A picture containing outdoor, road, sky, way

Description automatically generated.

2022

MÅNADSRAPPORT

**Diarienummer 0260/22  
2022-10-18**



September

A picture containing text, outdoor, sky, road

Description automatically generated



Innehållsförteckning

|  |  |
| --- | --- |
| 1. **Inledning**    1. Syfte    2. VD sammanfattar | **2.** |
| 1. **Övergripande leveranser**    1. Resandeutveckling    2. Nöjdkundindex (resenärer)    3. Trafikservicegrad    4. Punktlighet    5. Hållbart medarbetarengagemang (HME)    6. Svenskt kvalitetsindex    7. Resultatrapport    8. Ekonomiska nyckeltal | **3–17.** |
| 1. **Stödjande avdelningars leveranser**    1. Ledning och kommunikation    2. SKIP och förbättring    3. HR och kultur | **18–34.** |
| 1. **Operativa avdelningarnas leveranser**    1. Marknad och produkt    2. Trafikledning och information    3. Infrastruktur och driftsäkring    4. Fordon och driftsäkring    5. Trafikpersonal och service | **35–56.** |

Månadsrapport 2022

## 1.1 Syfte

Månadsrapporten handlar om en uppföljning av Göteborgs Spårvägars (GS) verksamhet i syfte att kunna informera interna och externa intressenter om vad som har hänt den senaste månaden. Här visar vi en översiktlig och kortfattad bild av bolagets leveranser, ekonomiskt resultat, löpande utveckling under året samt analys och åtgärd i förhållande till uppkomna avvikelser.

# 1. Inledning



## 1.2 VD sammanfattar

September månad har passerat och har inneburit att vår trafikproduktion har varit normal och vi ser att vår övergripande leverans har varit stabil.  Resandeutvecklingen ligger hittills 36 procent över budget för 2022 och vi ser en fortsatt stark ökning utav antal resenärer.

Trafikservicegraden ligger stabilt och punktligheten har gått ner 1,2 procent jämfört med förra året och detta beror ju på den trafiksituationen som vi idag har inom Göteborg. Trots att vi ser ökande resor så har vi med framgångsrikt arbete en trend med färre olyckor och tillbud.

Vi har valt SIQ Managementmodell som kvalitetsmodell. Den ska stötta oss i vårt arbete mot förbättrade resultat och en ständigt pågående hållbarhetsinriktad och kunddriven verksamhetsutveckling.

Under 2022 drivs SIQ-projektet som ska säkerställa införandet av SIQ Managementmodell vilket är en förutsättning för att nå vårt mål att bli ett av Europas bästa spårvägsbolag 2027. På väg mot detta mål vill vi delta i Utmärkelsen Svensk Kvalitet som är Sveriges mest prestigefyllda kvalitetsutmärkelse för framgångsrika organisationer.

Det ackumulerade resultatet efter september månads bokslut har förändrats marginellt mot föregående månad med -1,7 mkr till drygt +20 mkr för helheten. Prognosen är oförändrad med -15 mkr för Utförandeentreprenadavtalet och något förbättrad för Trafikavtalet till knappa 10 mkr för helåret.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |

Månadsrapport 2022



# 2. Övergripande leveranser

## Nedan presenteras slutgiltig resandestatistik som Västtrafik kommunicerar som det officiella resandet. Anger totalt antal delresor. Detta baseras både på kundräkningssystem (KRS) och antal sålda biljetter som inte går att härleda till en specifik linje. Västtrafik och GShar ett gemensamt målav 108 miljoner delresor totalt för 2022.

## 2.1 Resandeutveckling

*Källa: Västtrafiks kundräkningssystem och sålda biljetter*

**Analys:**

Resandet ökar markant eftersom bland annat Corona-restriktionerna togs bort i mitten av februari. Resandet fortsätter att starkt återhämta sig. Totalt antal delresor för september 2022 har ökat med 24 procent i jämförelse med september 2021. Ackumulerat antal delresor jan-sep 2022 är drygt 36 procent mer än jan-sep 2021

**Åtgärd:**

Göteborgs Spårvägar har reviderat produktstrategin som ska bidra till ett ökat resande. Ytterligare 20 nya spårvagnar av typen M34 har beställts av Västtrafik.

Nöjdkundindex, eller kundnöjdhet ombord (KNO), som Västtrafik genomför ombord på spårvagnarna, är en enkät med frågor som resenärerna får fylla i via surfplattor som delas ut av intervjuare. Det går även att besvara enkäten i egen mobiltelefon via QR-kod. Undersökningen startade 1 april 2022 efter uppehåll på grund av Corona pandemin och rapporteras från Västtrafik i mitten av juli för kvartal 2. Ingen data finns för kvartal 1 eller för hela 2021. Anger medelbetyg mellan 1 och 5.

## 2.2 Nöjdkundindex (resenärer)

| **Frågeförkortning** | **kvartal 1**  **2022** | **kvartal 2**  **2022** | **kvartal 3**  **2022** | **kvartal 4**  **2022** | **totalt 2022** | **mål 2022** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Senaste resan | - | 4,0 | 3,9 |  |  | **4,3** |
| Helt, rent och städat | - | 3,7 | 3,8 |  |  | **3,9** |
| Behagligt klimat | - | 3,8 | 3,6 |  |  | **4,0** |
| Trevligt bemötande | - | 4,0 | 4,0 |  |  | **4,2** |
| Personalen uppmärksam | - | 3,8 | 3,9 |  |  | **4,0** |
| Körstil | - | 4,0 | 4,1 |  |  | **4,2** |
| Hållplatsinformation | - | 4,2 | 4,2 |  |  | **4,5** |
| Plats ombord | - | 3,6 | 3,6 |  |  | **3,8** |
| Litar på tidhållningen | - | 3,8 | 3,8 |  |  | **4,0** |
| Störningsinformation | - | 4,2 | 3,5 |  |  | **4,5** |
| Trygg ombord | - | 4,1 | 4,1 |  |  | **4,5** |
| Nöjd med Västtrafik | - | 3,7 | 3,7 |  |  | **3,9** |

*Källa: Västtrafiks Navet, Kundnöjdhet ombord / KNO*

**Analys:**

Siffrorna har ökat kring rent fordon, körstil och personalens uppmärksamhet. Övrigt är de stagnerade eller lägre resultat. Det beror troligen på ökad trafik samt många spårarbeten och omläggningar under kvartal 3. Körstil och personalens uppmärksamhet som gått upp är positivt där förarna samt städpersonal kan påverka svaren så personalen har utfört ett bra arbete.

**Åtgärd:**

Trafikpersonal och service input.

Trafikservicegrad visar andel störningsfri trafik vilket anger hur väl GS har levererat trafiksäker, pålitlig och punktlig spårvagnstrafik enligt avtal. Anger medelvärde per månad totalt för alla GS linjer.

## 2.3 Trafikservicegrad

*Källa: Trafikservicegrad-rapport (Hastus; Händelseregistret)*

**Analys:**

I september når vi en trafikservicegrad på 95,1 procent. Jämfört september 2021 var trafikservicegraden 95,2 procent. Även om vår trafikservicegrad nästan är identisk jämfört september 2021, är det olika kategorier som påverkar vår leverans. Externa orsaker såsom förseningar, köer och övrig trafik som hindrar spårvagns-trafiken har ökat. I september 2021 stod externa faktorer för 17,7 procent av våra avkortade/inställda turer.

**Åtgärd:**

Åtgärderna med störst effekt återfinns i vår produktstrategi. I övrigt följer Trafikledningen och Trafiksäkerhetsenheten upp och påtala platser där trafiken ”går trögt”, kollektivtrafiksignaler som inte fungerar optimalt eller platser där det återkommande händer olyckor och tillbud.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

Punktligheten mäts varje gång en spårvagn avgår från en reglerhållplats. En reglerhållplats är en utvald hållplats där GS följer upp leveransen på olika sätt och punktlighet är en av de indikatorerna. Om avvikelsen mellan planerad och verklig avgångstid är mindre än 0,5 minut är avgången tidig, om avvikelsen är lika eller längre än 3 minuter då är den sen, om avvikelsen är mellan 0,5 och 2 minuter 59 sekunder är den i tid. Nedan diagram anger medelvärde per månad totalt för GS alla linjer.

## 2.4 Punktlighet

*Källa: Trafikservicegrad-rapporten (Västtrafik I4M Traffic Studio)*

**Analys:**

Resultat på 76,7 procent något lägre än för ett år sedan då resandet var lägre på grund av pandemin. Mätdata från Nordstan och Korsvägen visar fel data på grund av positioneringen av mätverktyg och hållplats. Tidiga avgångar går marginellt nedåt och sena avgångar marginellt uppåt jämfört med augusti. Linje X – inkörning till vagnhall – gick från 22,9 procent tidiga i september 2021 ner till 14,6 procent i september 2022. Detta är, minskningen till trots, den enskilt största avvikelsen när det gäller tidiga avgångar. Linje 5,6 och 10 ligger mer sena än andra linjer troligtvis på grund av broöppning av Hisingsbron.

**Åtgärd:**

Via beslut i processarbetet ”genomföra resa” genomför Trafikledning och information och Trafikpersonal och service ett uppdrag i april och september i år. Uppdragets mål är att få ned tidiga avgångar. Trafikledningen skapar ett uppdrag som går ut på att man kallar upp vagn som ligger för tidigt och informerar om det samt ber omloppet reglera sin tid. Trafikpersonal och service informerar på höstens arbetsplatsträffar och via infoskärmar samt har uppföljningssamtal med sin personal. Data mäts och följs upp i processarbetet.

Hållbart medarbetarengagemang (**HME**) är ett totalindex som beräknas utifrån resultaten för tre delindex:  motivation, ledarskap och styrning. **Motivation** mäter nivån på medarbetarens engagemang. **Ledarskap** utvärderar chefens förmåga att skapa förutsättningar för engagemang hos medarbetaren och delindexet. **Styrning** mäter organisationens förmåga att ta tillvara engagemanget och att skapa förutsättningar för ett ökat engagemang.  Göteborgs Spårvägar mäter detta index i sin stora medarbetarundersökning som genomförs årligen i februari månad.

## 2.5 Hållbart medarbetarengagemang (HME)

HME 2022 för Göteborgs Spårvägar var 72 i ett spann på 0 – 100. Det är att jämföra med Göteborgs Stads totala HME för 2021 som var 78.

*Källa: Medarbetarundersökning*

## 2.6 Svenskt kvalitetsindex

SIQ Managementmodell är den kvalitetsmodell som ska stötta oss i vårt arbete mot förbättrade resultat och en ständigt pågående hållbarhetsinriktad och kunddriven verksamhetsutveckling.

