A picture containing outdoor, road, sky, way

Description automatically generated.

2022

MÅNADSRAPPORT

**Diarienummer 0260/22  
2022-11-16**



Oktober

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 | **3–18.** |
| 1. **Stödjande avdelningars leveranser**    1. Ledning och kommunikation    2. SKIP och förbättring    3. HR och kultur | **19–36.** |
| 1. **Operativa avdelningarnas leveranser**    1. Marknad och produkt    2. Trafikledning och information    3. Infrastruktur och driftsäkring    4. Fordon och driftsäkring    5. Trafikpersonal och service | **37–59.** |

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

Oktober månad har passerat och har inneburit att vår trafikproduktion har varit normal och vår övergripande leverans lite lägre än normalt. Detta sett till att antal flera akuta fel har uppstått i banan som inneburit omfattande trafikavstängningar. Punktligheten går även ner lite och detta är starkt kopplat till ökat resande och ökade framkomlighetsproblem i staden.  Resandeutvecklingen ökar markant och i oktober så var det ca 10,3 miljoner delresor, vilket innebär att vi kommer att hamna på cirka 118 miljoner delresor om vi estimerar på helåret. Detta innebär mer än tio miljoner fler delresor än budget som ligger på 108 miljoner delresor. Vi ser ett ökande i resor och våra kollisioner ligger på samma nivå som föregående år ackumulerat.

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 oktober månads bokslut visar drygt 15 mnkr för helheten, vilket är 13 mnkr bättre än budget. Prognosen är oförändrad med -15 mnkr för Utförandeentreprenadavtalet och rejält förbättrad för Trafikavtalet till från 10 mnkr till 33 mnkr för helåret. Förbättringen består framför allt i att planerat inköp av hjulaxlar om 15 mnkr uteblir och hanteras utanför avtalet samt ytterligare positiv avvikelse på personalkostnadssidan.

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

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 återhämta sig, i oktober är antal delresor 10,3 miljoner. Totalt antal delresor för oktober 2022 har ökat med drygt 4 procent i jämförelse med oktober 2021. Ackumulerat antal delresor jan-okt är 96,7 miljoner, det innebär att målet om 108 miljoner delresor totalt för 2022 kommer att med stor sannolikhet uppnås och dessutom med god marginal över målet. Ackumulerat antal delresor jan-okt 2022 är drygt 31 procent mer än jan-okt 2021.

**Åtgärd:**

Göteborgs Spårvägar har reviderat produktstrategin som ska bidra till ett ökat resande. Produktstrategin för 2022 visar att linjenät, trafikmiljö, depåer och fordonsflotta behöver säkras och moderniseras på ett koordinerat sätt framöver.

Ytterligare 20 nya spårvagnar av typen M34 beställdes av Västtrafik i maj månad 2022.

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

*Källa: Västtrafiks Navet, Kundnöjdhet ombord / KNO*

**Analys:**

Kvartalsmätningar är huvudresultatet nöjd med senaste resan det vill säga Senaste resan, helhetsfrågan som resultat. Den har sänkts och det beror troligen på ökat antal trafikomläggningar under kvartal tre under juli/augusti/september. Vad siffrorna speglar är att förarna varit uppmärksamma och har haft ett trevligt bemötande. De har däremot inte hunnit med störningsinformation lika bra som under kvartal två då det var färre arbeten. Vi kommer att ha ett större antal omläggningar under tio år framåt på grund av Västlänken, de flesta kommer att planeras under sommarmånaderna. På sikt behöver vi bli ännu mer uppmärksamma på att informera resenärer om aktuella störningar. Det pågår två interna arbeten kring störningsinformation. Mätmetoden har förändrats, innan pandemin mättes siffrorna i procentsats samt att en intervjuperson klev fram till resenären och ställde frågorna. Nu mäts det, sedan kvartal två 2022, genom att resenären får en Ipad i handen och svarar själv på frågorna. De mäts från 0 till 5 i stället. Västtrafik har observerat från övriga trafikslag och partners att resenärerna svarar mer negativt när de svarar själva i sin Ipad.

**Åtgärd:**

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). Genomsnitt avser samma månader 2021 & 2022 även om alla månader är med i tabellen för 2021.*

**Analys:**

Oktobers trafikservicegrad uppgår till 93,5 procent. Det innebär en sämre trafikservicegrad med 1,4 procentenheter jämfört september. Den främsta orsaken till en sämre trafikservicegrad jämfört september är flera händelser där akuta fel uppstått i banan som inneburit omfattande trafikavstängningar. Även förseningar och hinder i framkomligheten ökade i oktober. Däremot har störda turer pga. fordonsfel och förarbrist minskat.

**Åtgärd:**

Problemen med omfattande akuta fel i banan har lyfts i leverans100. Infrastruktur och driftsäkring ser över besiktningsmetoder och för dialog med TK kring planering och förebyggande åtgärder i banan. Framkomlighetsproblemen förs i dialog med VT. Övergripande åtgärder återfinns i GS produktstrategi

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

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). Genomsnitt avser samma månader 2021 & 2022 även om alla månader är med i tabellen för 2021.*

**Analys:**

I oktober är punktligheten nere på 73,4 procent. I september låg punktligheten på 76,7 procent. Jämfört oktober 2021 låg punktligheten på 75,8 procent. Den negativa trenden fortsätter och kan kopplas till ett ökat reande och ökade framkomlighetsproblem.

**Åtgärd:**

För att försöka hitta konkreta orsaker och platser där punktligheten avviker finns planer att utföra någon form av studie som innebär att flera personer åker i linjenätet och dokumenterar var och varför problemen uppstår. Övergripande åtgärder återfinns i GS produktstrategi.

