

## Kommentar till utredning om visselblåsanmälningar kring affärsområde Banteknik på Göteborgs Spårvägar, hösten 2019

*På spårvägen i Göteborg körs cirka 2 900 turer per dygn, vilket motsvarar 386 000 resor. Affärsområde Banteknik på Göteborgs Spårvägar utför drift och underhåll av spårvägen på uppdrag av trafikkontoret i Göteborgs Stad. Uppdraget omfattar besiktning, mätning och underhåll av bana, kontaktledning, signalsystem och spår samt utvecklingsprojekt. För att säkerställa att spårvagnstrafiken rullar och göteborgarnas resande påverkas i minsta möjliga grad krävs god beredskap för akuta åtgärder dygnet runt, året om. Under trafikdygnet är banan helt stängd för trafik i knappt en timma måndag – torsdag. Övrig tid rullar spårvagnarna dygnet runt.*

*Banteknik utför även uppdrag för liknande verksamheter i Sverige och Norden. Affärsområde Banteknik omsätter cirka 160 mkr per år och har 100 medarbetare.*

Hösten 2019 fick Göteborgs Stads visselblåsarfunktion 27 anmälningar kring affärsområde Bantekniks verksamhet. Anmälningarna gällde framförallt:

- Användning av verksamhetsfordon
- Hantering av arbetstid
- Hantering av entreprenadmaterial
- Hantering av metallskrot
- Psykosocial arbetsmiljö

Göteborgs Spårvägar polisanmälde flera händelser som togs upp i visselblåsanmälningarna och KPMG fick i uppdrag av både Göteborgs Stads visselblåsarfunktion och Göteborgs Spårvägar att utreda anmälningarna och klargöra eventuella brister. Under utredningen har hantering av entreprenadmaterial avskrivits. När det gäller polisanmälningarna råder förundersökningssekretess för anmälan om hantering av metallskrot. Övriga ärenden är inte aktiva.

KPMG har analyserat följande uppgifter för perioden januari – september 2019:

- Fordonskörningar under både arbetstid och icke-arbetstid för 78 medarbetare som använder verksamhetsfordon.
- Arbetstid för 78 medarbetare
- Hantering av kopparmaterial

## Användning av verksamhetsfordon

Anmälningar till visselblåsarfunktionen i Göteborgs Stad har tagit upp körningar med verksamhetsfordon utöver tjänst under arbetstid, beredskapstid och ledig tid. En majoritet av körningarna har skett utan inloggad förare, trots att alla medarbetare vid kvittering av inloggningsdosa har signerat riktlinjer för användning av verksamhetsfordon.

Beskrivning	Analys och uppföljning	Åtgärder och nuläge i februari 2020
<ul style="list-style-type: none"> <li>Regler kring nyttjande fordon.               <ul style="list-style-type: none"> <li>Inloggning sker inte enligt riktlinjer.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inloggningsgraden i ISA, digital körjournal och föraridentifikation, är 30 procent.               <ul style="list-style-type: none"> <li>Systemet fungerar inte eller kopplas bort.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nya regler, rutiner och instruktioner</li> <li>Förbättrad arbets- och beredskapsplanering av fordon</li> <li>Kontroll av drivmedel och körsträckor</li> <li>Korrekt parkerings- och nyckelrutiner</li> <li>Samtliga fordon ska ha GPS och alkoholås</li> <li>Uppdaterat eller nytt GPS-system</li> <li>Utbildning i arbetsregler och instruktioner – kvittens</li> <li>Nya chefer rekryteras</li> <li>Fordonsförvaltare kontroll dag/vecka</li> <li>Avdelningschef kontroll vecka/månad</li> <li>Förmånsbeskattning om privat körning undantagsvis sker i samband med beredskap</li> </ul> <p><b>Februari 2020</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Inloggningsgrad har ökat till 95 procent</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Långväga körningar.               <ul style="list-style-type: none"> <li>Fordon har körts på längre resor utanför Göteborg vid 16 tillfällen, till exempel till Skåne, Stockholm och Norge</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>15 körningar gäller dokumenterade uppdrag.</li> <li>En körning är godkänd av närmaste chef i samband med beredskap.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Beredskapskörning med inslag av privat körning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>43 körningar har särskilt följts upp och bedöms som godkända               <ul style="list-style-type: none"> <li>Privata körningar i samband med beredskap har godkänts av närmaste chef</li> </ul> </li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Avvikande arbetskörningar och körmönster</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Körningar har godkänts av närmaste chef</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Körning med verksamhetsfordon under ledig tid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Körningar har skett under beredskap/arbetstid eller har godkänts av närmaste chef</li> </ul>	

## Hantering av arbetstid

Visselblåsningar om arbetstid handlade dels om att medarbetare på Banteknik rapporterade in fler arbetade timmar än vad de faktiskt arbetade, dels att medarbetare satt i system att skjuta fram arbeten till nattid för att få så kallade TA-tillägg (tillägg för tillfälligt förskjutet arbetstid).