Under 2022 drivs SIQ-projektet som ska säkerställa införandet av SIQ Managementmodell. GS har som mål att bli ett av Europas bästa spårvägsbolag 2027. För att nå dit behöver vi jobba med vår verksamhetskvalitet och skapa struktur och systematik i våra arbetssätt. Detta hjälper SIQ Managementmodell till med.

På väg mot detta mål vill vi delta i Utmärkelsen Svensk Kvalitet som är Sveriges mest prestigefyllda kvalitetsutmärkelse för framgångsrika organisationer. Vi har därför under 2022 genomfört ett antal förbättringsarbeten tillsammans med deltagare från verksamheten, skickat in en nuläges- samt verksamhetsbeskrivning till SIQ för bedömning av våra arbetssätt och resultat.

SIQ har, efter en genomgång av vår verksamhetsbeskrivning, bedömt att vi ska få ett platsbesök och vecka 45 välkomnar vi SIQ:s examinationsteam till oss.

Platsbesöket liksom den återföringsrapport som vi kommer att få av examinationsteamet, där de beskriver GS styrkor och förbättringsområden, är otroligt värdefullt för oss och kommer att underlätta struktureringen och planeringen av vårt fortsatta förbättringsarbete.

Under 2023 och framåt kommer kvalitetsarbetet med stöd av SIQ Managementmodell att fortsätta, med syfte att bli en ännu mer hållbarhetsinriktad och kund/resenärsdriven verksamhet.

**Ekonomiskt resultat totalt bolaget september 2022**

## 2.7 Resultatrapport (1|3)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **(Mkr)** | **Utfall** | **Budget** | **Avvikelse** | **Samma period Fg år** |  | **Årsbudget** | **Prognos** | **Avvikelse** |
| LINJETR & ÖVR TR TJ AO SPÅR | 723,1 | 732,1 | -8,9 | 675,9 |  | 978,8 | 979,3 | 0,4 |
| BAN- & LEDINGSUNDERHÅLL | 145,6 | 146,3 | -0,7 | 138,4 |  | 195,0 | 181,5 | -13,5 |
| SÅLDA TJÄNSTER | 0,2 | 1,7 | -1,5 | 15,9 |  | 2,3 | 1,0 | -1,2 |
| TILLVERKN EGNA ANLÄGGN | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,8 |  | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| ÖVRIGA INTÄKTER | 26,4 | 16,5 | 10,0 | 23,8 |  | 21,6 | 37,7 | 16,1 |
| **SUMMA INTÄKTER** | **895,5** | **896,5** | **-1,1** | **854,8** |  | **1 197,7** | **1 199,5** | **1,8** |
| DRIFT MATERIAL TJÄNSTER | -187,6 | -161,5 | -26,1 | -194,8 |  | -223,4 | -263,8 | -40,4 |
| LOKALKOSTNADER | -60,9 | -58,4 | -2,5 | -55,0 |  | -77,8 | -91,7 | -13,9 |
| ÖVRIGA KOSTNADER | -83,0 | -65,4 | -17,6 | -76,8 |  | -86,2 | -91,1 | -4,9 |
| PERSONALKOSTNADER | -530,2 | -592,0 | 61,8 | -518,9 |  | -787,5 | -739,0 | 48,5 |
| AVSKRIVNINGAR | -14,1 | -16,3 | 2,2 | -15,1 |  | -22,8 | -19,2 | 3,6 |
| **SUMMA KOSTNADER** | **-875,7** | **-893,5** | **17,8** | **-860,6** |  | **-1 197,7** | **-1 204,8** | **-7,1** |
| **RES FÖRE FINANSIELLT NETTO** | **19,8** | **3,0** | **16,8** | **-5,8** |  | **0,0** | **-5,3** | **-5,3** |
| FINANSIELLA INTÄKTER | 0,4 | 0,1 | 0,4 | 0,3 |  | 0,1 | 0,5 | 0,4 |
| FINANSIELLA KOSTNADER | -0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |  | 0,0 | -0,1 | 0,0 |
| **RES FÖRE BOKSL DISP & SKATT** | **20,2** | **3,1** | **17,1** | **-5,5** |  | **0,1** | **-4,9** | **-5,0** |

*Källa (gäller för hela 2.7): Navision*

**Analys:**

Göteborgs Spårvägar visar efter september ett resultat på 20,2 mkr efter finansiellt netto, vilket är 17,1 mkr högre än budgeterat.

Prognos för helåret uppgår till -4,9 mkr, vilket är en förbättring mot föregående prognos med 1,3 mkr. Personalkostnaderna avviker totalt med 48,5 mkr i prognosen efter september månad. Det är inom avdelning Trafikpersonal och service som den största förändringen av prognos finns. Avvikelsen finns både inom Trafikavtalet och Utförandeentreprenadavtalet och det är flera olika faktorer som förklarar avvikelsen 1) svårigheter att rekrytera in personal inom Infrastruktur, vilket i stället ger högre kostnader för inhyrd personal 2) lägre trafikproduktion än budgeterat, vilket ger lägre bemanningsbehov och lägre personalkostnader 3) färre spårvagnselever i utbildning än budgeterat samt 4) hög sjukfrånvaro under kvartal 1 vilket gett positiv effekt på personalkostnaderna.

Bolaget visar fortsatt negativ prognos gällande drift, material och tjänster, vilket bland annat avser inköp av hjulaxlar om 15 mkr samt avhjälpande underhåll M33 som inte finns med i budget. Detta i överenskommelse med Västtrafik. Inom ramen för Utförandeentreprenadavtalet finns höga kostnader för inhyrd personal, vilket avspeglas i en negativ prognos inom driften. Ytterligare faktor som skapar en negativ prognos inom avtalet är lägre prognostiserade intäkter, vilket har signalerats till Trafikkontoret. Beaktande har tagits gällande den höga inflationen, vilket skapat högre kostnader för inköp kopplat till spårvagnarna men också högre kostnader för drivmedel hos Infrastruktur. Med bakgrund av den höga inflationen kommer även bolagets pensionskostnader att öka med 4 mkr vilket har beaktats i prognosen.

Bolaget har fått ta del av covid-relaterade statliga bidrag om ca 5,7 mkr vilket också bidrar till en positiv avvikelse för bolaget som helhet.

Resultaten för Trafikavtalet och Utförandeentreprenadavtalet kommer vid årets slut att regleras mellan GS och Västtrafik samt GS och Trafikkontoret.

**Åtgärd:**

Planering och rekryteringsaktiviteter pågår för att bolaget ska kunna tillgodose behoven av tekniker, trafik- och fordonspersonal och spårvagnselever. Upphandling fordonsdelar sker med god framförhållning för att säkerställa bättre pris.

**Ekonomiskt resultat Utförandeentreprenadavtalet september 2022**

## 2.7 Resultatrapport (2|3)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **(Mkr)** | **Utfall** | **Budget** | **Avvikelse** | **Samma period Fg år** |  | **Årsbudget** | **Prognos** | **Avvikelse** |
| LINJETR & ÖVR TR TJ AO SPÅR |  |  |  |  |  |  |  |  |
| BAN- & LEDINGSUNDERHÅLL | 145,3 | 157,5 | -12,2 | 151,7 |  | 210,0 | 196,5 | -13,5 |
| SÅLDA TJÄNSTER | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1,2 |  | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| TILLVERKN EGNA ANLÄGGN | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |  | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| ÖVRIGA INTÄKTER | 16,3 | 11,6 | 4,7 | 16,7 |  | 15,4 | 16,1 | 0,6 |
| **SUMMA INTÄKTER** | **161,6** | **169,1** | **-7,4** | **169,6** |  | **225,4** | **212,5** | **-12,9** |
| DRIFT MATERIAL TJÄNSTER | -76,3 | -60,1 | -16,2 | -79,8 |  | -81,6 | -100,9 | -19,4 |
| LOKALKOSTNADER | -7,5 | -7,6 | 0,0 | -7,9 |  | -10,1 | -11,3 | -1,3 |
| ÖVRIGA KOSTNADER | -26,0 | -23,8 | -2,2 | -26,4 |  | -31,6 | -33,8 | -2,2 |
| PERSONALKOSTNADER | -57,6 | -71,2 | 13,6 | -57,5 |  | -95,9 | -76,5 | 19,4 |
| AVSKRIVNINGAR | -3,7 | -4,6 | 0,9 | -3,9 |  | -6,3 | -4,9 | 1,4 |
| **SUMMA KOSTNADER** | **-171,1** | **-167,2** | **-3,8** | **-175,5** |  | **-225,4** | **-227,5** | **-2,1** |
| **RES FÖRE FINANSIELLT NETTO** | **-9,4** | **1,8** | **-11,2** | **-5,9** |  | **0,0** | **-15,0** | **-15,0** |
| FINANSIELLA INTÄKTER | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |  | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| FINANSIELLA KOSTNADER | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |  | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **RES FÖRE BOKSL DISP & SKATT** | **-9,4** | **1,8** | **-11,3** | **-5,9** |  | **0,0** | **-15,0** | **-15,0** |

**Analys:**

Resultatet för Utförandeentreprenadavtalet för september är -9,4 mkr vilket är 11,3 mkr lägre än budgeterat.

Prognosen för Utförandeentreprenadavtalet pekar på ett resultat för året med -15 mkr, vilket är en oförändrad prognos mot föregående månad. Kostnadssidan visar en negativ avvikelse med 2,1 mkr och det är framför allt kostnader för inhyrd personal som påverkar prognosen negativt. Svårigheter att rekrytera ordinarie personal har varit ett bekymmer under året, vilket bidrar till högre kostnader i och med att personal behöver hyras in. Intäktssidan är inom Utförandeentreprenadavtalet problematisk. Detta på grund av att beställning av projekt och arbeten för innevarande år sker löpande under året (är inte förutbestämt). Denna systematik skapar osäkerhet i bemanning och dialog mellan parterna. I dialoger konstaterar båda parter att bättre framförhållning är en förutsättning för planering och bemanning. Efter en översiktlig intäktsprognos kan GS konstatera att betalplanen är underfinansierad samt att ytterligare medel behöver tillföras den befintliga verksamheten så att principen för självkostnad kan uppnås.

**Åtgärd:**

Göteborgs Spårvägar och Trafikkontoret har en pågående dialog gällande avtalsfrågor och principen om självkostnad. Målet är att parterna ska vara överens om årets prognostiserade utfall och faktureringar i god tid innan året är slut samt kring budgeten 2023. Fastställda á-priser behöver utvärderas och ses över för att nå full kostnadstäckning. Rekrytering pågår för att minska konsultberoendet framöver.