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:s examinationsteam har under vecka 45 utfört platsbesök hos 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 oktober 2022**

## 2.7 Resultatrapport (1|3)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **(Mkr)** | **Utfall** | **Budget** | **Avvikelse** | **Samma period Fg år** |  | **Årsbudget** | **Prognos** | **Avvikelse** |
| LINJETR & ÖVR TR TJ AO SPÅR | 815,0 | 814,4 | 0,5 | 759,8 |  | 978,8 | 979,3 | 0,4 |
| BAN- & LEDINGSUNDERHÅLL | 154,2 | 162,5 | -8,3 | 156,8 |  | 195,0 | 181,5 | -13,5 |
| SÅLDA TJÄNSTER | 0,2 | 1,9 | -1,7 | 16,3 |  | 2,3 | 0,8 | -1,4 |
| TILLVERKN EGNA ANLÄGGN | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,8 |  | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| ÖVRIGA INTÄKTER | 31,1 | 18,2 | 12,9 | 25,9 |  | 21,6 | 36,8 | 15,3 |
| **SUMMA INTÄKTER** | **1 000,6** | **997,1** | **3,5** | **959,6** |  | **1 197,7** | **1 198,5** | **0,7** |
| DRIFT MATERIAL TJÄNSTER | -212,5 | -182,6 | -30,0 | -221,2 |  | -223,4 | -254,7 | -31,2 |
| LOKALKOSTNADER | -69,7 | -64,8 | -4,8 | -60,3 |  | -77,8 | -91,5 | -13,8 |
| ÖVRIGA KOSTNADER | -93,7 | -72,5 | -21,2 | -87,2 |  | -86,2 | -93,8 | -7,6 |
| PERSONALKOSTNADER | -594,4 | -657,1 | 62,7 | -580,5 |  | -787,5 | -721,6 | 65,9 |
| AVSKRIVNINGAR | -15,7 | -18,5 | 2,8 | -16,7 |  | -22,8 | -19,0 | 3,8 |
| **SUMMA KOSTNADER** | **-986,0** | **-995,4** | **9,5** | **-965,8** |  | **-1 197,7** | **-1 180,6** | **17,1** |
| **RES FÖRE FINANSIELLT NETTO** | **14,6** | **1,7** | **13,0** | **-6,3** |  | **0,0** | **17,9** | **17,9** |
| FINANSIELLA INTÄKTER | 0,6 | 0,1 | 0,5 | 0,4 |  | 0,1 | 0,7 | 0,5 |
| FINANSIELLA KOSTNADER | -0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |  | 0,0 | -0,1 | -0,1 |
| **RES FÖRE BOKSL DISP & SKATT** | **15,2** | **1,8** | **13,4** | **-5,9** |  | **0,1** | **18,4** | **18,3** |

**Analys:**

Göteborgs Spårvägar redovisar efter oktober ett resultat på 15,2 mnkr efter finansiellt netto, vilket är 13,4 mnkr högre än budgeterat.

Prognos för helåret uppgår till 18,4 mnkr, vilket är en förbättring mot föregående prognos med 23,3 mnkr. Den positiva förändringen mot föregående månad består främst i ny bedömning gällande personal-kostnaderna men också annan hantering av inköp av hjulaxlar än tidigare planerat. Personalkostnaderna avviker totalt med 65,9 mnkr i prognosen efter oktober månad. 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) efter-släpning av rekrytering av vakanta tjänster 4) färre spårvagnselever i utbildning än budgeterat 5) hög sjukfrånvaro under kvartal 1 vilket gett positiv effekt på personalkostnaderna.

Bolaget visar fortsatt negativ prognos gällande drift, material och tjänster, dock har prognosen förbättrats mot föregående månad. Planerat inköp av hjulaxlar om 15 mnkr uteblir och hanteras utanför avtalet. Bolaget har gjort ny bedömning gällande kostnader för utrangering M28:or, vilket försämrar prognosen med 8 mnkr. 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 mnkr vilket har beaktats i prognosen.

Bolaget har fått ta del av covid-relaterade statliga bidrag om ca 5,7 mnkr 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:**

Arbetet med rekrytering av personal och utbildning av förare pågår. Bolaget arbetar med personalstrategier för att behålla, attrahera och rekrytera nya medarbetare. Upphandling fordonsdelar sker med god framförhållning för att säkerställa bättre pris. Dialog pågår med Trafikkontoret för att komma till rätta med negativ avvikelse inom Utförandeentreprenadavtalet.

*Källa (gäller för hela 2.7): Navision*

fordonsdelar sker

**Ekonomiskt resultat Utförandeentreprenadavtalet oktober 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 | 164,5 | 175,0 | -10,5 | 170,9 |  | 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 | 17,9 | 12,8 | 5,1 | 17,7 |  | 15,4 | 16,1 | 0,6 |
| **SUMMA INTÄKTER** | **182,4** | **187,8** | **-5,4** | **189,8** |  | **225,4** | **212,5** | **-12,9** |
| DRIFT MATERIAL TJÄNSTER | -88,4 | -67,6 | -20,8 | -88,5 |  | -81,6 | -100,9 | -19,4 |
| LOKALKOSTNADER | -8,7 | -8,4 | -0,3 | -8,8 |  | -10,1 | -11,3 | -1,3 |
| ÖVRIGA KOSTNADER | -29,0 | -26,3 | -2,6 | -30,0 |  | -31,6 | -33,8 | -2,2 |
| PERSONALKOSTNADER | -64,8 | -79,4 | 14,6 | -64,5 |  | -95,9 | -76,5 | 19,4 |
| AVSKRIVNINGAR | -4,1 | -5,1 | 1,1 | -4,3 |  | -6,3 | -4,9 | 1,4 |
| **SUMMA KOSTNADER** | **-194,9** | **-186,9** | **-8,1** | **-196,1** |  | **-225,4** | **-227,5** | **-2,1** |
| **RES FÖRE FINANSIELLT NETTO** | **-12,5** | **1,0** | **-13,5** | **-6,3** |  | **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** | **-12,5** | **1,0** | **-13,5** | **-6,3** |  | **0,0** | **-15,0** | **-15,0** |

**Analys:**

Resultatet för Utförandeentreprenadavtalet för oktober är -12,5 mnkr vilket är 13,5 mnkr lägre än budgeterat.

Prognosen för Utförandeentreprenadavtalet redovisar ett negativt resultat om 15 mnkr, vilket är en oförändrad prognos mot föregående månad. Den negativa utvecklingen avser i huvudsak inhyrda och köpta tjänster, men även avvikelser i á-priser och diskrepanser kopplat till debiterbar tid. 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.

**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. Vidare kommer en ny ekonomistyrningsmodell lanseras för att bättre följa upp arbetstimmar och prismodeller i form av för- och efterkalkyler. Ekonomiarbetet kommer renodlas för att skapa tydlighet och bättre uppföljningsmöjligheter.

