såväl tekniska åtgärder som utveckling av drift- och underhållsstrategier, exempelvis slipning, smörjning och optimering av hjulprofiler. Arbetet sker med ett tydligt helhetsperspektiv där målsättningen är att minska störningar för omgivningen, förbättra komforten för resenärer och samtidigt skapa en mer kostnadseffektiv och långsiktigt hållbar anläggning.

6.6 Hjulprofilprogram

Arbetet med hjulprofil utgör en central del i utvecklingen av spårvägsanläggningen och dess funktion. I samband med införandet av nyare fordonstyper har det identifierats att nuvarande hjulprofil inte är optimalt anpassad till anläggningens rälsprofiler, vilket påverkar slitage, buller och driftsekonomi.

En oberoende bedömning har genomförts för att analysera ett förslag till ny hjulprofil. Resultaten visar att ett förändrat gränssnitt mellan hjul och räl kan bidra till minskat slitage, lägre bullernivåer och förbättrad komfort. Samtidigt konstateras att ett byte av hjulprofil inte kan ses som en isolerad åtgärd, utan behöver hanteras som en del av en större systemfråga där både fordon, infrastruktur och driftåtgärder ingår.

Analysen visar också att ett införande enbart för vissa fordonstyper inte är tillräckligt för att uppnå önskade effekter. För att skapa en robust och långsiktigt hållbar lösning krävs att hela fordonsflottan och anläggningen beaktas, samt att risken för flera parallella hjulprofiler hanteras, då detta kan öka komplexiteten i systemet.

Det fortsatta arbetet som kommer bedrivas till 2027 inriktas därför på att ta fram en gemensam strategi för gränssnittet mellan hjul och räl, där målsättningen är att identifiera en lösning som fungerar för samtliga vagnstyper och samtidigt optimerar drift, underhåll och livscykelkostnader. Detta inkluderar fördjupade analyser, test och validering samt utredning av kompletterande åtgärder såsom

förändrade underhållsstrategier men även eventuellt ny hjulprofil för anläggningen.

Arbetet bedrivs som ett sammanhållet utvecklingsområde där flera aktörer samverkar, med fokus på att säkerställa en helhetslösning som bidrar till förbättrad trafiksäkerhet, minskad miljöpåverkan och en mer effektiv förvaltning av spårvägssystemet.

7 Verksamhetsplan & Fokusområden 2026

Spårvägsuppdraget befinner sig i en fas med hög aktivitet och utveckling, där ett stort antal parallella arbeten pågår. Detta omfattar investeringar, stadsutvecklingsprojekt, teknisk utveckling samt förändringar kopplade till styrning, regelverk och samverkan.

Den ökade omfattningen ställer högre krav på samordning, prioritering och tydlig styrning, samtidigt som verksamheten behöver säkerställa att trafiksäkerhet, kvalitet och leverans upprätthålls.

Verksamhetsplanen för 2026 tar sin utgångspunkt i dessa förutsättningar och fokuserar på att stärka struktur, ansvar och arbetssätt i spårvägsuppdraget. Särskild vikt läggs vid att utveckla digitala förmågor, stärka samverkan med externa aktörer och forskningsinstitutioner samt säkerställa ändamålsenliga avtal, inte minst kopplat till trafikledning och trafiksäkerhet tillsammans med Göteborgs Spårvägar.

Utöver nedan kommer fortsatt arbetet med ny hjulprofil, ljudmiljö, framkomlighet och ökat hållbart resande tillsammans med ständigt förbättrad säkerhet och trygghet vara fokus för språvägsuppdraget.

Nedan redovisas ett urval av fokusområden som prioriteras under året.

7.1 Trafiksäkerhet och trafikledning

Arbetet med trafiksäkerhet och trafikledning är fortsatt ett av de mest prioriterade områdena inom spårvägsuppdraget och omfattar utveckling av såväl operativ förmåga som styrning, uppföljning och samverkan. Fokus ligger på att stärka samspelet mellan Stadsmiljöförvaltningen och Göteborgs Spårvägar, där en tydligare koppling mellan analys, beslut och genomförande är avgörande för att säkerställa att rätt åtgärder vidtas utifrån inträffade olyckor och tillbud.