**Ekonomiskt resultat Trafikavtalet september 2022**

## 2.7 Resultatrapport (3|3)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **(Mkr)** | **Utfall** | **Budget** | **Avvikelse** | **Samma period Fg år** |  | **Årsbudget** | **Prognos** | **Avvikelse** |
| LINJETR & ÖVR TR TJ AO SPÅR | 732,6 | 732,1 | 0,5 | 675,9 |  | 978,8 | 979,3 | 0,4 |
| BAN- & LEDINGSUNDERHÅLL | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |  | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| SÅLDA TJÄNSTER | 50,2 | 58,8 | -8,7 | 62,8 |  | 77,6 | 76,4 | -1,2 |
| TILLVERKN EGNA ANLÄGGN | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,8 |  | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| ÖVRIGA INTÄKTER | 24,2 | 18,3 | 5,9 | 24,1 |  | 24,0 | 39,5 | 15,5 |
| **SUMMA INTÄKTER** | **807,0** | **809,2** | **-2,2** | **763,6** |  | **1 080,5** | **1 095,2** | **14,7** |
| DRIFT MATERIAL TJÄNSTER | -121,5 | -113,5 | -8,0 | -131,5 |  | -158,0 | -179,0 | -21,0 |
| LOKALKOSTNADER | -65,7 | -62,4 | -3,3 | -61,8 |  | -83,1 | -95,8 | -12,7 |
| ÖVRIGA KOSTNADER | -104,5 | -89,2 | -15,4 | -95,3 |  | -118,0 | -120,8 | -2,7 |
| PERSONALKOSTNADER | -475,7 | -531,3 | 55,6 | -463,6 |  | -704,8 | -675,7 | 29,2 |
| AVSKRIVNINGAR | -10,4 | -11,7 | 1,3 | -11,2 |  | -16,6 | -14,3 | 2,3 |
| **SUMMA KOSTNADER** | **-777,8** | **-808,0** | **30,2** | **-763,5** |  | **-1 080,5** | **-1 085,5** | **-5,0** |
| **RES FÖRE FINANSIELLT NETTO** | **29,2** | **1,2** | **28,0** | **0,1** |  | **0,0** | **9,7** | **9,7** |
| FINANSIELLA INTÄKTER | 0,4 | 0,1 | 0,4 | 0,3 |  | 0,1 | 0,5 | 0,4 |
| FINANSIELLA KOSTNADER | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |  | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **RES FÖRE BOKSL DISP & SKATT** | **29,6** | **1,3** | **28,4** | **0,4** |  | **0,1** | **10,1** | **10,0** |

**Analys:**

Trafikavtalet visar för september ett resultat före finansiellt netto på 29,2 mkr. Resultatet är 28 mkr högre än budget.

Budgetavvikelsen på kostnadssidan är positiv och uppgår till 30,2 mkr. Avvikelsen består huvudsakligen av lägre personalkostnader men också högre drift-, material och tjänster, lokal- och övriga kostnader mot budget.

Total prognos för helåret pekar mot drygt 10 mkr. Den positiva prognosen för personalkostnader kan huvudsakligen förklaras av lägre bemanning än planerat (viss del kan förklaras med lägre intäkter kopplat till Regionen), lägre produktion av spårvagnstrafik, hög frånvaro under första kvartalet samt att planerade aktiviteter såsom hälsoundersökningar ännu inte genomförts men som det finns budget för.

Drift, material och tjänster samt kostnader för lokaler är högre än budget och visar en större avvikelse i helårsprognosen. Orsaken till hög avvikelse i prognos inom dessa poster är bland annat de åtgärder som genomförs av spår i depå Majorna, vilket bolaget också får en intäkt för. Även tillkommande 15 mkr i kostnader för inköp av hjulaxlar samt underhåll kopplat till M33 är med i prognosen, vilket är enligt överenskommelse mellan GS och VT.

**Åtgärd:**

Planering och rekryteringsaktiviteter pågår för att bolaget ska kunna tillgodose behoven av trafik- och fordonspersonal och spårvagnselever. Upphandling fordonsdelar sker med god framförhållning för att säkerställa bättre pris.

### Totala kostnader GS per tågkilometer

## 2.8 Ekonomiska nyckeltal (1|6)

Totala kostnader GS per tågkilometer är bolagets totala externa kostnader genom antalet producerade tågkilometer under samma tidsperiod. Visar på hela bolagets kostnadsutveckling per producerad kilometer.

*Källa (gäller från 2.8.1 till 2.8.7): Västtrafik, QlikView, Infor EAM, Hastus.*

**Analys:**

Minskat antal producerade kilometer (-3,9 procent) på grund av indragen linje 13, bidrar till att kostnaden per producerad kilometer är högre än jämfört med samma period föregående år. Spårarbetet Redbergsplatsen, Angered, Bergsjön, Runstavsgatan samt Gamlestadstorg har också resultat till minskat produktionen.

**Åtgärd:**

Fordon med varierande ålder och underhållsbehov i vår fordonsflotta samt brist på fordon. Planering av underhåll i god tid för ökad tillförlitlighet av fordonsflottan för garanterat driftsäkerhet, funktionssäkerhet och underhållmässighet. Leverans av nya vagnar M33 möjliggör full trafik, bedömningsvis december 2022.

### Västtrafikkostnader per tågkilometer

## 2.8 Ekonomiska nyckeltal (2|6)

Västtrafikkostnader per tågkilometer är externa kostnader inom trafikavtalet genom antal producerade kilometer under samma tidsperiod. Visar på kostnadsutvecklingen för trafikavtalets del av bolaget per producerad kilometer.

**Analys:**

Minskat antal producerade kilometer (-3,9 procent) på grund av indragen linje 13, bidrar till att kostnaden per producerad kilometer är högre än jämfört med samma period föregående år. Spårarbetet Redbergsplatsen, Angered, Bergsjön, Runstavsgatan samt Gamlestadstorg har också resulterat till minskad produktionen.

**Åtgärd:**

Fordon med varierande ålder och underhållsbehov i vår fordonsflotta samt brist på fordon. Planering av underhåll i god tid för ökad tillförlitlighet av fordonsflottan för garanterat driftsäkerhet, funktionssäkerhet och underhållmässighet. Leverans av nya vagnar M33 möjliggör full trafik, bedömningsvis december 2022.

### Underhållskostnader spårvagn per tågkilometer

## 2.8 Ekonomiska nyckeltal (3|6)

Underhållskostnader spårvagn per tågkilometer är externa kostnader för spårvagnsunderhåll genom antal producerade kilometer under samma tidsperiod. Visar på förändring över tid i underhållskostnader för spårvagnar per producerad kilometer.

**Analys:**

Spårarbetena under juni-september har resultat till minskat produktion, bidrar till att underhållskostnaden per producerad kilometer är högre än jämfört med samma period föregående år och budget 2022.

**Åtgärd:**

Fordon med varierande ålder och underhållsbehov i vår fordonsflotta samt brist på fordon. Planering av underhåll i god tid för ökad tillförlitlighet av fordonsflottan för garanterat driftsäkerhet, funktionssäkerhet och underhållmässighet. Leverans av nya vagnar M33 möjliggör full trafik, bedömningsvis december 2022.

### Underhållskostnader bana per rälskilometer (Betalplan och ÄTOR)

## 2.8 Ekonomiska nyckeltal (4|6)

Underhållskostnader för bana genom antal rälskilometer bana som underhålls. Visar på förändring över tid, (främst december-siffrorna).

**Analys:**

ÄTA-arbeten ligger relativt enligt plan.

**Åtgärd:**

Med långtidsplanering och underhållsplan för banan ger det goda förutsättningar att utveckla verksamheten, vilket ger en god ekonomisk planering.

### Trafikproduktionskostnad per förare

Trafikproduktionskostnad per förare är kostnad för trafikproduktion genom antal utfört tid i trafik. Visar på kostnadsutvecklingen över tid.

**Analys:**

Vi har minskat produktion med 4,6 procent på grund av indragen linje 13 och spårarbeten. Periodens utfall jämfört med samma period föregående år visar någon högre kostnad per producerat timme och detta förklaras med färre utförda timmar i trafiken. Spårarbetet Redbergsplatsen, Angered samt Bergsjön är också resultat till minskat produktion.

**Åtgärd:**

Leverans av nya vagnar M33 möjliggör full trafik, bedömningsvis december 2022.

* + 1. Västtrafikkostnader per delresa

## 2.8 Ekonomiska nyckeltal (5|6)

Kostnad per delresa avser total kostnad inom trafikavtalet fördelat på antalet delresor. Utvecklingen av kostnad per resa påverkas av hur mycket resandet ökar i förhållande till kostnadsutvecklingen.

**Analys:**

Resandet har ökat markant eftersom efter borttagningen av Corona-restriktionerna, vilket gör att västtrafikkostnader per delresa blir lägre. Totalt antal delresor för september 2022 har ökat med 24 procent i jämförelse med september 2021. Ackumulerat antal delresor jan-sep 2022 är drygt 26 procent mer än jan-sep 2021.

**Åtgärd:**

Göteborgs Spårvägar har reviderat produktstrategin som ska bidra till ett ökat resande som kommer att leda till lägre västtrafikkostnad per delresa.

*7*

* + 1. Trafikkontorskostnader per delresa

## 2.8 Ekonomiska nyckeltal (6|6)

Kostnad per delresa avser total kostnad inom utförandeentreprenadavtalet fördelat på antalet delresor. Utvecklingen av kostnad per resa påverkas av hur mycket resandet ökar i förhållande till kostnadsutvecklingen.

**Analys:**

Resandet har ökat markant eftersom efter borttagningen av Corona-restriktionerna, vilket gör att  
trafikkontorskostnad per delresa blir lägre. Totalt antal delresor för september 2022 har ökat med 24 procent i jämförelse med september 2021. Ackumulerat antal delresor jan-sep 2022 är drygt 26 procent mer än jan-sep 2021.

**Åtgärd:**

Göteborgs Spårvägar har reviderat produktstrategin som ska bidra till ett ökat resande som kommer att leda till lägre trafikkontorskostnad per delresa.

### Fakturavärde

Fakturavärde från upphandlade leverantörer som använts under respektive månad. Målet är att minimera värdet från avtalslösa leverantörer, dvs. använda 100 procent upphandlade leverantörer.

**Analys:**

I motsats till målet att minimera värdet från avtalslösa leverantörer noteras en ökning på 2,2 procent under september månad jämfört mot föregående månad.

**Åtgärd:**

Informera berörda enheter om vikten av att allokera resurser för att ta fram kravspecifikation till upphandlingsdokument och därigenom möjliggöra för enheten upphandling och inköp att annonsera upphandlingar enligt bolagets upphandlingsplan. Kravspecifikationen utgör grund till avtalet och kommande leveranser och är en högst väsentlig del i upphandlingsprocessen.