**Ekonomiskt resultat Trafikavtalet oktober 2022**

## 2.7 Resultatrapport (3|3)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **(Mkr)** | **Utfall** | **Budget** | **Avvikelse** | **Samma period Fg år** |  | **Årsbudget** | **Prognos** | **Avvikelse** |
| LINJETR & ÖVR TR TJ AO SPÅR | 815,0 | 814,4 | 0,5 | 759,8 |  | 978,8 | 979,3 | 0,4 |
| BAN- & LEDINGSUNDERHÅLL | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |  | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| SÅLDA TJÄNSTER | 56,1 | 65,5 | -9,5 | 68,8 |  | 77,6 | 76,2 | -1,4 |
| TILLVERKN EGNA ANLÄGGN | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,8 |  | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| ÖVRIGA INTÄKTER | 28,9 | 20,3 | 8,6 | 26,3 |  | 24,0 | 38,6 | 14,6 |
| **SUMMA INTÄKTER** | **900,0** | **900,3** | **-0,3** | **855,7** |  | **1 080,5** | **1 094,1** | **13,6** |
| DRIFT MATERIAL TJÄNSTER | -135,6 | -128,4 | -7,2 | -150,4 |  | -158,0 | -169,8 | -11,8 |
| LOKALKOSTNADER | -74,7 | -69,3 | -5,4 | -67,3 |  | -83,1 | -95,6 | -12,5 |
| ÖVRIGA KOSTNADER | -117,5 | -99,1 | -18,4 | -107,0 |  | -118,0 | -123,5 | -5,5 |
| PERSONALKOSTNADER | -533,4 | -589,5 | 56,0 | -518,5 |  | -704,8 | -658,3 | 46,6 |
| AVSKRIVNINGAR | -11,6 | -13,3 | 1,7 | -12,4 |  | -16,6 | -14,1 | 2,5 |
| **SUMMA KOSTNADER** | **-872,8** | **-899,5** | **26,7** | **-855,7** |  | **-1 080,5** | **-1 061,3** | **19,2** |
| **RES FÖRE FINANSIELLT NETTO** | **27,1** | **0,7** | **26,4** | **0,0** |  | **0,0** | **32,9** | **32,9** |
| FINANSIELLA INTÄKTER | 0,6 | 0,1 | 0,5 | 0,4 |  | 0,1 | 0,7 | 0,5 |
| FINANSIELLA KOSTNADER | -0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |  | 0,0 | -0,1 | 0,0 |
| **RES FÖRE BOKSL DISP & SKATT** | **27,7** | **0,8** | **26,9** | **0,3** |  | **0,1** | **33,5** | **33,3** |

**Analys:**

Trafikavtalet visar för oktober ett resultat före finansiellt netto på 27,1 mnkr. Resultatet är 26,4 mnkr högre än budget.

Budgetavvikelsen på kostnadssidan är positiv och uppgår till 26,7 mnkr. 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 33 mnkr. 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 8 mnkr i merkostnader för utrangering M28 samt underhåll kopplat till M33 är med i prognosen.

Regeringen fattade under november månad beslut om att ge stöd kopplat till höga energipriser. Inom el-område 3 kommer bidraget att bli 50 öre per kWh för motsvarande ett års elförbrukning. Det motsvarar ca 27 mnkr för Göteborgs Spårvägar totalt, varav Trafikavtalet står för merparten av elförbrukningen. Bidraget avser framtida elkostnader och därför tas bidraget inte med i årets prognos.

**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|7)

Tabellen visar bolagets ackumulerade externa kostnader genom antalet producerade tågkilometer för redovisad period och år. Visar på bolagets kostnadsutveckling per producerad kilometer.

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

**Analys:**

Oktobersutfall ligger 4 kr över budget. Kostnadsutfallet -22 är 1 procent lägre mot budget -22. Det beror på framför allt på lägre personalkostnader vilket väger upp ökade i kostnader för ban- och vagnsunderhåll.   
Från juni månad har antal km reducerats med 2 procent pga. spårabeten vilket också driver kostnadsökning.   
Om prognosen fortsätter med samma kilometerutveckling landar GS kostnad per producerat km på 85 km vilket är 1 kr mer än budgeterat.

**Åtgärd:**

För verksamheten är det viktigt att vi säkrar personalläget och fyller de vakanta tjänster som finns. Att materialtillgång och priser säkras samt en god framförhållning gällande infrastrukturarbeten, vilket ger en bättre prognos och mindre avvikelser. Reducering av den befintliga underhållsskulden på fordon skulle minska de avhjälpande kostnader samt underlätta kostnadsbedömningen. För att öka km antalet behöver vi säkra att rälsen kvalitén och planerat underhåll utförs i en takt som minskar oplanerat rälsunderhåll vilket generera minskat antal km.

### Västtrafikkostnader per tågkilometer

## 2.8 Ekonomiska nyckeltal (2|7)

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:**

Från och med augusti ligger produktionskostnad per km i enlighet med budget för avtalet. För 2022 har antalet tåg km varit i fas med budget fram till maj, men under hösten har antal km reducerats med 2 procent pga. spårabeten. Verksamhetskostnaderna har i stort sett legat under budgeterat värde för merparten av det fiskala året vilket resulterat i att kostnaden pre km avvikit från budget under första halvåret. Jämfört med utfallet oktober 2021 så ligger antalet tågkilometer och kostnader 4 procent lägre än samma period 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 spårvagn per tågkilometer

## 2.8 Ekonomiska nyckeltal (3|7)

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:**

Utfallsvärdet per oktober 22 är högre än budget pga. släpande underhåll trotts att tågkilometrar ligger 2 procent lägre jämfört mot budget, vilket förklaras med spårabeten samt indragen linje.

M32 -C revisionen får en konsekvens på utfallet som inte var budgeterad. Underhållskostnaderna för M29 har ökat som en konsekvens av den befintliga underhållsskuld där broms-fel är en stor kostnadsdrivare samt uppgradering för drift till 2026. Obsolet material för de äldre flottorna är en kostnadsdrivare.

Jämfört med utfallet oktober 2021 så ligger antalet tågkilometer 4 procent lägre men kostnader 1,4 procent högre än samma period 2022.

**Åtgärd:**

Långsiktig planering av underhåll i god tid för ökat tillförlitlighet av fordonsflottan för garanterat driftsäkerhet, funktionssäkerhet, underhållmässighet samt kostnadseffektivisering. Infasning av nya vagnar kommer att leda till en mer kostnadseffektivitet och ökat störningsfri trafik. Utrangering av M32 kommer att sänka KM priset per körd km.

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

## 2.8 Ekonomiska nyckeltal (4|7)

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

**Analys:**

Utfallet ligger i linje med plan men då fokus har legat på annat i verksamheten har ytterligare analys skjutits på framtiden.

**Åtgärd:**

Långtidsplanering och underhållsplan för banan som en förutsättning ger möjlighet att utveckla verksamheten med god framförhållning och god ekonomisk planering.

