Göteborgs Stad

Avsändare:
Göteborg Stad, stadsmiljöförvaltningen
DNR: SMF-2025-01224

Göteborg 2026-08-21

Mottagare:
Statens Haverikommission
SHK DNR: J-9/25

Svar till Statens haverikommission gällande ”Spårvagnsolycka vid Avenyn i Göteborg” SHK 2026:06 (J-9/25)

Göteborgs stad, stadsmiljöförvaltningen, rekommenderas att genomföra en översyn av hur system för hastighetsövervakning kan samverka med föraröövervakning (se avsnitt 4.3.2). *(SHK 2026:06 R3)*

Stadsmiljöförvaltningen har påbörjat arbetet med att omhänderta rekommendationen. En inledande omvärldsbevakning genomförs av tekniska lösningar, erfarenheter från andra spårvägssystem samt relevanta inträffade olyckor. Arbetet omfattar även pågående initiativ hos Göteborgs Spårvägar och Västtrafik avseende bland annat säkerhetsgrepp, föraröövervakning, hinderdetektion, kollisionsvarning och automation. Göteborgs Spårvägar har genomfört en tekniskutredning som pekar på behov av fortsatt samverkan kring hastighetsövervakning, kollisionsskydd och tekniska förarstöd.

Som nästa steg kommer Stadsmiljöförvaltningen att genomföra en riskanalys av spåranläggningen med fokus på överhastighet och särskilt kritiska punkter, exempelvis växlar, kurvor och andra platser där överhastighet kan medföra risk för urspårning eller allvarliga konsekvenser. Riskanalysen ska användas för att tydliggöra vilka riskscenarier som behöver hanteras, vilka säkerhetsbarriärer som redan finns och var behov av ytterligare åtgärder föreligger.

Arbetet kommer även att omfatta analys av relevanta olyckor i andra spårvägssystem. Olyckan i Oslo 2024, där en spårvagn framfördes med 37 km/h genom en växel med tillåten hastighet 15 km/h efter att föraren förlorat medvetandet, samt olyckan i Croydon 2016, där en spårvagn gick in i en skarp kurva med kraftig överhastighet, är exempel på händelser som är relevanta för fortsatt lärande. Vi ser även över andra liknande olyckor som skett i Europa på senare tid bland annat olyckan i Italien, Milano den 27 februari 2026.

Den fortsatta översynen ska därefter klarlägga vilka funktionella krav som behöver ställas på framtida hastighetsövervakning och hur denna kan samverka med föraröövervakning och andra säkerhetsfunktioner. I detta ingår även att analysera gränssnittet mellan anläggning, fordon och förare samt människa–maskin-interaktion och eventuella nya risker som tekniska system kan introducera.

Arbetet kommer att bedrivas stegvis och i samverkan med Göteborgs Spårvägar och Västtrafik. Samverkan förändrar inte respektive organisations ansvar och rådighet. Stadsmiljöförvaltningen ansvarar fortsatt för att inom sitt ansvarsområde som spårinnehavare hantera identifierade risker och bedöma behovet av säkerhetshöjande åtgärder i anläggningen och kravställning på brukaren av anläggningen.

Stadsmiljöförvaltningens fortsatta arbete kommer därmed att inriktas på:

- fördjupad omvärldsbevakning och erfarenhetsåterföring gällande händelser,
- omvärldsbevakning och analys av tekniska lösningar inom förarstöd och hastighetsövervakning,
- riskanalys av överhastighet i anläggningen,
- identifiering av kritiska platser och riskscenarier,
- analys av möjliga tekniska och organisatoriska säkerhetsbarriärer,
- samverkan med Göteborgs Spårvägar och Västtrafik kring gränssnitt och funktioner,
- samt framtagande av underlag för beslut om eventuella fortsatta åtgärder.

Arbetet kommer att dokumenteras och följas upp inom stadsmiljöförvaltningens systematiska säkerhetsarbete.

Tidplan och fortsatt arbete

Stadsmiljöförvaltningen har påbörjat arbetet med att omhänderta rekommendationen. Arbetet bedrivs stegvis och omfattar både egna aktiviteter och samverkan med Göteborgs Spårvägar, Västtrafik samt externa kunskaps- och forskningsmiljöer.