# 3. Stödjande avdelningars leveranser

### Begärda allmänna handlingar

## 3.1 Ledning och kommunikation (1|2)

Nedan två diagram anger antal utlämnande av allmänna handlingar inom 1 dag, 2 - 3 dagar eller mer än 3 begärandearbetsdagar (med besvärskommentar), samt antal och andel utlämnande, delvis avslag och avslag av allmänna handlingar. Det visar hur GS följer offentlighetsprincipen. Offentlighetsprincipen är central i den svenska rättsordningen. Den innebär att allmänheten, ofta enskilda individer och företrädare för media, har rätt till insyn i och tillgång till information om statens och kommunernas verksamhet (*Källa:* [*Offentlighetsprincipen - Regeringen.se*](https://www.regeringen.se/sa-styrs-sverige/grundlagar-och-demokratiskt-deltagande/offentlighetsprincipen/)). Målet är 100 procent korrekt utlämnande ska ske inom 3 begärandearbetsdagar.

*Källa: Diariet*

**Analys:**

8 st begäran totalt under september månad. Handlingstiden är enligt plan.

**Åtgärd:**

N/A

### Mediainslag

## 3.2 Ledning och kommunikation (2|2)

Mediainslag är en uppföljning av hur ofta GS nämns av alla mediekanaler. Nedre diagram visar antal mediainslag delade i tre kategorier positiv, neutral och negativinnehåll samt andel negativa mediainslag per månad.

*Källa: Retriever Mediearkivet*

**Analys:**

Majoriteten av mediabevakningen denna månad handlade om att vi ska förlänga livslängden på M29:orna, medierna uttryckte sig i neutrala ordalag om detta. De positiva nyheterna handlar om att vi ska satsa på att smörja spår vid vissa platser och minska gnisslet, samt rapportering om årets kulturpristagare.

**Åtgärd:**

Ej applicerbar.

### Personuppgiftsincidenter

Europeiska unionen (EU) har beslutat om en förordning som utgör en ny generell reglering för personuppgifts-behandling. Den kallas dataskyddsförordningen. Nedre diagram anger andel korrekt hanterade personuppgiftsincidenter inom 72 timmar. Personuppgiftsincidenter ska hanteras inom 72 timmar enligt dataskyddsförordningen vilket betyder att GS mål är 100 procent.

*Källa: Diariet*

**Analys:**

Två inrapporterade incidenter under september månad. *\*Inga ärenden är rapporterade för feb, maj, jun, jul.*

**Åtgärd**:

Behöver följa upp att de planerade åtgärderna blir genomförda så att inte liknande incidenter händer. Dessa incidenter är återkommande.

**Analys:**  
xxx

**Åtgärd:**xxx

**Analys:**  
xxx

**Åtgärd:**xxx

### Trafiksäkerhet VTO – vägtrafikolyckor med annat fordon, per miljon tågkilometer

## 3.2 SKIP och förbättring (1|7)

Trafiksäkerhet VTO (vägtrafikolycka) visar antal vägtrafikolycka mellan spårvagn och annat fordon, per miljon tågkilometer. Målet är att minska antalet vägtrafikolyckor med annat fordon med 10 procent jämfört med 2021. *Källa (gäller från 3.2.1 till 3.2.4): Händelseregistret, QlikView Händelse.qvw, Västtrafiks kundräkningssystem och sålda biljetter*

**Analys:**

Ackumulerat för året är utfallet bättre jämfört samma period förra året. Detta innebär att vi fram till och med september har ett utfall som är något bättre än uppsatt mål. Trafikmiljön har dock inte förbättrats och utfallet kan bero på att förarna lyckats undvika denna typ av olyckor, vilket kan innebära hårdare inbromsningar som leder till fallolyckor ombord.

**Åtgärd:**

Fortsatt analys av vägtrafikolyckor och tillbud. Medverkan på förarnas arbetsplatsträffar under hösten för att belysa och informera om de utmaningar som höst och vinter innebär i trafikmiljön och om hur dessa kan hanteras för att minimera risker. risk för ev. svår framkomlighet. Närvara på APT:er, träffar på Göta Källare, informationskampanjer.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

### Antal kollisioner

Nedan diagram visar antal kollisioner vagn i vagn. Målet är nollvision.

**Analys:**

Totalt så är antalet kollisioner på en hög nivå. Det är framför allt maj månad som sticker ut negativt. Detta är kopplat till den trafikomläggning som då genomfördes till följd av spårarbeten och att vagnhallen på Rantorget användes som vändslinga med påföljande trängsel. De kollisioner som inträffade i vagnhallen var av mycket lindrig art. Totalt sett så når vi inte den nollvision som målet innebär.

**Åtgärd:**

Fortsätta informera medarbetare, och uppmärksamma samtliga på de risker som uppstår i svårframkomliga miljöer, både ute i staden samt inom depåområden.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

### Antal fall ombord per miljon delresor

## 3.2 SKIP och förbättring (2|7)

Nedan diagram visar antal fall ombord per miljon delresor vilket ingår fall i fordon, fall vid på- avstigning, fall vid av- el påstigning med rullstol, fall vid av- eller påstigning med hjälp av ramp. Antal fall ombord delas i antal olyckor och antal tillbud. Målet är att minska antalet fall ombord med 15 procent jämfört med 2021.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

**Analys:**

Efter att vi under våren haft en negativ trend så har under de två senaste månaderna antalet fall ombord minskat till en nivå som ligger nära uppsatt mål. De arbeten som genomförs ute i staden innebär att trafikmiljön kan förändras snabbt och att nya konfliktytor uppstår i trafiken som leder till ryckig körning.

**Åtgärd:**

Nya trafiksituationer kräver noggranna analyser till hur de påverkar de trafikslag vi kan komma i konflikt med. Vi fortsätter genomföra kampanjer för att uppmärksamma förarkåren på de risker som leder till denna typ av olyckor.

### Antal ordningsstörande händelser per miljon delresor

## 3.2 SKIP och förbättring (3|7)

Med kategori ordningsstörande följer vi upp antal påverkade ombord, skadegörelse ombord, missbruk av nödbroms och nöddörröppnare, otillåtet resgods, förorening i spårvagn, klotter, utvändig otillåten medåkning och även skadegörelse vid personalrum och internbrott. Vi exkluderar dock ordningsstörande vid hållplats eftersom det inte är under Göteborgs Spårvägars ansvar och påverkan.

Hot, våld och ordningsstörande händelser påverkar de drabbade och vår verksamhet hårt. GS ska verka för att hot, våld och ordningsstörningar ska minska med 10 procent jämfört med 2021.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

Invändigt och utvändigt klotter utgör en betydande del av ordningsstörande händelser och därför visas dessa i separata diagram nedan, ingår alltså ej i antal ordningsstörande i graferna ovan.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

**Analys:**

Antal ordningsstörande händelser påverkas i stor utsträckning av externa faktorer. Antalet ordningsstörande händelser ökar i september 2022 jämfört med augusti 2022. Skolåret 2022 startade i mitten på augusti vilket kan vara en anledning. 2021 kan utbildning och arbete fortfarande till viss del bedrivits på distans. Jämför man med 2021 kan man även se att antalet är högre för augusti och september 2022 jämfört med samma månader 2021. Skillnaden mellan 2021 och 2022 har sannolikt med konsekvenser av Covid-19-situationen att göra. Skolor och samhället i stort har öppnat upp och återgått till det normala vilket innebär att antalet nöjesresor till och från evenemang och andra nöjen samt eventuellt resor till och från skola/utbildning sannolikt har ökat jämfört med 2021. Antalet ordningsstörande är nu högre än målet för 2022.

Antalet klotterhändelser ökar något från augusti 2022 till september 2022. Göteborgs Spårvägar har varit uppmärksammad i samband med klotter den senaste tiden. Till exempel kom GS-medarbetare på en klottrare som sedan greps av polis. Följden blev en hämndaktion vilket kan vara en av orsakerna till ökningen. Antalet ackumulerade klotterhändelser ligger fortfarande markant lägre jämfört med 2021 men här gäller det att vara uppmärksam och följa utvecklingen.

Oerhört glädjande är att antalet rapporterade händelser med hot och våld fortsätter att minska för 2022 och ligger väl under målet för 2022. Trygghet och internsäkerhet har under 2022 haft fokus på frågan och förhoppningsvis är utfallet ett resultat av framför allt utbildningsinsatser. Att förebygga hot, våld och konflikter är även ett tema under förarnas höst-APT vilket kan ge vår mest utsatta yrkesgruppverktyg att undvika konflikter.

**Åtgärd:**

Västtrafiks resandestatistik bör brytas ner och analyseras utifrån vilka som reser, var samt på vilka tider på dygnet. Dessa faktorer bör jämföras med utvecklingen i statistiken för att kunna identifiera riskgrupper, riskplatser och risktider. Detta kan ge oss en hint om hur man kan rikta vidare åtgärder.

Nolltolerans mot klotter. Sanera inom 24 timmar och polisanmäla. Synliggöra kostnader för klotter. Även om det allra mesta klottret uppstår under färd bör vi skydda vagnarna bättre när de står på depå.

Fortsätta vårt proaktiva arbete för att sprida kunskap kring hur man kan minska risken för hot, våld och konflikter.

## 3.2 SKIP och förbättring (4|7)

### Antal genomförda riskanalyser

Riskanalyser ska genomföras vid förändringar för att identifiera risker och på förhand kunna eliminera de eller åtminstone skapa en plan för när de inträffar. GS verksamhet ser till att genomföra riskanalys enligt samt rapporterar till enhet Säkerhet. Antalet rapporterade påbörjade riskanalyser bör öka i takt med att GS fortsätter sitt proaktiva riskhanteringsarbete.

## 3.2 SKIP och förbättring (5|7)

*Källa: Riskanalysjournal*

**Analys:**

Antalet genomförda riskanalyser fortsätter att öka i enlighet med vad man kan vänta sig. Trygghet och internsäkerhet upplever att kunskapen kring när, hur och varför man ska göra riskanalyser ökar inom bolaget. Resultatet är dock svåranalyserat i övrigt då riskanalyser ska göras vid förändringar och då borde kunna variera utifrån hur många projekt som pågår samt exempelvis inköp av nya maskiner eller förändrade arbetssätt.

**Åtgärd:**

Process för riskhantering och en handbok för bolagets riskhantering bör tas fram för att ytterligare öka kunskap. En process skulle kunna effektivisera arbetet med att genomföra riskanalyser och öka kvaliteten. Det skulle även underlätta vår uppföljning och förbättring.

### Andel genomförda skyddsronder och egenkontroller enligt plan

Egenkontroller ska vara utförda innan den 15:e varje månad och skyddsronderna innan 30 april respektive 30 november. Syftet är att regelbundet kontrollera och följa upp hur väl våra miljö-, arbetsmiljö- och brandskyddsregler efterlevs. Med hjälp av täta kontroller får verksamheten en bättre överblick och kan snabbt sätta in förebyggande åtgärder på ett strukturerat sätt.