### Trafikproduktionskostnad per förare

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

**Analys:**

Utfall -22 mot budget -22 är 1,3 procent lägre per oktober. Pga. förarbrist, har befintlig personal behövts tas i trafik och utbildningar samt personalärenden har skjutits på framtiden vilket medfört obalans i utfall gentemot budget vilket kommer fortlöpa under det fiskala året. Ris finns att detta fortlöper 2023.  
Jämfört med utfallet oktober 2021 så ligger antalet förartimmar 5 procent lägre men kostnader 1 procent högre än samma period 2022.

**Åtgärd:**

En gemensam långsiktig bemanningsstrategi för att täcka förarbehovet 2023- och framåt behöver tas fram, förankras och implementera i verksamhetens berörda avdelningar. Vi ser att det finns ett förarbehov som inte täckas trotts de förarutbildningar som idag genomförs.

* + 1. Västtrafikkostnader per delresa

## 2.8 Ekonomiska nyckeltal (5|7)

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:**

Utfall -22 mot budget -22 är 3,6 procent lägre per oktober. Kostnaderna för 2022 är 3 procent högre än samma period 2021 dock har antalet delresor ökat med 31 procent. Den markanta ökningen i antal delresor och konsekvensen av personalbrist är de primära anledningarna till reducering av kostnaderna per delresa. Konsekvensen av personalbristen är att personalaktiviteter som utbildning och hälso-satsningar har skjutits på framtiden för att personalen behövts i driften

**Åtgärd:**

Göteborgs Spårvägar har reviderat produktstrategin som ska bidra till ett ökat resande som kommer att leda till lägre västtrafikkostnad per delresa. En bemanningsstrategi ska kunna tillgodose behoven av trafik- och fordonspersonal och spårvagnselever.

*7*

* + 1. Trafikkontorskostnader per delresa

## 2.8 Ekonomiska nyckeltal (6|7)

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. Ackumulerat antal delresor jan-okt 2022 är drygt 31 procent mer än jan-okt 2021 vilket gör att västtrafikskostnader per delresa blir lägre trotts 12 procent ökning i kostnader.  
Ytterligare analys behöver göras framgent.

**Åtgärd:**

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

### Fakturavärde

## 2.8 Ekonomiska nyckeltal (7|7)

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

**Analys:**

Antalet upphandlade leverantörer har historiskt medelmässigt legat på en nivå om 74,3 procent. I jämförelse med september månads 76,2 procent tyder på en viss minskning av antalet upphandlade leverantörer. GS ligger i snitt under 2022 mellan 70 - 80 procent upphandlade leverantörer i stort, men i vissa avdelningar kan det avvika något mer vilket tyder på att det dels kan kopplas till produkter och tjänster som inte omfattas av ramavtal.

**Åtgärd:**

Som en del av åtgärderna behöver vi i första hand se över i vart avvikelserna är som störst med fokus på avdelningsnivå. Vi behöver föra en dialog med de mest frekventa beställarna och arbeta med utbildnings-insatser och öka kunskaperna kring avtal, ramavtal och beställningsrutiner. Vi behöver dessutom tillgängliggöra aktiva avtal och ramavtal genom kontinuerlig dialog med frekventa beställare. Ett förslag som är aktuellt är att skapa ett inköpsforum med frekventa avtalsanvändare och därigenom informera om aktuella avtal. Uppföljning är nödvändig på års- och halvårsbasis med fokus på att fånga upp tankar och förbättringar kring ramavtalsinnehållen så att det passar verksamhetens dagliga behov.



# 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:**

Under oktober månad var det totalt 20 st begäran. 17 av dessa lämnades ut i tid, inom 3 dagar och 3 st lämnades ut efter mer än 3 dagar. Målet är att 100 procent av utlämnande av allmänna handlingar ska ske inom 3 dagar. Anledningen till att 3 st lämnats ut för sent beror på dels resursbrist för att få fram de begärda handlingarna ute verksamheten och dels att verksamheten inte prioriterat att få fram underlag. Att det skulle vara resursbrist eller inte prioriterar att ta fram begärda underlag gör att bolaget inte har den lagefterlevnad som krävs både på lång och kort sikt.

**Åtgärd**:

Fortsätta informera/utbilda i offentlig- och sekretesslagen och allmänna handlingar och hanteringen vid en begäran om utlämnande av allmänna handlingar. När en begäran om allmänna handlingar sker måste detta prioriteras, då offentlig- och sekretesslagen är en grundlag.

### 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:**

De positiva artiklarna handlar om en passagerare som ingrep mot klottrare och tackades av vår personal, plus rapportering om kulturpristagaren. De negativa artiklarna är inte negativa mot GS per definition, men vårt varumärke förekommer i ett sammanhang som i sig är negativa. En av de negativa artiklarna handlar om trafiksäkerhet och reportern har vinklat statistiken till vår nackdel, när statistiken de facto är positiv. Dessutom utsätts en av våra medarbetare för att dennes citat sätts in i ett missvisande sammanhang av reportern.

**Åtgärd:**

Ej aktuellt.

### 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:**

Under oktober har det skett tre personuppgiftsincidenter. En incident har anmälts till Integritetsskydds-myndigheten (IMY), då det bedömdes föreligga en hög konsekvens för den registrerades fri- och rättigheter. Det är få inrapporterade incidenter, men finns troligen ett stort mörkertal.

**Åtgärd**:

Fortsätta utbilda i dataskydd och förklara vikten av att inrapportera personuppgifter så snart de upptäcks. Genom att rapportera in incidenter, kan vi som bolag vidta förbättringsåtgärder. Vilket blir svårt om det är ett stort mörkertal. Genom att rapportera in incidenter kan vi som bolag vidta förbättringsåtgärder. Vilket blir svårt om det är ett stort mörkertal.

**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:**

Under oktober månad har vi haft 12st vägtrafikolyckor som därmed ger oss 133st olyckor ackumulerat under 2022. Utfallet fortsätter se bra ut jämfört med samma period förra året och vi ser ut att kunna hålla oss bättre än det uppsatta målet för 2022. Trafikmiljön är fortfarande tyngd av stora påverkningar i form av arbeten som i sig leder till ökade incidenter inom andra olyckskategorier, t.ex. Fall-i-vagn samt personolyckor, vilka har en mycket negativ utveckling.

**Åtgärd:**

Fortsätter analysera vägtrafikolyckor/tillbud på speciellt drabbade platser samt arbetar med lösningsförslag för att åtgärda dessa. Närvarar på förarnas arbetsplatsträffar under kommande period för att informera om utmaningar och den trafikbild vi har idag. Närvara på arbetsplatsträffar och håller informationsträffar på Göta Källare.