Utöver det arbetet vi gör med att reinvestera i trafikledningsanläggningarna som fortlöper under 2026 med så ser vi även att arbetet behöver uppdateras inom flera nivåer.

Ett omfattande arbete med att utveckla nya avtal kopplat till trafikledning och trafiksäkerhet sker i nuläget. Bakgrunden är förändrade organisatoriska förutsättningar hos Göteborgs Spårvägar samt identifierade brister i nuvarande

avtal, särskilt avseende uppföljning, leverans och tydlighet i ansvarsfördelning. Men även att de existerande avtalen inte gav den uppföljning och struktur som önskas i uppdraget. Det har inneburit att nuvarande struktur inte fullt ut stödjer verksamhetens behov eller möjliggör den styrning som krävs i ett tillståndspliktigt och säkerhetskritiskt system.

Arbetet med de nya avtalen syftar därför till att skapa en tydligare och mer ändamålsenlig struktur för beställning, genomförande och uppföljning. Det omfattar en systematisk kartläggning av behov och uppdrag, utveckling av tydliga kravbilder samt etablering av en mer robust modell för uppföljning och leveranskontroll. En central del är att säkerställa att avtalen stödjer Stadsmiljöförvaltningens ansvar som spårinnehavare och möjliggör en styrning som är förenlig med gällande regelverk och säkerhetskrav.

Arbetet leds med stöd av extern konsult, med uppdrag att bidra med struktur, metodik och framdrift i processen. Detta är en förutsättning för att säkerställa att arbetet genomförs samlat och med tillräcklig kvalitet i en fråga som har direkt påverkan på både trafiksäkerhet och verksamhetens långsiktiga funktion.



7.2 Kris, beredskap och kontinuitet

Ett omfattande arbete genomförs för att utveckla kris-, beredskaps- och kontinuitetsförmågan inom spårvägsuppdraget. Utmaningen består i att nuvarande organisation inte fullt ut hanterar situationer mellan normal drift och full krisledning.

Arbetet inriktas därför på att definiera en mellannivå i organisationen, tydliggöra roller och mandat samt utveckla ett stabsliknande arbetssätt anpassat till kommunal verksamhet.

Det omfattar även att fastställa tydliga kriterier för eskalering, definiera vad som utgör kris samt säkerställa att kontinuitetsplanering integreras i det löpande arbetet. Fokus ligger på att identifiera kritiska funktioner, säkerställa verksamhetens upprätthållande och skapa en skalbar och praktiskt tillämpbar struktur.

7.3 Innovation, digitalisering och analysförmåga

Arbetet med innovation och digital utveckling fortsätter med fokus på att stärka analysförmåga och skapa ett mer proaktivt arbetssätt. Införande av ny teknik, ökad datainsamling och utveckling av systemstöd möjliggör en mer systematisk uppföljning av anläggningens tillstånd.

En central del i arbetet är att analysera anläggningens slitage över tid och att identifiera om det finns en underhållsskuld samt hur denna i så fall utvecklas. Arbetet syftar till att skapa en gemensam förståelse för vad som avses med underhållsskuld i en anläggning som kontinuerligt underhålls, där fokus ligger på avvikelser från önskad funktion, standard och livslängd. Detta möjliggör mer långsiktiga analyser av behov, risker och prioriteringar i anläggningen.

Utvecklingen omfattar även prediktivt underhåll, där data används för att förutse fel innan de inträffar och därmed möjliggöra rätt åtgärd i rätt tid. Parallellt förbättras datakvaliteten genom automatiserade analyser och strukturerad uppföljning, vilket skapar bättre underlag för beslut.

Under 2026 bedrivs arbete med omvärldsbevakning och genomförandestudier för att identifiera relevanta metoder och arbetssätt. I detta ingår även att utveckla förståelsen för anläggningen som helhet, vilket ställer krav på nya arbetssätt och en mer sammanhållen struktur för data och analys.