*Källa: HMS-kommittés rapport (Hälsa, Miljö, Säkerhet)*

## 3.2 SKIP och förbättring (6|7)

*(\*) Här visas bara de avdelningar som har skyddsronder eller egenkontroller inplanerade under månaden.*

**Analys:**

Antalet utförda egenkontroller fortsätter att öka jämfört med 2021 men resultatet är svajigt vilket kan bero på att utförandet av kontrollerna till viss del är personberoende. Regelverk, arbetssätt samt när sista datum att rapportera egenkontroller är borde vid det här laget vara känt inom samtliga verksamhetsdelar.

**Åtgärd:**

Bättre planering i verksamheterna. Avsätta tid för egenkontrollanterna. Öka redundansen om resultatet nu kan bero på att utförandet av kontrollerna är personberoende. Nytt systemstöd.

### Andel genomförda och godkända Trafiksäkerhets- och Trygghetskontroller

Aktiviteter för att genomföra proaktiva åtgärder för Trafiksäkerhet och Trygghet anges i Trafiksäkerhet- och Trygghetsplan (TTP).

*Källa: Trafiksäkerhet- och Trygghetsplanen 2022*

**Analys:**

Trafiksäkerhetskontroll: Enligt plan.

Trygghetskontroll: Process för riskhantering saknas. Processen är vad som ska fram för att nå 100 procent för Trygghets-kontroll. *\*\*Inga trygghetskontroller planerade för jul eller aug*

**Åtgärd:**

Trafiksäkerhetskontroll: N/A

Trygghetskontroll: Process för riskhantering bör tas fram snarast.

### Antal händelser per skadeorsak (arbetsmiljö)

## 3.2 SKIP och förbättring (7|7)

Arbetsmiljörelaterade risker, tillbud och olyckor/skador rapporteras i systemstödet IA som nås via menyraden i Personec. Det finns fem händelsetyper eller grupper:

Arbetssjukdom: en sjukdom som beror på skadlig inverkan i arbetet under längre tid. Arbetsskador som uppkommit på annat sätt än genom olycksfall i arbetet klassificeras som arbetssjukdomar.

Färdolycksfall: En färdolycka är ett olycksfall som skett vid färd mellan arbetsplatsen och bostaden.

Olycksfall: Arbetstagare drabbas av lindrigare skada till följd av en plötslig händelse som inträffat på arbetsplatsen, eller plats man besökt i arbetet

Riskobservation: Ett fel, en risk eller en brist som skulle kunna leda till tillbud eller olycksfall.

Tillbud: En plötslig händelse som kunnat leda till personskada för arbetstagare.

*Källa: IA (OBS! Händelser som endast registreras i Händelsregistret finns ej med i ovan statistik).*

**Analys:**

De vanligaste orsakerna till observation, tillbud och olycka har sannolikt att göra med stress samt ordning och reda. Att lyfta fel, ev. spill eller saker som ligger framme som man kan snubbla på eller få fallande på sig. För september kan vi se att kategorin att utsättas för kyla, hetta eller strålning går ner vilket pekar på att sommaren är slut. En djupare orsaksanalys görs i IA.

**Åtgärd:**

Kunskapshöjande insatser ergonomi. Undersöka om stress kan vara en grundorsak och vidta åtgärder. Förebygga kyla-problematiken inför vintern.

### Antal årsarbetare (ack.) per avdelning samt totalt

## 3.3 HR och kultur (1|7)

Årsarbetare används oftast som en ackumulerad uppgift från årets början. En årsarbetare motsvarar 1600 arbetade timmar och årsarbetarna är ”färdiga” för helt kalenderår. För enstaka månad eller för del av år blir antalet lägre.



*Källa: Bokksus*

### Antal heltidsanställda kollektivmedarbetare per avdelning samt totalt

Ska uppdateras.

### Antal heltidsanställda tjänstemän per avdelning samt totalt

## 3.3 HR och kultur (2|7)

Ska uppdateras.

### Antal tjänstlediga och föräldralediga, st per avdelning samt totalt

Anger antal tjänstlediga och föräldralediga under **september** månad.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Avdelning | Antal tjänstlediga | Antal föräldralediga |
| Ekonomi och upphandling | 0 | 1 |
| Fordon och driftsäkring | 2 | 2 |
| HR och kultur | 1 | 1 |
| Infrastruktur och driftsäkring | 1 | 7 |
| Ledning och kommunikation | 0 | 0 |
| Marknad och produkt | 0 | 1 |
| SKIP och förbättring | 1 | 1 |
| Trafikledning och information | 0 | 1 |
| Trafikpersonal och service | 4 | 37 |
| GS | **9** | **51** |

### Kvinnliga och manliga medarbetare per avdelning samt totalt

## 3.3 HR och kultur (3|7)

Anger könsuppdelad statistik per avdelning. Status uppdateras en gång per år.

### Personalomsättningshastighet per avdelning – 2021 helår

Personalomsättningshastighet visar extern omsättning och anges i procent. Extern personalomsättning tas fram genom att dividera det lägsta värdet av externa avgångar och externa rekryteringar med antal anställda. Måttet tas fram helårsvis. *Källa: Bokksus*

### Sjukfrånvaro

## 3.3 HR och kultur (4|7)

Sjukfrånvaron presenteras i procent. Procenten är framräknad som antalet sjuktimmar i förhållande till den tillgängliga ordinarie arbetstiden i timmar. I denna "tillgängliga" tid ingår inte föräldraledighet eller annan tjänstledighet, inte heller när den är partiell.

Enligt sjukfallens längd innebär att bara sjukfall som är kortare än 15 dagar ingår i intervallet 1–14. I till exempel 15–90 ingår sjukfall som pågår längre än 14 dagar men inte längre än 90. I procentberäkningen för 15–90 ingår även de första 14 dagarna för dessa sjukfall (om de ingår i den beställda perioden). *(Källa: Bokksus)*

*OBS: Eftersom informationen från Bokksus inte är klar förrän den tredje veckan i varje månad ligger sjukfrånvarostatistik efter med en månad. Källa: Bokksus*

## 3.3 HR och kultur (5|7)

**Analys:**

Bolagets sjukfrånvaro börjar närma sig de nivåer som sågs innan pandemin. Sjuktalen skiljer sig mellan avdelningarna. Trafikpersonal och service har högst frånvaro både på kort och lång sikt. Bolagets frånvaro ligger i genomsnitt i nivå med målet för stadens verksamheter, 8 %. Inom de små avdelningarna Marknad och produkt och Ekonomi och upphandling påverkar enstaka individers längre sjukskrivningar statistiken i stor omfattning vilket syns i form av uppåtriktade kurvor på långtidsfrånvaro.

**Åtgärd:**

Bolaget genomför övergripande hälsofrämjande aktiviteter i form av träning, viktväktarna, etc. Insatserna bedöms som tillräckliga i stort då bolaget möter stadens målnivå. Mot 2023 och 2024 finns anledning att skärpa målen i förhållande till staden. Inom Trafikpersonal och service, som har den högsta frånvaron av avdelningarna, sker en särskild satsning där medarbetarna får vara delaktiga i att ta fram hälsofrämjande aktiviteter. I samtliga långtidssjukskrivningar görs individuella handlingsplaner för återgång i arbete. Korttidsfrånvaro följs upp och behov av eventuella förebyggande åtgärder identifieras.

### Andel övertid

## 3.3 HR och kultur (6|7)

I tabellen nedan visas andel arbetad övertid i procent av tillgänglig arbetstid. Antal månadsarbetare som utgörs av övertid dividerat med totalt antal månadsarbetare.

*OBS: Eftersom informationen från Bokksus inte är redo förrän den tredje veckan i varje månad ligger övertidsstatistik efter med en månad.*

*Källa: Bokksus*

**Analys:**

Andel arbetad tid som utgörs av övertid ligger något lägre än 2021 på bolagsnivå. I de enskilda avdelningarna sticker Trafikledning och information ut med en kraftig ökning av andelen övertid mellan juli och augusti. Det är återkommande under sommaren och beror på att semesterfrånvaro behöver täckas upp av befintlig personal. Även Trafikpersonal och service andel ökar under perioden. En viss ökning sker normalt under skiftet till vintertidtabell samtidigt som semesterperioden inte är helt över. Toppen är också en konsekvens av resursbrist. Resursbristen i sig beror på svårigheter att bemanna med förare i tillräcklig omfattning.

**Åtgärd:**

Vad gäller bemanning av förartjänsterna behövs åtgärd i form av ett strategiskt kompetens-försörjningsarbete samt ett förbättrat arbetsgivarerbjudande.

### Utbildningar

## 3.3 HR och kultur (7|7)

Ska uppdateras.

### Antal praktikanter på Göteborgs Spårvägar

Anger antal praktikanter och sommarjobbare från grundskola och gymnasie- och yrkeshögskola under **september** månad.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Avdelning | Antal praktikanter, grundskola | Antal praktikanter, sommarjobbare,  gymnasie- och yrkeshögskola |
| Ekonomi och upphandling | 0 | 1 |
| Fordon och driftsäkring | 1 | 2 |
| HR och kultur | 0 | 0 |
| Infrastruktur och driftsäkring | 0 | 0 |
| Ledning och kommunikation | 0 | 0 |
| Marknad och produkt | 0 | 0 |
| SKIP och förbättring | 0 | 0 |
| Trafikledning och information | 0 | 0 |
| Trafikpersonal och service | 0 | 0 |
| GS | **1** | **3** |



# 4. Operativa avdelningars leveranser

Månadsrapport 2022

### Antal planerade fordonsturer i linjetrafik

## 4.1 Marknad och produkt (1|6)

Antal planerade turer i linjetrafik per månad i år jämfört med föregående år. Budgetproduktion är en prognos för kommande årsproduktion som tas fram av Trafikutveckling föregående år.

*Källa (gäller för 4.1.1 till 4.1.3): Hastus*

**Analys:**

I september utfördes spårarbetena Runstavsgatan 1, Gamlestadstorg och Runstavsgatan 2 vilket inte hade någon nämnvärd påverkan på produktionsnivå gentemot grundtabell.

**Åtgärd:**

Inget behov av åtgärd.

### Antal planerade tidtabellskilometer för fordon i linjetrafik

De antal planerade kilometer som fordonen kör när de går i linjetrafik.

**Analys:**

I september utfördes spårarbetena Runstavsgatan 1, Gamlestadstorg och Runstavsgatan 2 vilket inte hade någon nämnvärd påverkan på produktionsnivå gentemot grundtabell.

**Åtgärd:**

Inget behov av åtgärd.