### Antal kollisioner

## 3.2 SKIP och förbättring (2|7)

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

**Analys:**

Totalt är det samlade antalet kollisioner under 2022 på en hög nivå, men antalet kollisioner under oktober har varit låga i jämförelse med samma period för föregående år. Den större delen av antalet kollisioner är kopplat till trafikomläggningar, som genomförts till följd av spårarbeten, samt rangering av vagnar inom vagnhallarna. De kollisioner som inträffade i vagnhallarna har varit av mycket lindrig art. Men vi har nolltolerans som mål, så vi ser fortfarande allvarligt på de incidenter som skett.

**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

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:**

Det pågår en negativ trend i spårvagnstrafiken där vi under oktober haft ytterligare 5st olyckor under kategorin fall-i-vagn. Vi ser även att antalet inrapporterade tillbud fortsätter att vara låga. 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 samt kraftiga inbromsningar.

**Åtgärd:**

Vi har påbörjat en utredning med innehållande enkätundersökning för att analysera möjliga åtgärder samt för att öka intresset för tillbuds-rapportering. Dessutom för vi dialog med gruppchefer på Göta Källare hur vi skall bemöta samt jobba med denna negativt gående trend på effektivaste sätt.

## 3.2 SKIP och förbättring (3|7)

### Antal ordningsstörande händelser per miljon delresor

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. 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.

## 3.2 SKIP och förbättring (4|7)

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

**Analys:**

Ordningsstörande – Antalet ordningsstörande har under 2022 legat på en relativt stabil nivå. Vi kan börja skönja ett mönster både utifrån data för 2021 och 2022 där vi har en puckel under sommarmånaderna. Den största posten (snitt 44,4 procent av det totala antalet 2022) utgörs av kategorin ”påverkade ombord”. Den näst största posten (snitt 26,8 procent av det totala antalet 2022) utgörs av kategorin ”förorening på spårvagn”. Enligt Svensk kollektivtrafiks Kollektivtrafikbarometer 2022 är ”bråkiga och stökiga personer” och ”otrevliga platser och fordon” en källa till otrygghet. Antalet ordningsstörande händelser ligger nu i nivå med målet för 2022.

Antalet invändigt och utvändigt klotter fortsätter att öka jämfört med augusti men ligger fortfarande väl under antalet ackumulerade händelser för 2021. Antalet klotterhändelser för 2022 börjar dock närma sig målet för 2022. Skadegörelse och klotter är enligt våra medarbetare som arbetar med klottersanering ett växande problem både ur ekonomisk hänsyn och arbetsmiljömässigt. Men arbetet är viktigt utifrån Västtrafiks krav och resenärernas upplevelse av resan.

Antalet händelser med hot och våld ligger på en stabil nivå under 2022. Juni 2022 utgjorde ett undantag med ett nästan dubbelt antal händelser med hot och våld. Enligt arbetsmiljöverkets egen statistik är hot och våld mot anställda i kollektivtrafiken ett stort problem. Tågmästare samt buss- och spårvagnsförare ligger på första respektive sjunde plats på listan över antalet anmälda arbetsplatsolyckor med sjukfrånvaro orsakat av hot och våld.

De kunskapshöjande insatser som vi genomfört under 2022 ser ut att ge resultat då antalet anmälda händelser för 2022 ligger väl under antalet för 2021 och väl under målet för 2022.

**Åtgärd:**

Fortsätta hög rapporteringsgrad. Stärka föraren i att vidta åtgärder för att minska antalet ordningsstörande händelser. Fortsatt hög ambition utifrån kvalitetskrav. Fortsätta arbeta med att minska risken för hot våld och konflikter genom att synliggöra och utbilda.

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

### Antal genomförda riskanalyser

## 3.2 SKIP och förbättring (5|7)

Riskanalyser ska genomföras vid förändringar för att identifiera risker och på förhand kunna eliminera dem 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.

*Källa: Riskanalysjournal*

**Analys:**

Antalet inrapporterade genomförda riskanalyser för oktober 2022 är 27 stycken. För att kunna dra slutsatser kring ifall vi ligger på en god nivå krävs längre mätperioder. Det är svårt att dra slutsatser utifrån antalet genomförda riskanalyser då dessa ska genomföras vid förändringar i verksamheten.

**Åtgärd:**

Fortsätta informera om när och hur vi ska genomföra riskanalyser.

### Andel genomförda skyddsronder och egenkontroller enligt plan

## 3.2 SKIP och förbättring (6|7)

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)*

*I ovan diagram visas bara de avdelningar som har skyddsronder eller egenkontroller inplanerade under månaden.*

**Analys:**

Antalet genomförda egenkontroller enligt plan för oktober ligger under de genomförda i oktober 2021 och under målet med 100 procent genomförda egenkontroller enligt plan. Egenkontroller och ronder är ett av våra viktigaste verktyg för att undersöka vår arbetsmiljö, miljö och säkerhet samt identifiera risker och brister i vår verksamhet. Konsekvenserna av ej genomförda egenkontroller kan innebära att brister inte identifieras och därför ej åtgärdas. Det är enligt enheten för Trygghet och internsäkerhet en planerings- och organisatorisk fråga.

**Åtgärd:**

Chefer och ledare i verksamheterna säkerställer planering och organisation så att egenkontroll och rond genomförs.

### Andel genomförda och godkända Trafiksäkerhets- och Trygghetskontroller

## 3.2 SKIP och förbättring (7|7)

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

*Källa: Trafiksäkerhet- och Trygghetsplanen 2022*

**Analys:**

Trafiksäkerhet: 100 procent genomförda kontroller. Trygghet: Orsaken till att Trygghetskontrollen ej är godkänd till 100 procent är att process för riskhantering ej är på plats.

**Åtgärd:**

Trafiksäkerhet: Inga åtgärder. Trygghet: Process för riskhantering tas fram.

### Antal händelser per skadeorsak (arbetsmiljö)

Ska uppdateras

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

## 3.3 HR och kultur (1|8)

En årsarbetare motsvarar 1600 arbetade timmar och planeras i förväg för hela kalenderåret. Nedan diagram visar antal årsarbetare ackumulerad uppgift från årets början.



*Källa: Bokksus*

### Antal heltidsanställda kollektivmedarbetare per avdelning samt totalt

Ska uppdateras.

### Antal heltidsanställda tjänstemän per avdelning samt totalt

## 3.3 HR och kultur (2|8)

Ska uppdateras.