Som en del i detta genomförs ett gemensamt arbete tillsammans med Göteborgs Spårvägar med fokus på datakvalitet, ansvarsfördelning och förvaltningsorganisation. Arbetet syftar till att skapa en gemensam grund för hur data hanteras och används, samt att ta fram en roadmap för den fortsatta utvecklingen.

Detta skapar förutsättningar för en mer långsiktig och kunskapsbaserad styrning av underhåll och investeringar, där åtgärder kan prioriteras utifrån faktisk påverkan på anläggningens funktion och tillförlitlighet.



7.4 Processer, styrning och revision

Utveckling av processer och styrning är ett centralt fokusområde. Verksamheten inom spårvägsuppdraget är redan i hög grad processorienterad, till följd av de krav som ställs genom säkerhetsordningen och säkerhetsstyrningen. Detta innebär att många av de mest kritiska delarna av verksamheten redan idag är tydligt strukturerade och styrda genom fastställda processer.

Samtidigt finns ett behov av att i högre grad knyta samman dessa processer med övriga delar av verksamheten, där kopplingar till exempelvis planering, genomförande, uppföljning och samverkan inte alltid är tillräckligt tydliggjorda. Arbetet omfattar därför att ta fram en mer sammanhållen processkarta för spårvägsuppdraget, i syfte att skapa bättre överblick, tydligare ansvarsfördelning och ett mer enhetligt arbetssätt i hela organisationen.

Under året genomförs även ett antal revisioner, bland annat inom informationssäkerhet, anläggningsregister, avvikelsehantering, riskhantering samt efterlevnad av säkerhetsordningen. Vidare ingår översyn av kompetens kopplat till säkerhetsordningen, ledningens genomgång samt utveckling av hantering inom området människa–teknik–organisation.

Revisionerna utgör ett viktigt verktyg för uppföljning, kontroll och kontinuerlig förbättring av verksamheten, och bidrar till att säkerställa att såväl befintliga som utvecklade processer är ändamålsenliga och efterlevs i praktiken.



7.5 Fokusområde – arbetsmiljö, regelverk och rapportering

Arbetet med arbetsmiljö, trafiksäkerhetsinstruktion och rapportering av tillbud och riskobservationer utgör ett prioriterat fokusområde framåt. Utgångspunkten är det helhetsansvar som följer av rollen som spårinnehavare, där både trafiksäkerhet och arbetsmiljö ska hanteras samlat i hela verksamheten.

Behovet av att stärka efterlevnaden av regelverk, särskilt vid arbete i och i anslutning till spår, är tydligt. Det gäller såväl interna arbetssätt som externa entreprenörer och andra aktörer som verkar i anläggningen. Arbetet med att vidareutveckla trafiksäkerhetsinstruktionen fortsätter därför, med fokus på ett tydligare brukar- och tillämpningsperspektiv för att säkerställa att regelverket är begripligt och används i praktiken.

En särskild utmaning som identifierats är kopplad till rollerna Bas-P och Bas-U, där det i dagsläget finns svårigheter att säkerställa rätt kompetens och ansvarstagande i projekten. Detta påverkar möjligheten att fullt ut uppfylla de krav som ställs på arbetsmiljöansvaret i bygg- och anläggningsskedet, och utgör därför ett viktigt område för fortsatt utveckling och tydliggörande.

Samtidigt krävs ett fortsatt arbete med att stärka rapporteringskulturen. En ökad och mer enhetlig rapportering av riskobservationer, tillbud och olyckor är en förutsättning för att kunna identifiera brister, prioritera rätt åtgärder och arbeta förebyggande.

Fokusområdet omfattar därmed både styrning, tillämpning och uppföljning, med målsättning att skapa ett mer sammanhållet arbetssätt där regelverk, arbetsmiljö och trafiksäkerhet stödjer varandra i hela systemet.