### Antal behov trafikdimensionerade fordon, mån-tor, fre, lör, sön

## 4.1 Marknad och produkt (2|6)

Trafikdimensionerade omlopp innebär maxantalet planerade samtida omlopp. Från årsskiftet och fram till sommaren trafikerar vi med en grundtabell utan linje 13 dag vilket dimensioneras av 156 samtida omlopp. Sommarens grundtabell dimensioneras av 105 samtida omlopp. Leverans av M33 kommer möjliggöra att linje 13 kommer kunna trafikeras igen antingen från november eller december beroende på utfallet av leveranstakt M33.

| **Veckodag\månad** | **jan** | **feb** | **mar** | **apr** | **maj** | **jun** | **jul** | **aug** | **sep** | **okt** | **nov** | **dec** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **mån - tors** | 156 | 156 | 156 | 156 | 156 | 156 | 105 | 156 | 156 | 156 | 156 | 163 |
| **fre** | 156 | 156 | 156 | 156 | 156 | 156 | 105 | 156 | 156 | 156 | 156 | 163 |
| **lör** | 127 | 127 | 127 | 127 | 127 | 127 | 83 | 127 | 127 | 127 | 127 | 127 |
| **sön** | 105 | 105 | 105 | 105 | 105 | 105 | 83 | 105 | 105 | 105 | 105 | 105 |

### Antal förarminuter per tidtabellskilometer i linjetrafik

Detta anger antalet planerade förarminuter delat på antal planerade tidtabellkilometer som körs i linjetrafik. *Källa: Hastus*

**Analys:**

I september utfördes spårarbetena Runstavsgatan 1, Gamlestadstorg och Runstavsgatan 2 vilket inte hade någon nämnvärd påverkan på produktionsnivå gentemot grundtabell.

**Åtgärd:**

Inget behov av åtgärd.

### Antal planerade förartimmar totalt i linjetrafik

## 4.1 Marknad och produkt (3|6)

Anger planerade förartimmar inklusive linjetrafik, reglertid, in- och utkörning, iordningställande, resor, joinups (tid mellan 2st olika omlopp inom samma arbetspass/halvdag) och uppräknad tid.

*Källa: Hastus*

**Analys:**

I september utfördes spårarbetena Runstavsgatan 1, Gamlestadstorg och Runstavsgatan 2 vilket inte hade någon nämnvärd påverkan på produktionsnivå gentemot grundtabell.

**Åtgärd:**

Inget behov av åtgärd.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |

### Genomsnittlig hastighet av fordon i högtrafik

Anger medelhastighet i city (ungefär inom vallgraven) mellan kl. 16.00 - 17.00 vardagar.

*Källa: Västtrafik I4M Traffic Studio*

**Analys:**

I september utfördes spårarbetena Runstavsgatan 1, Gamlestadstorget och Runstavsgatan 2 vilket inte hade någon nämnvärd påverkan på framkomligheten. Resandet och antal rörelser inom vallgraven har ökat igen efter sommaren varpå reshastigheten minskar. I slutet av september började linje 60 med påstigning i framdörrar vilket sannolikt påverkar framkomligheten.

**Åtgärd:**

Se Produktstrategi 2022.

### Besvarade kundärenden (resenär)

## 4.1 Marknad och produkt (4|6)

När en resenär kontaktar Västtrafiks kundservice skapas ett kundärende. Respektive kundärende kan innehålla flera kundsynpunkter. Nedan tabell visar antal kundärenden (händelsedatum) och remisser (inkommit datum funktionsbrevlåda). Remisser är de kundärenden som Göteborgs Spårvägar hjälper Västtrafik att besvara. Antal kundärenden ökar vanligtvis med max fem procent för aktuell månad i efterhand när denna rapport redan sammanställts, det beror bland annat på att resenärer kan höra av sig till Västtrafiks kundservice lång tid efter händelsedatumet.

*Källa: Västtrafiks Synpunkter Göteborgs Spårvägar Spårvagn.qvw; kundservice@sparvagen.goteborg.se*

**Analys:**

Antal remisser under september månad var 5 vilket är strax under medel som är 5,9 per månad. Totalt antal kundärenden för september månad har minskat med 13 procent i jämförelse med föregående år samma månad. Orsaken till färre antal kundärenden beror främst på spårarbeten Runstavsgatan 1, Gamlestads torg och Runstavsgatan 2. Trafikbolag för ersättningsbussar får i stället synpunkter från resenärer.

**Åtgärd:**

Utveckling av rutiner för hantering av kundsynpunkter tillsammans med Västtrafik och Trafikkontoret.

Vi inväntar ett nytt system för kundsynpunkter som Västtrafik äger och för närvarande testar. Förhoppningen är att det nya kommande systemet bland annat ska bidra med förbättrade rapporter som alla berörda avdelningar har nytta av i deras arbete. Lanseringen av systemet har försenats.

En lista med förbättringsförslag för processen hantera kundsynpunkter har sammanställts av Göteborgs Spårvägar och delas med ansvariga på Västtrafik kundservice**.** Ett exempel är alla kundärenden som inte härleder till en specifik linje, de finns för närvarande inte med i rapporter vilket innebär att många kundsynpunkter hamnar mellan stolarna.

Internt på Göteborgs Spårvägar har sista workshoppen hållits där berörda avdelningar kommit med förslag på åtgärder som ska långsiktigt minska antalet negativa kundsynpunkter för respektive kategori kundsynpunkt. Sammanställningen kategorier kundsynpunkter med tillhörande åtgärder förväntas bli presentabel i slutet av 2022. Även förare borde få chansen att komma med förslag på åtgärder, upplägg för hur det ska gå till har ännu inte diskuterats med Trafikpersonal och service. I samband med fordonsforum fick samtliga medlemmar av forumet ta del av ett urklipp med alla kategorier kundsynpunkter och förslag på åtgärder om fordon. Åtgärder har påbörjats av Västtrafiks fordonsförvaltning spårvagn med förhöjt utrop.

### Antal kundsynpunkter per kategori (resenär)

## 4.1 Marknad och produkt (5|6)

Antalet kundsynpunkter som visas i detta diagram är de som våra resenärer lämnat till Västtrafiks kundservice relaterat till Göteborgs Spårvägar. Kundsynpunkterna nedan är de som går att härleda till en specifik linje. Diagrammet visar negativa kundsynpunkter i förhållandet till totala kundsynpunkter. Ärendetyp bokning utesluts från kategoriseringen men är inräknat i totalen.

*Källa: Västtrafiks rapport Synpunkter Göteborgs Spårvägar Spårvagn.qvw*

Antalet kundsynpunkter som visas i denna tabell är de som våra resenärer lämnat till Västtrafik kundservice relaterat till Göteborgs Spårvägar under 2022. Kundsynpunkterna nedan är de som går att härleda till en specifik linje indelat per kategori i nivå 2.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kategorier** | **jan** | **feb** | **mar** | **apr** | **maj** | **jun** | **jul** | **aug** | **sep** | **okt** | **nov** | **dec** | **Totalt** |
| Gick inte i utlovad tid | 198 | 341 | 513 | 355 | 642 | 429 | 160 | 260 | 324 |  |  |  | 3222 |
| Förare | 69 | 81 | 95 | 62 | 78 | 68 | 67 | 68 | 70 |  |  |  | 658 |
| Fordon | 67 | 62 | 45 | 41 | 33 | 38 | 31 | 42 | 35 |  |  |  | 394 |
| Körde förbi hållplats | 31 | 22 | 22 | 19 | 19 | 17 | 21 | 14 | 17 |  |  |  | 182 |
| Fullsatt fordon | 38 | 24 | 31 | 7 | 12 | 9 | 8 | 2 | 6 |  |  |  | 137 |
| Information på fordon | 6 | 12 | 10 | 11 | 15 | 8 | 8 | 4 | 6 |  |  |  | 80 |
| Olycka/ Trafikolycka/ Skada | 5 | 4 | 8 | 8 | 13 | 9 | 8 | 14 | 9 |  |  |  | 78 |
| Trafikutveckling | 12 | 8 | 9 | 2 | 3 | 9 | 7 | 7 | 10 |  |  |  | 67 |
| Störningsinformation | 4 | 8 | 9 | 4 | 2 | 7 | 3 | 0 | 1 |  |  |  | 38 |
| Övrigt | 11 | 21 | 22 | 9 | 26 | 18 | 17 | 12 | 14 |  |  |  | 150 |
| **Totalt** | **441** | **583** | **764** | **518** | **843** | **612** | **330** | **423** | **492** |  |  |  | **5006** |

*Källa: Västtrafiks rapport Synpunkter Göteborgs Spårvägar Spårvagn.qvw*

**Analys:**

Majoriteten negativa kundsynpunkter fortsatt relaterat till inställda turer och förseningar. Antalet kund-synpunkter för övriga kategorier såsom förare är också på normalnivå. Orsaken till färre antal kundsynpunkter generellt för september månad i jämförelse med föregående år samma månad beror främst på spårarbeten Runstavsgatan 1, Gamlestads torg och Runstavsgatan 2. Trafikbolag för ersättningsbussar får i stället synpunkter från resenärer.

**Åtgärd:**

Se 4.1.7.

### Andel genomförda marknadsföringsåtgärder i samarbete med Västtrafik enligt plan

## 4.1 Marknad och produkt (6|6)

Denna punkt är vilande, Västtrafik återkommer. GS står till förfogande vid övriga marknads-aktiviteter som Västtrafik leder som resurs.

### Andel genomförda marknadsföringsåtgärder i enlighet med plan för Göteborgs Spårvägar och Göteborgs Stad helhet

Varje år genomförs kulturpris utav juryn som består av Kulturnämnden och styrelsen. Människan bakom uniformen (MBU) genomförs tillsammans med räddningstjänsten, polisen, stadsdels-nämnder och ambulans för att samverka med ungdomar som sker både vår och höst i två områden. Vi har ett partneravtal med Stadsmissionen för att stödja hemlösa som reser på våra spårvagnar till en bättre framtid, detta är en kontinuerlig process. Gratifikationer sker en gång om året, oftast på våren. Antigen eller har vi en sommar- och/eller julgåva eller aktivitet. 2022 är vi partner till West Pride. Vi uppmärksammar och hedrar offren och anhöriga kring olyckan på Vasaplatsen 1992 genom en minnesstund, vår roll är att beställa produkter i samband med detta. Profilprodukter behövs i många sammanhang både internt och externt. Vid behov genomför vi beställningar. Göteborgs Stad firas från 2021 till och med 2023. 2022 fokuserar vi på hälsa och 2023 är det stora firandet som har fått vänta på grund av pandemin.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Marknadsföringsåtgärder | Datum | Andel genomförda |
| Kulturpriset | 20 maj och 30 september | 100 % |
| MBU (människan bakom uniformen) | Vår och höst | 100 % |
| MUB (människan utan bostad) - Stadsmissionen | Löpande under året | 100 % |
| Gratifikationer | Mars-maj | 100 % |
| Sommar- och julgåva/aktivitet | 11 juni familjedag och julgåva i december | 50 % |
| West Pride | 12–19 juni | 100 % |
| Minnesstund olycka | 12 mars | 100 % |
| Profilprodukter | Löpande vid behov under året | - |
| Övrigt 400 års jubileum, etc. | Firandet sker 2023 | - |

### Andel kommersiell punktlighet på 10 valda reglerhållplatser

## 4.2 Trafikledning och information

Göteborgs Spårvägar väljer att följa upp kommersiell punktlighet på tio följande reglershållplatser. Punktlighet mäts per avgång. En avgång beaktas som i tid om avvikelsen (verklig vs. planerad avgångstid) är mindre än 30 sekunder eller inte längre än 2 minuter 59 sekunder.