KPMG har granskat övertid och beredskapstid för 78 medarbetare samt TA-tillägg för 65 medarbetare. När det gäller överrapportering av arbetstid konstaterar KPMG att det inte går att slå fast eftersom det saknas möjligheter att bevisa när medarbetare avslutat sitt arbetspass, som till exempel tidsregistreringssystem.

## Analys och uppföljning av övertid, beredskap och TA-tillägg

- 12 av 78 medarbetare har haft höga nivåer av övertid, som i några fall överskridit maxgränsen på 200 timmar per år.
- Banteknik har sex tjänster i beredskap dygnet runt för att så fort som möjligt säkerställa framkomligheten i spårvagnstrafiken vid olika störningar. Bemanningen av beredskap har bland annat byggts på frivillighet, 10 av 78 medarbetare har stått för en tredjedel av tiden.

- Tillägg för tillfälligt förskjuten arbetstid, så kallade TA-tillägg, utgår när ordinarie schemahantering inte kan genomföras eller uppdrag måste utföras akut. Uttagen av TA-tillägg skiljer sig mellan olika enheter på Banteknik, där en enhet står för 43 procent av uttagen.

### **Åtgärder och nuläge i februari 2020**

- Nya regler, rutiner och instruktioner
- Ny befattning: Personalplanerare
- Ny metod: Plan – arbete – faktura – lön samt lönekartläggning
- Ny fördelning: Tjänster och produktion
- Tidsregistreringssystem
- Utbildning i arbetsregler och instruktioner – kvittens
- Nya chefer rekryteras
- Personalplanerare kontroll dag/vecka
- Avdelningschef kontroll vecka/månad

#### *Februari 2020*

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

### **Hantering av metallskrot**

Händelser i visselblåsanmälningar som gäller hantering av metallskrot inom Banteknik har polisanmälts av Göteborgs Spårvägar. I polisens förundersökning råder sekretess och den är inte klar.

### **Psykosocial arbetsmiljö**

Under hösten 2019 startade Göteborgs Spårvägar ett utvecklingsprogram för samtliga medarbetare inom affärsområde Banteknik med syfte att ta hand om de områden i anmälningarna som gäller arbetsmiljö. Inom ramen för programmet träffas även medarbetarna i tvärfunktionella samtal över enhetsgränser.

### **Ansvar**

Rapporten visar på många avvikelser från regelverket, så det blir svårt att hålla enskilda medarbetare ansvariga ur ett arbetsrättsligt perspektiv.

Utifrån KPMG:s rapport har vi genomfört klagörande samtal med medarbetare för att undersöka om de har brutit mot riktlinjer. Vi har överlag fått trovärdiga förklaringar som har bekräftats av underlag, arbetsorder eller tidrapporter. I en del fall har avvikelser godkänts i förväg av närmaste chef, exempelvis privata körningar i samband med beredskap. I andra fall har avvikelser nästan blivit en norm på arbetsplatsen, då ansvariga inte har agerat på felaktigheter.

Varje enskild individ behöver bedömas individuellt och på rättvisa villkor. Någonstans går gränsen för vad man kan göra inom ramen för vad som är "historiskt och kulturellt accepterade" arbetssätt och beteenden. Där tar ett personligt ansvar vid för alla medarbetare.

Vi har gjort bedömningen att inte vidta arbetsrättsliga åtgärder för de kvarvarande avvikelser som vi tycker ligger under den gränsen och de som inte kan styrkas. En svårighet är att flera ansvariga chefer har slutat.

Vi konstaterar att det har varit en bristande styrning och ledning i affärsområde Banteknik. Felaktiga arbetssätt och beteenden har varit historiskt och kulturellt accepterat. I nuläget bedömer vi att det inte blir några omedelbara ansvarsåtgärder. Vi ska dock konsultera juridisk expertis för slutligt fastställande.