7.6 Fokusområde – underhållsbesiktning och hantering av anmärkningar

Underhållsbesiktningen utgör en central del av trafiksäkerhetsarbetet och är en återkommande lagstadgad systemrevision. Den säkerställer att anläggningen uppfyller ställda krav genom kontroll av att komponenter finns på plats, fungerar som avsett och upprätthåller sin tekniska prestationsförmåga. Varje identifierad brist klassificeras enligt en fastställd prioritetsordning, där åtgärdsbehov och tidsram styr planering och genomförande.

Utvecklingen visar en positiv förskjutning där en större andel av anmärkningarna återfinns i de lägre prioritetsklasserna (3–5), vilket skapar bättre förutsättningar för planering och ett mer långsiktigt underhåll. Samtidigt kvarstår ett tydligt fokus på att hantera anmärkningar i prioritet 2, där åtgärd ska genomföras inom fastställd tid, dock senast inom ett år. Målsättningen är att minska mängden 2:or och nå avtalsmålet om 200, vilket kräver en mer strukturerad planering, prioritering och uppföljning.

Arbetet omfattar därför en fördjupad analys och bearbetning av identifierade brister, med fokus på att förstå bakomliggande orsaker och säkerställa att rätt åtgärder genomförs i rätt tid. Detta ställer krav på ett mer effektivt arbetssätt, där resurser används optimalt och där planering och genomförande i högre grad hänger ihop.

Teknikområdet spår utgör fortsatt den största andelen av anmärkningarna, vilket är naturligt utifrån anläggningens karaktär och belastning. Genom arbetet med underhållsplanering och förbättrad samverkan med Göteborgs Spårvägar har förutsättningarna stärkts för att hantera dessa på ett mer systematiskt och effektivt sätt.

Fokusområdet innebär därmed ett fortsatt arbete med att utveckla arbetssätt, stärka analysförmågan och säkerställa en mer robust och långsiktig hantering av anläggningens tillstånd.

	Prioriteringsgrader inom besiktning
1	Akut, åtgärd ska genast vidtas
2	Åtgärd ska vidtas senast ett fastlagt datum, dock senast om 1 år
3	Åtgärd bedöms vara nödvändig inom 3 år (kan vid behov datumsättas)
4	Åtgärd bedöms vara nödvändig inom 5 år
5	Åtgärd bedöms vara nödvändig inom 7 år

8 Järnvägsuppdraget

Stadsmiljöförvaltningens järnvägsinfrastruktur är till sin omfattning relativt begränsad, men har en avgörande betydelse för stadens funktion och näringsliv. Spåren kopplar samman viktiga verksamhetsområden och möjliggör transporter till strategiska punkter i staden, däribland industriverksamheter som Volvo i Torslanda. För dessa verksamheter är tillförlitliga transporter en förutsättning för produktion och leverans, vilket innebär att även mindre störningar i järnvägssystemet kan få stora konsekvenser.

Förvaltningen ansvarar för spåranläggningar på flera platser i staden, där trafik bedrivs på Arendal, Volvospåret och Marieholm. Vid Von Utfallsgatan är anläggningen upprustad för trafik, medan Ringöspåret och Backaspåret i dagsläget inte är i körbart skick.