*Källa: Västtrafiks Leveranskvalitet- rapport*

**Analys:**

Resultat för september 74,4%. Samma resultat som augusti men tidiga avgångar har minskat något och sena avgångar ökat. Linje 6 är den linje som ligger mest sen med 27,6% sena avgångar och 9,2% av dessa är mer än 7 minuter sena. Linje 5,6 och 10 ligger i topp när det kommer till sena avgångar vilket troligtvis är p.g.a. broöppning. Linje X, inkörning till vagnhall, är 14,6% tidig under september vilket är en minskning från 22,9% året innan men ändå den linje som sticker ut mest. Linje 1 har under september 5,8% för tidiga avgångar.

**Åtgärd:**

Under september har ”uppdrag tidiga avgångar” pågått under två veckor. Tidiga avgångar minskar i takt med att uppdrag utförs.

Trafikledning och information arbetar med ”aktiv trafikledning” för att hjälpa omlopp in i tabell.

Avvikelser i mätdata uppdagas under perioden där det framkommer att positionering av mätinstrumenten skickar fel data till systemet vid Nordstan och Korsvägen. Avvikelsen skickas till Västtrafik och följs upp via internkontroller.

Vi vill förbättra kommersiell punktlighet till målet på 82% och behöver därför fortsätta med aktiv trafikledning och uppdrag tidiga avgångar. Vi följer upp mätdata och presenterar avvikelser för Västtrafik för justering av tekniska hjälpmedel.

Information till trafikpersonal i samtal och på arbetsplatsträffar om vad tidiga avgångar innebär för kund. Detta följs upp som en stående punkt i processarbetet ”genomföra resa”.

### Andel genomförda banbesiktningar enligt plan

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (1|5)

Anger andelen utförda besiktningar enligt plan. Banbesiktningar under 2022 delas i tre grupper: Spårbesiktningar, Kontaktledning (KTL), och Signal & växel.

Spårbesiktningar består av 4 undergrupper:

Allmän tillsyn och riktad besiktning: Allmän tillsyn är kontroll av anläggningen på hela spårnätet. Riktad besiktning är kortare planerade besiktningar som sker varje månad. Aktiviteter genomföras varje månad.

Säkerhetsbesiktning 1 (Säk1) och Underhållsbesiktning spår (UB spår): Besiktning av hela spåranläggningen med fokus på långsiktiga åtgärder (ej växlar). Aktiviteter genomföras mellan februari och april varje år.

Säkerhetsbesiktning 1 (Säk1) och Underhållsbesiktning växelområden (UB vxlomr): Besiktning av alla växelområden med fokus på långsiktiga åtgärder (ej spår). Aktiviteter genomföras mellan augusti och oktober varje år.

Och Säkerhetsbesiktning 2 (Säk2) vxlomr: mindre omfattande besiktningar, visuella kontroller, inte alla mätningar som genomföras i Säk1. Aktiviteter genomföras mellan februari och mars varje år.

*Källa: Besiktningsplan 2022*

**Analys:**

Spårbesiktning ligger efter mot plan (Säkerhets och underhållsbesiktning växelområden) då det är personalbrist. Kontaktledningsbesiktning: Besiktningar utförda enligt besiktningsplan. Signal/växelmek: ligger efter mot plan pga. personalbrist.

**Åtgärd:**

Spårbesiktning: Avvikelsen meddelad beställaren, den slutliga förseningen av Säkerhets och underhållsbesiktning växelområden kommer att vara ca 3-4veckor. Detta påverkar inte tidsplanen gällande leveransen av resultatet av besiktningen till beställare. Kontaktledningsbesiktning: N/A. Signal/växelmek: Avvikelsen meddelad beställaren, vi håller på att rekrytera personal

### Andel genomförda mätningar enligt plan

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (2|5)

Mättningarna under 2022 delas i 3 grupper: Räffelmätningar, Beläggning och Kontaktledning (KTL) mätning, och Spårlägesmätning.

Räffelmätningar: Syftet med åtgärden räffelmätning är att upprätta underlag för att kunna genomföra räffelslipning genom att mäta räfflor som uppstår på rälen. Det är av stor vikt att minimera rälens räfflor för att minimera vibrationsskador på anläggningen/spårvagnarna då vibrationsskadorna har stor negativ påverkan på anläggningens/spårvagnarnas livslängd.

Beläggning och Kontaktledning (KTL) mätning: Mätning av kontaktledningens Position (zick-zack), Tjocklek samt Höjd i syfte att erhålla information till besiktningsman om förändringar inför kontaktledningens säkerhets- och underhållsbesiktning. Beläggningsmätning av  
spårvägsanläggningen gatuspår i syfte att erhålla information till besiktningsman om brister i beläggningen.

Spårlägesmätning: Spårlägesmätning av hela spåranläggningens geometri i syfte att erhålla information till besiktningsman om förändringar avseende rälsförhöjningar, horisontalkurvor, och spårvidd.

*Källa: Besiktningsplan 2022*

**Analys:**

Mätningar utförda enligt plan

**Åtgärd:**

N/A

### Genomfört banunderhåll enligt underhållsplan

Anger antal och andel genomförda planerade driftåtgärder i tid med godkänt resultat.

De planerade driftåtgärderna är Rengöring av spår, Spolning av växlar och Avvattningsanordningar där vi gör en årsplan enligt krav ifrån Trafikkontoret.

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (3|5)

*Källa: Underhållsplan 2022*

**Analys:**

Då vi uppfyllt målet 100% är den analys vi gjort om varför är att det inte varit några extraordinära väderförhållande utan att vi kunnat jobba enligt planerat.

**Åtgärd:**

Då vi har uppfyllt målet har vi inga åtgärder att göra utan att planera och utföra enligt plan.

### Antal tillfälliga hastighetsbegränsningar

Antalet tillfälliga hastighetsbegränsningar.

*Källa: Dynamiska spårvägskartan*

**Analys:**

Nere på en mer normalnivå efter sommarens värme.

**Åtgärd:**

Dessa frågor arbetas tillsammans med Trafikkontoret för att hitta långsiktiga lösningar på problem som resulterar i hastighetsnedsänkningar.

### Andel genomförda fastighetsbesiktningar enligt plan

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (4|5)

Fastighetsbesiktningsplan innefattar alla myndighetsbesiktningar av hissar, portar, obligatorisk ventilation kontroll (OVK), revisionsbesiktningar av brand, sprinkler och el, oljeavskiljare och köldmediekontroll som ska genomföras för GS fastigheter (Rantorget, Majorna, Slottsskogen och Nya Ringön) varje månad. Nedre diagram anger andel genomförda besiktningar enligt plan.

*Källa: Besiktningsjournal*

**Analys:**

100% *\*\*\*Inga besiktningar planerade för juni, jul eller aug.*

**Åtgärd:**

Inga åtgärder aktuella

### Andel fastighet felanmälningar

Fastighet felanmälningar rapporteras på vårt intranät Spårväggen, under Arbetsplats och sedan skickas till Felanmälanappen som ligger på Power Apps för att hanteras av enheten Infra El & Fastighet. Nedre två diagram anger antal inkomna ärenden mot antal avslutade ärenden för varje månad.

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (5|5)

*Källa: Felanmälan-appen, Power Apps*

**Analys:**

Vi är ännu i kartläggningsfasen. Behöver hitta rätt i mätningen för att avgöra vad som är mycket eller lite, mycket ”snabba” jobb vs längre projekt. Tung period med hög frånvaro.

**Åtgärd:**

Uppstart Hexagon EAM, utökning planeringsmöten, rotorsaksanalyser ex. lukt hyrtoalett Mölndal, förenklade lösningar så att produktionen själva kan göra åtgärder (dustcontrol).

Pågående arbete med daglig planering

### Andel genomfört godkända lokalvårdskontroller

Anger andel genomförda lokalvårdskontroller varje månad. Kontrollområdena är inventarier, väggar, golv, tak (inspektera skräp och lös smuts, damm och fläckar). Lokaler som ingår är Rantorget, Ringlinjen/Museet, Göta Källare, depå Majorna, depå Slottsskogen, depå Ringön, Gullbergsvass, Hammarkullen samt personalrum som ligger runt om i staden.

*Källa: Lokalvårdsjournal*

**Analys:**

I fas med antalet genomförda kontroller

**Åtgärd:**

N/A

### Antal spårvagnar totalt samt per respektive spårvagnstyp

## 4.4 Fordon och driftsäkring (1|6)

Nedan tabell anger antal spårvagnar totalt samt per respektive spårvagnstyp. Förändring från föregående månad inom parentes. GS har tagit emot totalt 25 vagnar av modell M33 som kan sättas i trafik.

| **Spårvagnstyp** | **M29** | **M31** | **M32** | **M33** | **M34 (2024)** | **Totalt sep 2022** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Antal i sep | 55 | 80 | 64 | 25 (+3) | 0 | 224 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Veckodag** | **Maxantalet planerade fordon i samtida omlopp** | **Antal totala fordon**  **(med pedal-set) i sep** | **Andel reservflotta i sep** |
| mån-tor | 163 | 196,5 | 20,6% |
| fre | 163 | 196,5 | 20,6% |
| lör | 127 | 196,5 | 54,7% |
| sön | 105 | 196,5 | 87,1% |

### Stillastående vagnar, antal dagar per kategori

Stillastående vagnar (ej tillgängliga vagnar) visar ledtider för de vagnar som står stilla på grund av avvikelser inom kategorierna **händelser, materialbrist, resursbrist, projekt, övrigt samt totalt.**

***Materialbrist:* Material som GS anskaffar saknas  
*Högvärdeskomponent (HVK) saknas:* Material som Västtrafik anskaffar saknas  
*Resursbrist:* Kö i verkstaden på grund av kapacitet (personal, verktyg eller arbetsplats)  
*Projekt:* Revisioner, uppgraderingar, utredningar och dylikt  
*Händelser:* Olyckor och större skador på vagn  
*Övrigt:* Orsaker som ej faller inom kategorierna ovan**

*Källa: Fordonavstämningsjournal*

**Analys:**

Högre mängd materialbrister men minskade resursbrister i verkstaden jämfört med förra månaden. Nyrekryteringar har lärts upp efter sommaren och fyllt upp luckorna. Det är främst M32 som står för de stillastående vagnarna med 50% av antal dagar. M31 står för 25% och Pedal/M33 vardera 12,5%. M32 lider fortsatt av stora brister med körhandtagen, där ett kvalitetsproblem med tryckknapp finns från tillverkaren. Även förarens pekskärm är ett stort problem där skärmen har slutats tillverkas och Ansaldo-Breda ej tagit fram ersättande komponent. Flertalet stora kollisioner av M32or står och väntar på beslut om reparation eller skrotning. I övrigt noteras ett högt tryck på plåtverkstaden och hjulverkstaden. M32 hålls idag rullande av att komponenter flyttas mellan vagnar som står för längre underhåll eller kollisioner.