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

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Avdelning | Antal tjänstlediga | Antal föräldralediga |
| Ekonomi och upphandling | 0 | 1 |
| Fordon och driftsäkring | 2 | 4 |
| HR och kultur | 1 | 1 |
| Infrastruktur och driftsäkring | 1 | 3 |
| Ledning och kommunikation | 0 | 0 |
| Marknad och produkt | 0 | 1 |
| SKIP och förbättring | 1 | 1 |
| Trafikledning och information | 0 | 1 |
| Trafikpersonal och service | 5 | 29 |
| GS | **10** | **41** |

### Kvinnliga och manliga medarbetare per avdelning samt totalt

## 3.3 HR och kultur (3|8)

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

### Personalomsättningshastighet per avdelning – 2021 helår

## 3.3 HR och kultur (4|8)

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*

**Analys:**

**Åtgärd:**

### Sjukfrånvaro

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|8)

## 3.3 HR och kultur (6|8)

**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 (7|8)

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. Trafikpersonal och service har mest övertid under perioden. Det beror på svårigheter att bemanna med förare i tillräcklig omfattning.

**Åtgärd:**

Vad gäller bemanning av förartjänsterna behövs åtgärd i form av ett strategiskt kompetensförsörjningsarbete samt ett förbättrat arbetsgivarerbjudande.

### Utbildningar

## 3.3 HR och kultur (8|8)

Ska uppdateras.

### Antal praktikanter på Göteborgs Spårvägar

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Avdelning | Antal praktikanter, grundskola | Antal praktikanter, sommarjobbare,  gymnasie- och yrkeshögskola |
| Ekonomi och upphandling | 0 | 0 |
| Fordon och driftsäkring | 0 | 3 |
| 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 | **0** | **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 oktober var antalet planerade fordonsturer i linjetrafik 87 957st vilket är i nivå med budgetproduktion. Spårarbeten är den faktor som främst påverkar antalet turer och i oktober utfördes följande spårarbeten på kvällar och helger vilket påverkade produktionen marginellt: Hisingsbron 1, Sahlgrenska, Hisingsbron 2, Vågmästareplatsen, Korsvägen, Snabbspåret, Runstavsgatan.

**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 oktober var antalet planerade tidtabellskilometer för fordon i linjetrafik i nivå med budgetproduktion (0,478% mindre tidtabellskilometer än budgetproduktion). Följande spårarbeten utfördes på kvällar och helger vilket påverkar produktionen marginellt: Hisingsbron 1, Sahlgrenska, Hisingsbron 2, Vågmästareplatsen, Korsvägen, Snabbspåret, Runstavsgatan.

**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 oktober var antalet planerade förarminuter per tidtabellskilometer i linjetrafik strax under målet.  
Följande spårarbeten utfördes på kvällar och helger vilket påverkar produktionen marginellt: Hisingsbron 1, Sahlgrenska, Hisingsbron 2, Vågmästareplatsen, Korsvägen, Snabbspåret, Runstavsgatan. Resultatet visar även att månadens spårarbeten minskade kilometer i större utsträckning än förartimmar om än på en marginell nivå (turer planerades om till sträckor med minskad distans och reshastighet pga. spårarbeten).

**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 oktober var antalet planerade förartimmar totalt i linjetrafik i nivå med budgetproduktion (0,025 procent mer än budgetproduktion). Följande spårarbeten utfördes på kvällar och helger vilket påverkar förartimmarna marginellt: Hisingsbron 1, Sahlgrenska, Hisingsbron 2, Vågmästareplatsen, Korsvägen, Snabbspåret, Runstavsgatan.

**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 oktober var genomsnittlig hastighet av fordon i högtrafik 0,41km/h lägre än målet. Systematiskt återkommande och påverkande faktorer är bland annat ökat antal resande, signalprioritet, icke hindrade spårarbeten, utformning, lastningstider, stoppande fel och andra trafikslag i vägen som bidrar till att målet inte uppnås. Resultatet innebär att produkten inte uppnår optimal kapacitet och effektivitet.

**Åtgärd:**

Se produktstrategi 2022, Genomförandeplan Spårvagn samt underlag Framkomlighetsanalys & åtgärder kort-/ medel- och långsikt. Samtliga dessa strategier/ underlag och åtgärder omhändertags samt följs upp inom partnerskapsmodellen med VT.

### 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 fem till tio 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 i oktober var 5 vilket är strax under medel som är 5,8 per månad. Totalt antal kundärenden i oktober var 598, vilket är en minskning med drygt 34 procent i jämförelse med föregående år samma månad. Orsaken till färre antal kundärenden i oktober i år beror på att föregående år samma månad togs spårvagnsmodell M28 ur trafik vilket bidrog till högre antal klagomål från resenärer. I övrigt är orsaken till färre antal kundärenden i oktober i år spårarbeten: Hisingsbron 1, Sahlgrenska, Hisingsbron 2, Vågmästareplatsen, Korsvägen, Snabbspåret och Runstavsgatan. Trafikbolag för drygt 40 ersättningsbussar har i stället fått synpunkter från resenärer.

**Åtgärd:**

Behov av utveckling av rutiner för hantering av kundsynpunkter tillsammans med Västtrafik och Trafikkontoret. En lista med förbättringsförslag för processen hantera kundsynpunkter har sammanställts av Göteborgs Spårvägar och delas med ansvariga på Västtrafik kundservice.

Behov av uppföljning för respektive avdelning/enhet utifrån kategorier kundsynpunkter bland annat genom anpassade rapporter, för att bättre kunna följa upp vilka åtgärder som borde vidtas och om åtgärder gett resultat. Vi inväntar ett nytt system för kundsynpunkter som Västtrafik äger och för närvarande testar. Vi inväntar det nya systemet för kundsynpunkter innan vi tar fram nya anpassade rapporter. Lanseringen av systemet har dessvärre försenats. 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. Alla förslag på åtgärder behöver ses över och delvis påbörjas av respektive avdelning vilket är ett mycket omfattande arbete där prioritering av alla åtgärder först behöver göras. Sammanställningen kategorier kundsynpunkter med tillhörande förslag på åtgärder förväntas bli presentabel i början av 2023. I samband med fordonsforum den 6:e september fick samtliga medlemmar av forumet ett urklipp med alla kategorier kundsynpunkter och förslag på åtgärder relaterat till fordon. Åtgärder har påbörjats av Västtrafiks fordonsförvaltning spårvagn med förhöjt lägsta volym på utrop för att minska antalet klagomål från resenärer om att utrop saknas för spårvagnsmodell M31 och M32. Test utfördes för ett antal spårvagnar av spårvagnsmodell M31 från 16 september till 15 oktober. Efter testet räknar man med att höja ljudnivån på utrop på samtliga M31 och då bör det bli samma ljudnivå som från spårvagnsmodell M33.