cirka 6,5 km körbart spår

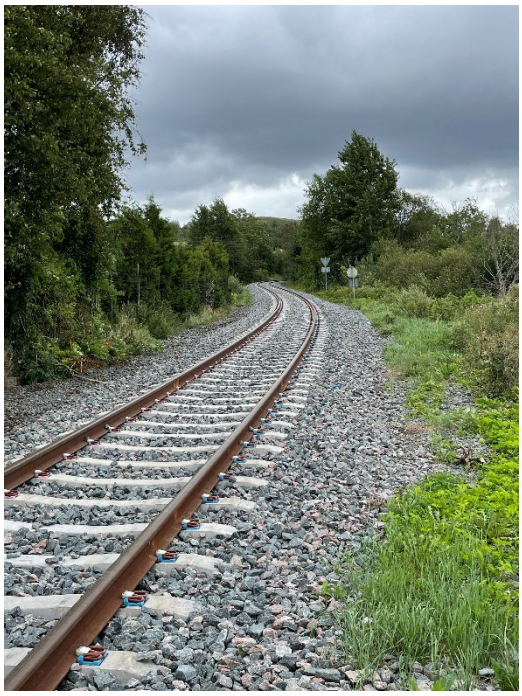
27 korsningar

6 växlar

Drift och underhåll av anläggningen utförs av entreprenör, medan Trafikverket ansvarar för trafikledning. Flera aktörer trafikerar spåren, vilket ställer krav på samordning och tydlig ansvarsfördelning. Göteborgs Spårvägars trafiksäkerhetsfunktion är utsedd olycks- och utredningsorganisation.

Förvaltningens järnvägsanläggning är dessutom delvis ansluten till det nationella och internationella järnvägssystemet, vilket innebär att verksamheten omfattas av gällande EU regelverk och tillståndskrav

8.1 Projekt under 2025



Under året har både planerade och akuta åtgärder genomförts.

En av de mest betydande händelserna var ett akut spårbyte på Torslandaspåret som knyter an till Volvo, efter att en avvikelse i spårvidd identifierats vid tillsyn.

Åtgärden behövde genomföras skyndsamt för att minska risken för urspårning och säkerställa fortsatt trafik.

Händelsen tydliggör vikten av fungerande tillsyn, god kontroll över anläggningen och förmåga att hantera akuta brister i ett system som är kritiskt för stadens logistik.

8.2 Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhetsarbetet präglas av ett proaktivt och systematiskt arbetssätt, men utvecklingen visar även på behov av förbättring. Tillbudsrapporteringen har historiskt varit låg, vilket innebär att risker inte alltid fångas upp i tillräcklig omfattning. Under året har därför arbete genomförts för att förbättra rapporteringen och skapa bättre underlag för analys och åtgärder.

Samtidigt identifieras risker kopplade till externa aktörer och andra kommunala verksamheter. I samband med exempelvis detaljplanearbete, exploatering och andra arbeten i stadsmiljön påverkas järnvägsanläggningen, men det finns brister i efterlevnaden av de krav som gäller för arbete i och i anslutning till järnväg.

Detta kan leda till att arbeten genomförs utan rätt kompetens, utan korrekt planering eller utan att nödvändiga säkerhetsåtgärder vidtas. Konsekvenserna kan bli att anläggningen skadas, att säkerhetsfunktioner påverkas eller att det uppstår risker för urspårning och andra allvarliga händelser. Även mindre avvikelser i

utförande kan få stor påverkan i ett järnvägssystem, där toleranserna är små och där förändringar i spår, signal eller omgivning kan påverka trafiksäkerheten.

När arbete sker i eller i direkt anslutning till spår utan rätt skyddsåtgärder, kommunikation eller samordning med trafikverksamheten uppstår även betydande arbetsmiljörisker. Detta kan i värsta fall leda till allvarliga personolyckor eller dödsolyckor, både för de som utför arbetet och för tredje man.

Bristande samordning kan även leda till att arbeten påverkar trafiken på ett oplanerat sätt, vilket riskerar att skapa störningar i godsflöden och i förlängningen påverka näringslivet. Det finns även en risk att åtgärder som genomförs i ett tidigt skede av planering eller byggnation inte uppfyller de krav som krävs för att anläggningen ska kunna godkännas och tas i bruk, vilket kan medföra behov av kostsamma omarbetningar i efterhand.

Bristande efterlevnad av krav och otillräcklig samordning påverkar inte bara den enskilda åtgärden, utan kan få konsekvenser för hela systemets funktion, säkerhet och tillförlitlighet. Det innebär ett behov av ökad kunskap, tydligare styrning och en mer sammanhållen hantering av järnvägsfrågor inom staden.

Under året har inga olyckor inträffat i verksamheten. Däremot förekommer tillbud, särskilt kopplat till obevakade plankorsningar. Detta är ett område som följs noggrant och där arbete pågår för att minska riskerna, inte minst mot bakgrund av de allvarliga olyckor som inträffat på liknande platser med dödlig utgång i mötet mellan tåg och vägtrafik.