**Åtgärd:**

Handkontrollerna drivs som en kvalitetsfråga mot leverantör - frågan har även ställts till vagnsägaren om ett byte till en ny handkontroll från en annan tillverkare vore lämpligt med avseende på de stora problemen. Pekskärmen har ett ärende till Ansaldo-Breda för att genomföra tester för att ta fram en ny komponent men saknad i dagsläget respons. Frågan drivs mot VGR för en ny, större och dedikerad skadeverkstad för att långsiktigt kunna ta hand om de stora och omfattande kollisionerna som sker.

### Tillgänglighet spårvagnsflottan

## 4.4 Fordon och driftsäkring (2|6)

Följande diagram anger andel av vagnsmodell som är tillgänglig för trafiksättning i förhållande till önskvärd trafiksättning. Anger medelvärde över månaden per vagnstyp.

Tillgängligheten kan ses som ett mått på *kvantiteten* levererade trafikvagnar.

## 4.4 Fordon och driftsäkring (3|6)

*Källa (gäller alla vagntyper)*

**Analys:**

Tillgängligheten har över lag ökat - då främst M32 med nära 20%-enheter jämfört med sommaren, M29 har sjunkit med anledning av underhåll som planerats under hösten. M32ans ökning beror på hjulverkstadens arbete med att komma i kapp de eftersatta hjulbytena samt att hjul kastbyts mellan vagnar och axlar för att maximera drifttiden. Många materialbrister har samlats ihop i de långliggande M32orna där komponenter har flyttats för att hålla friska vagnar rullande. M32an är fortsatt mycket sårbar och den för vagnsmodellen höga tillgängligheten är inte långsiktigt stabil.

**Åtgärd:**

Fortsatt arbete med planeringsverktyg för verkstadsarbete och rekryteringar i depåerna. En dialog om M32ans framtid hålls mellan fordonsförvaltningarna VT/GS för att finna en hållbar framtid. Ett flertal M33or har levererats och ska påbörja drift - det nya antalet vagnar som förbereds för drift ger en något skev bild tillgängligheten.

### Tillförlitlighet spårvagnsflottan

Tillförlitlighet vagnsflottan totalt och per vagnstyp anger andel omlopp utan indragningar, förseningar och stopp på grund av enbart tekniska anledningar. Anger medelvärde över månaden för antalet omlopp vid morgontrafik.

Tillförlitligheten kan ses som ett mått på *kvaliteten* av levererade trafikvagnar.

## 4.4 Fordon och driftsäkring (4|6)

**Analys:**

Nivåerna är fortsatt stabila och "normala" men långt utanför målen för vagnstyperna (förutom M33 som når sina mål).

M29 har fortsatta problem med dörrar där det tyder på signalfel, även uppkoppling och andra delar av elsystemet har gett driftstopp. M31 har som känt stora problem med bromsar i C-del och dörrar - vilka ska åtgärdas i revisionen. En dialog hålls med leverantören av broms-systemet om en felanalys. 8st M31or har under månaden tagits ur trafik på grund av klotter/skadegörelse. Det är ett område där vi ser en ökad nivå av skadegörelse på vagnarna där de är i trafik. M32 lider av stora problem med körhandtagen vilket ger indragna omlopp. Frågan drivs av VT för att åtgärda de av skiljedomstolen identifierade leveransfelen.

**Åtgärd:**

M29 fortsätter sin driftsäkring av luft-, el- och vagnskorg. Flera åtgärder har identifierats och planeras göras - sådant som sköts upp eller togs bort vid förra revisionen. M31 bromsfel i C-del är prioriterat då det är ett mjukvarufel som står för den enskilt största mängden stopp. Enbart tillverkarna av systemen (integrationen av bromsdator och styrsystem) kan felsöka det. Frågan om M32ans systemfel och framtid drivs av VT.

### Kostnad trafikuppdrag

Kostnad trafikuppdrag anger utfall och budget per vagnstyp i förhållande till producerade kilometer. Det finns en plan att sätt ett mål för den här punkten men vi observerar siffrorna för tillfället.

## 4.4 Fordon och driftsäkring (5|6)

**Analys:**

M29 och M31 håller sig inom normen för kilometerkostnad samt skiljer sig lite ifrån budget/resultat; M29 över med 9%, M31 under med 2%. Släpande arbeten har arbetats i kapp under månaden och arbetet med att säkra M29orna för vintertrafiken är i gång. M32 ligger fortsatt högre i sin kilometerkostnad mot övriga vagnar men däremot under månadens budget med 15%. En stor del av det släpande underhållet genomfördes under juli-aug med följd att man är närmare i fas i dagsläget. Flertalet stora materialbrister i form av delar som ej tillverkas längre finns för vagnstyp M32 som kommer att ge ökade kostnader för vagnen när dem väl åtgärdas. I dagsläget flyttas dessa delar mellan vagnar som står för annat för att höja tillgängligheten.

**Åtgärd:**

Arbetet fortsätter med att åtgärda underhållsskulden samt att ge förutsättningar för att planera arbeten. Materialbrister som ej kan beställas drivs mot Västtrafik i form av obsolescens-ärenden där vagnen byggs.

### Andel genomfört spårvagnsunderhåll enligt underhållsplan

En underhållsplan för fordon är en lista över underhållsaktiviteter och kontrollpaket till följd av GS underhållsprogam. Det finns både långsiktiga och kortsiktiga underhålls-aktiviteter som registreras i Spårvagnsunderhållsplanering (SUP) system som arbetsorder. Nedre diagram anger antal planerade och genomförda underhåll per månad samt andel genomfört underhåll enligt plan.

**Analys:**

Planerat underhåll 230 vagnar. Genomfört 214 vagnar. Anledning till detta är personalbrist säger verkstadschef för Rantorget, underhållschefer Majorna och Ringön har samma problem. Förhoppningarna är att rekrytering blir klar under oktober månad. Rekryterande chefer Majorna, Rantorget och Ringön har svårt att ge exakt datum när detta blir klar på grund av externa faktorer som hälsoundersökning, utbildning, etc. Majorna meddelar att personalbehovet borde redan vart klart i slutet av september. Dock har det varit stora problem med läkarundersökningar och Previa som är lyft för åtgärd.

**Åtgärd:**

Rekrytering fortgår och under oktober månad för alla depåer för att personalbehovet skall kunna täckas så att planerade utförda tvättar kan nås. Depå Majorna kommer vara klara med rekryteringen i oktober och kunna öka antalet tvättar. Rantorget och Ringön rekrytering fortgår.

 typga

## 4.4 Fordon och driftsäkring (6|6)

### Andel genomfört dagligt spårvagnsunderhåll enligt städstandard Insta 800

Ska uppdateras.

### Antal förare

## 4.5 Trafikpersonal och service (1|3)

Anger antal anställda spårvagnsförare per kategori (inom parentes är antal i tjänst).

| **Antal förare** | **Heltidsanställda** | **Deltidsanställda** | **Timanställda** |
| --- | --- | --- | --- |
| September 2022 | 595 (550) | 36 (35) | 58 (58) |

### Antal rödljuskörningar

Otillåten passage av huvudsignalsäkerhetsanläggning. Anger antal gånger förare har kört förbi huvudsignalsäkerhetsanläggning / rödljus.

*Källa: Händelseregistret, Hastus*

**Analys:**

Det var 11 tillfällen denna månad där en förare passerat förbi en huvudsignal i röd signalbild. Det ligger genomsnittligt runt nio per månad. Målet är att få detta mindre än sju, med ett fortsatt mål av noll som ideal. De flesta händelserna är fortsatt att förarna inte hinner få stop på vagnen innan skylten, utan glider förbi allt från centimetrar till metrar.

**Åtgärd:**

Finna grundorsak till att personen inte stannade med god marginal innan signalbilden slog om. Detta görs med ett standardiserat formulär kallat MTO (Människa, Teknik, Organisation undersöknings-dokument).  Åtgärda den individuella grundorsaken.  Organisatoriskt ska en kampanj riktas till kåren om att hålla tillräcklig bromsberedskap och anpassa hastighet in mot signaler så de inte glider förbi.

### Antal indragna turer på grund av felkörning

## 4.5 Trafikpersonal och service (2|3)

Antalet indragna turer på grund av felkörning är antalet gånger en eller fler hållplatser missas på en rutt för att föraren lagt en växel på banan i fel riktning med följd att vagnen får ta en annan rutt innan den kommer rätt.

*Källa: Händelseregistret*

**Analys:**

Antalet felkörningar denna månad var 70, vilket fortsätter att ligga på en genomsnittlig halvering från förra årets 140 per månad.  Det har dock stannat av på denna, lägre nivå och för att åtgärda det, ska en riktad kampanj göras till förarna med samma steg som gjordes tidigare.

**Åtgärd:**

Personlig kontakt med föraren vid en felkörning för att rikta uppmärksamheten på grund-orsak.  Brunnsparken är överrepresenterad plats, göra förarna uppmärksamma på detta med kampanj via kommunikationskanaler för att öka medvetenheten på lite längre sikt, samarbete med utbildningsenheten för mer linjekännedom och vikten av att hantera stress i stadstrafiken

### Personalbalans i förhållande till (ifht) antal förartimmar totalt i linjetrafik samt övriga föraruppgifter

Personalbalans anger förhållandet mellan antalet timmar förare spenderar på produktion och antalet timmar de spenderar på andra aktiviteter (övrig tid) dvs. utbildning, APT, utvecklingssamtal och annat arbete.

**Analys:**

Övrig tid innebär läkarbesök enligt TFSF, M33 utbildning, MBU aktiviteter, förskjuten rast pga. försening, rapportskrivning, lyft ur säkerhetstjänst, reservtjänst, medarbetarsamtal, samtal med gruppchef, APT.

**Åtgärd:**

Att fortsätta planera så tidseffektivt som möjligt.

## 4.5 Trafikpersonal och service (3|3)

### Andel genomfört föraruppföljning enligt plan och gentemot NKI

**% Andel korrekt ”sign in” och informationsläsning vid inställelseförare**

Ska uppdateras.

**% Andel korrekt uniform och klädselförare**

Ska uppdateras.

**% Andel korrekt körstilförare**

Ska uppdateras.

**% Andel korrekt uppmarksamhetförare**

Ska uppdateras.

**% Andel korrekt hållplatsinformationförare**

Ska uppdateras.

**Tillsammans sätter vi Göteborg i rörelse**