### 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 | 386 |  |  | 3608 |
| Förare | 69 | 81 | 95 | 62 | 78 | 68 | 67 | 68 | 70 | 76 |  |  | 734 |
| Fordon | 67 | 62 | 45 | 41 | 33 | 38 | 31 | 42 | 35 | 29 |  |  | 423 |
| Körde förbi hållplats | 31 | 22 | 22 | 19 | 19 | 17 | 21 | 14 | 17 | 26 |  |  | 208 |
| Fullsatt fordon | 38 | 24 | 31 | 7 | 12 | 9 | 8 | 2 | 6 | 5 |  |  | 142 |
| Information på fordon | 6 | 12 | 10 | 11 | 15 | 8 | 8 | 4 | 6 | 19 |  |  | 97 |
| Olycka/ Trafikolycka/ Skada | 5 | 4 | 8 | 8 | 13 | 9 | 8 | 14 | 9 | 8 |  |  | 88 |
| Trafikutveckling | 12 | 8 | 9 | 2 | 3 | 9 | 7 | 7 | 10 | 11 |  |  | 78 |
| Störningsinformation | 4 | 8 | 9 | 4 | 2 | 7 | 3 | 0 | 1 | 6 |  |  | 44 |
| Övrigt | 11 | 21 | 22 | 9 | 26 | 18 | 17 | 12 | 14 | 15 |  |  | 165 |
| **Totalt** | **441** | **583** | **764** | **518** | **843** | **612** | **330** | **423** | **492** | **581** |  |  | **5587** |

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

**Analys:**

Majoriteten negativa kundsynpunkter fortsatt relaterat till inställda turer och förseningar. Antalet kundsynpunkter för övriga kategorier såsom förare och fordon är också på normalnivå. Orsaken till färre antal kundsynpunkter generellt i oktober i år beror på att föregående år samma månad togs spårvagnsmodell M28 ur trafik vilket bidrog till högre antal klagomål från resenärer. I övrigt är orsaken till färre antal kundärenden i oktober i år spårarbeten: Hisingsbron 1, Sahlgrenska, Hisingsbron 2, Vågmästareplatsen, Korsvägen, Snabbspåret och Runstavsgatan. Trafikbolag för drygt 40 ersättningsbussar har i stället fått 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.

**Analys:**

Resultatet för punktligheten sjönk till 69,8 procent jämfört med 74,4 procent månaden innan. Detta är det sämsta resultatet sedan mätningarna började i maj 2021. Detta kan delvis förklaras med att vi ligger på lägsta nivån hittills när det gäller tidiga avgångar. För oktober 2021 så låg tidiga avgångar på 3,6 procent och för oktober 2022 är samma siffra på 2,6 procent på dessa 10 valda hållplatser. Resultatet är alltså 1 procentenhet bättre än ett år tillbaka. Men detta kan alltså medföra större antal sena turer.

För att nå målet på 82 procent behövs åtgärder inte bara för tidiga avgångar utan för sena avgångar i större utsträckning med. Detta kan uppnås med aktiv trafikledning och minutiös tidtabellsplanering.

Vi mäter data på centrala knytpunkter och här är resultatet lite sämre än på hela banan. I Brunnsparken avgår 9,4 procent avgångar för tidigt vilket är det värsta stället och en ökning med 3 procentenheter sedan oktober 2021. På övriga 9 knytpunkter så är det omvänt. Vi blir bättre på att hålla tiden överallt utom i just Brunnsparken. När det gäller sena avgångar har det, mätt med oktober 2021, blivit sämre överallt utom Järntorget där skillnaden dock är marginell. Detta förklaras bäst med att resandet har ökat då oktober 2021 var pandemi drabbat.

**Åtgärd:**

Trafikledning och information implementerar aktiv trafikledning vilket hjälper omlopp in i tabell i ett tidigare skede än tidigare då vi nästan bara arbetade reaktivt på samtal om sena avgångar. Under 2022 har Trafikledningen tillsammans med trafikpersonal informerat och övervakat tidiga avgångar och resultatet är att vi är på lägsta nivå hittills. Information om vad en tidig avgång är bör fortsätta kommuniceras till all trafikpersonal. Uppdragen från Trafikledning behöver mätas innan, under och efter för att nå djupare analyser.

*Källa: Västtrafiks Leveranskvalitet- rapport*

### Andel genomförda banbesiktningar enligt plan

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (1|6)

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 personal-brist. Kontaktledningsbesiktning: Tillsyn inte utförd pga. att det spårgående fordonet som används är ur funktion. Signal/växelmek: ligger efter mot plan pga. personalbrist.

**Åtgärd:**

Spårbesiktning: Avvikelsen meddelad beställaren, den slutliga förseningen av Säkerhets och underhålls-besiktning växelområden kommer att vara ca 3-4veckor. Detta påverkar inte tidsplanen gällande leveransen av resultatet av besiktningen till beställare. Kontaktledningsbesiktning: Det arbetas med frågan för att få i gång fordonet igen, men vi kommer troligtvis inte kunna göra tillsyn under november och december. Signal/växelmek: Avvikelsen meddelad beställaren, vi håller på att rekrytera personal.

### Andel genomförda mätningar enligt plan

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (2|6)

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|6)

*Källa: Underhållsplan 2022*

**Analys:**

Fortsatt bra väderförhållande vilket gör att det inte är mycket akuta åtgärder utan att vi kan köra enligt planerat. 1 missad slinga p.g.a. det var ett APT och att vi ansåg att denna sträcka kunde det väntas med tills nästa gång vi skulle köra denna slinga.

**Åtgärd:**

Åtgärden var att vi gjorde en bedömning att vi kunde avvakta.

### Antal tillfälliga hastighetsbegränsningar

Antalet tillfälliga hastighetsbegränsningar.

*Källa: Dynamiska spårvägskartan. Genomsnitt avser samma månader 2021 & 2022 även om alla månader är med i diagrammet för 2021.*

**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|6)

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 (Inga besiktningar planerade för jun, jul eller aug.)*

**Analys:**

100%

**Åtgärd:**

Inga åtgärder aktuella

### Andel fastighet felanmälningar

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (5|6)

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.