8.3 Trafikering

Trots att antalet rörelser på anläggningen är begränsat är funktionaliteten av stor betydelse. Järnvägstransporterna är en viktig del av stadens godsflöden och bidrar till ett mer hållbart transportsystem. De utgör även en strategisk resurs, inte minst ur ett beredskaps- och försörjningsperspektiv, där tillgång till fungerande järnväg kan vara avgörande.

8.4 Nytt tillstånd 2025

Under 2025 genomfördes en ny tillståndsprocess för järnvägsverksamheten till följd av övergångsbestämmelser kopplade till ny lagstiftning som trädde i kraft 2022. De tillstånd som tidigare beviljats enligt äldre regelverk upphörde att gälla den 1 november 2025.

Mot denna bakgrund ansökte Stadsmiljöförvaltningen om ett nytt infrastrukturförvaltartillstånd under perioden april till juli 2025. Ansökan beviljades, och ett nytt tillstånd erhölls. Det nuvarande tillståndet gäller till och med 2030.

Arbetet med att säkerställa efterlevnad av gällande krav pågår kontinuerligt, både inom ramen för det nya regelverket och inför kommande tillståndsperiod.

Året visar på en verksamhet med god grund och fungerande struktur, men där behov finns av fortsatt utveckling. Särskilt viktigt är att stärka rapporteringskulturen, säkerställa efterlevnad av krav vid arbete i och kring anläggningen samt att vidareutveckla den långsiktiga planeringen av underhåll och investeringar.

9 Fokusområde 2026 Järnväg

Järnvägsanläggningen är i behov av fortsatta åtgärder för att säkerställa en tillförlitlig och robust funktion. Delar av anläggningen är i dagsläget eftersatta, vilket påverkar både kapacitet och driftsäkerhet.

Samtidigt ökar förståelsen för järnvägens betydelse i stadens transportsystem. Under kommande period planeras exempelvis trafikstart vid Sävenäs, där samordning sker med Trafikverket för att möjliggöra transporter av timmertåg till Göteborg Energi för flisning.

Mot denna bakgrund är upprustning av delar av anläggningen ett prioriterat fokusområde under 2026. Arbetet syftar till att skapa bättre förutsättningar för tillförlitliga transporter till viktiga verksamheter såsom Volvo, Göteborg Energi och Arendal, samt att stärka järnvägens roll i stadens logistik och försörjning.

Under perioden 2026 pågår arbete med att ta fram nya trafikeringsavtal (TRAV) för järnvägsverksamheten, i syfte att tydliggöra ansvar, villkor och förutsättningar för de aktörer som trafikerar anläggningen.

Parallellt genomförs ett arbete med att införa banavgifter i enlighet med järnvägsmarknadslagen, som bygger på EU-regler för en gemensam och konkurrensneutral järnvägsmarknad. Regelverket innebär att infrastrukturförvaltare ska ta ut avgifter för nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen, vilket ställer krav på transparens, likabehandling och en strukturerad tilldelning av kapacitet.

Arbetet med trafikeringsavtal och banavgifter hänger nära samman och utgör en viktig del i att skapa en tydlig, rättssäker och långsiktigt hållbar modell för hur stadens järnvägsanläggning används och förvaltas.

Efter erhållet nytt tillstånd har en genomgång av säkerhetsstyrningen genomförts, tillsammans med en uppdatering av järnvägsnätsbeskrivningen för att säkerställa att verksamheten är anpassad till gällande regelverk och krav.

Parallellt pågår arbete med att utveckla uppföljningen av anläggningen. Inom ramen för detta har två praktikanter inom Lärande i arbete deltagit i arbetet med att ta fram strukturer för hur anläggningsregister kan användas för järnvägen, i syfte att skapa bättre förutsättningar för kontroll, uppföljning och planering av åtgärder.

Stadsmiljöförvaltningen
Telefon: 031-365 00 00 (kontaktcenter)
E-post: stadsmiljo@stadsmiljo.goteborg.se