Redan genomförd åtgärd

Stadsmiljöförvaltningen har redan integrerat risken för överhastighet i det ordinarie riskanalysarbetet vid ny- och ombyggnation av spårvägsanläggningen. Det innebär att överhastighet och dess möjliga konsekvenser ska beaktas systematiskt vid förändringar i anläggningen, exempelvis vid utformning av växlar, kurvor och andra hastighetskritiska delar. Detta kompletteras nu med den fördjupade riskanalys av den befintliga anläggningen som planeras genomföras före årsskiftet.

Pågående arbete – hösten 2026

Västtrafik genomför en RFI avseende bland annat tekniska förarstöd, hinderdetektion, kollisionsskydd och automation. RFI:n omfattar bland annat marknadens funktionalitet, teknisk mognad, möjligheter till eftermontering samt krav på fordon och infrastruktur. Den stegvisa inriktningen är varningsfunktioner följt av möjlig automatisk inbromsning. Stadsmiljöförvaltningen följer arbetet eftersom eventuella framtida funktioner behöver bedömas utifrån samspelet mellan fordon, förare och infrastruktur samt respektive organisations säkerhetsansvar.

Göteborgs Spårvägar arbetar parallellt vidare med åtgärder kopplade till förarövervakning och säkerhetsgrepp. Deras utredning omfattar bland annat pilotförsök med

förarövervakning och fördjupade analyser av integrationen mellan förarövervakning, säkerhetsgrepp, trafikledning och andra fordonsfunktioner.

Stadsmiljöförvaltningen har samtidigt inlett en fördjupad omvärldsbevakning. Den omfattar tekniska lösningar och erfarenheter från jämförbara spårvägssystem samt analys av relevanta olyckor och tillbud. Dialog har även inletts med forskningsvärlden, bland annat CHARMEC vid Chalmers, för att tillföra forsknings- och systemperspektiv till det fortsatta arbetet.

Fram till årsskiftet 2026/2027

Stadsmiljöförvaltningen kommer att genomföra en riskanalys av spåranläggningen med fokus på överhastighet. Analysen ska identifiera kritiska platser och riskscenarier, exempelvis växlar, kurvor och andra platser där överhastighet kan leda till urspårning eller andra allvarliga konsekvenser. Befintliga säkerhetsbarriärer och behovet av kompletterande barriärer ska samtidigt analyseras.

Resultatet ska utgöra utgångspunkt för det fortsatta arbetet med att bedöma vilka funktioner som faktiskt behöver åstadkommas, innan ställning tas till en viss teknisk lösning.

2027 – fördjupad analys och vägval

Utifrån riskanalysen, omvärldsbevakningen, GSAB:s arbete, Västtrafiks RFI och dialogen med forskningsaktörer fortsätter arbetet med att bedöma möjliga säkerhetsbarriärer och deras samverkan. Det omfattar bland annat hastighetsövervakning, förarövervakning, säkerhetsgrepp samt hinderdetektion och kollisionsvarning.

Arbetet behöver även klarlägga vilken roll tekniken ska ha i förhållande till föraren: om den ska informera och stärka situationsmedvetenheten, varna, kontrollera ett beslut eller i vissa situationer själv ingripa. Ju större påverkan ett system får på framförandet, desto större blir behovet av fördjupad analys av bland annat människa–maskin-interaktion, tekniska gränssnitt, nya risker och ansvarsfördelning.

Det fortsatta arbetet kommer därför att kräva ytterligare tekniska och säkerhetsmässiga utredningar innan ställning kan tas till konkreta lösningar eller införande. Målet är inte att på förhand välja en viss teknik, utan att utifrån Göteborgs riskbild identifiera och verifiera de säkerhetsbarriärer som ger bäst effekt för spårvägssystemet som helhet.

Med Vänlig Hälsning

Mimmi Mickelsen
Tjänsteperson Spårinnehavare

tel: 031-3682445
E-post: mimmi.mickelsen@stadsmiljo.goteborg.se
Göteborg Stad, Stadsmiljöförvaltningen
Postadress: Box 2403, 403 16, Göteborg
Besök: Köpmansgatan 20, Göteborg
www.goteborg.se/stadsmiljoforvaltningen