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

*Källa: Felanmälan-appen, Power Apps. Genomsnitt (gen.) avser samma månader 2021 & 2022 även om alla månader är med i diagrammet för 2021.*

**Analys:**

Samma status som september dock bättre bemanning nu.

**Åtgärd:**

Utförs testfall av Hexagon EAM, inte startat utökade planeringsmöten ännu men planeras i december.

### Andel genomfört godkända lokalvårdskontroller

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (6|6)

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. Genomsnitt avser samma månader 2021 & 2022 även om alla månader är med i diagrammet för 2021.*

**Analys:**

Resultatet är i nivå med 2021-års oktoberresultat. Något ner i förhållande till tidigare månader (augusti-september). 2022 har tidigare haft fullt godkända kontroller. I slutet av oktober har ett nytt företag tagit över lokalvårdsentreprenaden och därmed finns mycket ny personal på våra anläggningar, något som sannolikt påverkat kvalitén på lokalvården. Resultatet av oktobers kontroller bör inte få någon större påverkan då den nya personalen bör ha lärt sig rutiner och arbetssätt efter denna överlämningsperiod.

**Åtgärd:**

Nivån är trots en nedgång hög och jag anser inte att någon åtgärd krävs i dagsläget.

### 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 okt 2022** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Antal i okt | 55 | 80 | 64 | 25 (±0) | 0 | 224 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Veckodag** | **Maxantalet planerade fordon i samtida omlopp** | **Antal totala fordon**  **(med pedal-set) i okt** | **Andel reservflotta i okt** |
| 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 skall orsaka 0 stillastående dagar per månad  
*Högvärdeskomponent (HVK) saknas:* Material som Västtrafik anskaffar saknas 0  
*Resursbrist:* Kö i verkstaden på grund av kapacitet (personal, verktyg eller arbetsplats) 0  
*Händelser:* Olyckor och större skador på vagn 240  
*Övrigt:* Orsaker som ej faller inom kategorierna ovan 0**

\* Projekt så som revisioner, uppgraderingar och annan planerad verksamhet kan orsaka att fordon ej är tillgängliga för trafikering. Dessa är ej en avvikelse och räknas inte in i nyckeltalet.

*Källa: Fordonavstämningsjournal*

**Analys:**

Stillastående vagnar är ej på godkänd nivå, med 402 dagar jämfört med målet på 240 dagar. **Materialbrist** har denna månad 112 dagar. Detta beror främst på en återkommande brist på M32 där handkontrollen felar. **HVK saknas** har denna månad 0 dagar. **Resursbrist** har denna månad orsakat 49 dagar stillastående. Detta beror på en engångshändelse där materialbrist har orsakat en underhållsskuld på hjul M32 som nu arbetas av. **Händelser** har denna månad orsakat 241 stillastående dagar. Detta beror på två stycken kolliderade M32 som inväntar beslut om reparation eller utrangering från Västtrafik. **Övrigt.** Inga övriga orsaker noterades denna månad.

**Åtgärd:**

Åtgärder för stillastående vagnar hanteras främst med processarbete. **Material- och Resursbrister:**En förbättringsgrupp är initierad (av ledningsgrupp F&DS och processteam Förbereda Resa) och pågår över organisationen från avtal till montering för att förebygga material/resursbrister och öka planeringsnivån. **Händelser:**Kartläggning av processer för skadeverkstaden (av processteam Förbereda Resa) och ökad planering pågår för att minska ledtider vid händelser. Utan 418 och 429 som är stillastående av allvarliga olyckor når nyckeltalet sitt mål.

### 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:**

Vagnsflottan är vid satta mål för oktober. Notera att tillgängligheten skall nås, inte maximeras. Att ha 100 procent tillgänglighet innebär att utbildning, revision och underhåll utförs 0 procent. M29 överträffar mål. På grund av hög livslängd och risk skall målet fortsättningsvis vara lågt. M31 är inom sitt mål. M32 är inom sitt mål. M33 är under sitt mål

**Åtgärd:**

Projekt för driftsäkring och roståtgärder genomförs för att bibehålla M29 tillgänglighet, och de kommer att fortlöpa fram tills driftstopp 2026-06-01. För att höja målvärdet för M32 krävs åtgärder från vagnsägaren. M33 håller 89 procent tillgänglighet vardagar och 91 procent kvällar och helger. Vagnsleverantören noterar detta som 100 procent tillgänglighet under oktober då M33-flottan är i drift, utbildning eller underhåll. Vi på GS räknar enbart trafik.

### 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.

*Genomsnitt avser samma månader 2021 & 2022 även om alla månader är med i diagrammet för 2021.*

**Analys:**

Vagnsflottan når ej satta mål för september. M29 är något under godkänd nivå. Detta beror på en mängd fel med rotorsak i vagnens höga ålder. M31 är under godkänd nivå. Att den är låg beror på ett fel där kommunikationen mellan bromsdator och styrsystem larmar vid slirning, samt GS organisations trafiksäkra hantering av detta fel. Detta blir extremt tydligt vid lövhalka. 98 st. bromsfel noteras under månaden (det näst vanligaste felet är 11 st. dörrfel). M32 är under godkänd nivå, men har en toppnotering denna månad sett till de senaste två åren: 1) Den låga nivån beror på en stor mängd bestående fel från leverans av fordon. 2) Utöver systemen ovan finns en eskalerande brist i produktionskedjan på saknade leverantörer och under-leverantörer som orsakar obsolet material, vilket medför att det finns en stor mängd åldrade komponenter som flyttas runt mellan de vagnar som skall trafikeras. Detta skapar låg tillförlitlighet. M33 ligger över målet, och förväntas efter FTO och retrofit att kunna höja detta mål.

**Åtgärd:**

Åtgärder för M29 tas av Fordonsförvaltning med driftsäkring och roståtgärder där vanligt felande system ingår som revisionsobjekt i driftsäkringen. Den väntas pågå tills driftstoppet 2026-06-01. Åtgärder för M31 tas av Fordonsförvaltning tillsammans med leverantörerna av systemen med okänd tidplan. Tidigare lösning med mjukvaruförändring har komplicerats. Lösning kan vara att särskilja slirning från övriga bromsfel för att säkerställa rätt respons från organisationen. M32: Fel inom dörrar, sand och HVAC (skiljedomstolsåtgärder) hanteras som projekt hos Västtrafik. Upphandling för dörrar är påbörjat, men tidplan för samtliga åtgärder är ej kommunicerad. Åtgärder för att anskaffa obsolet material kommuniceras till och drivs av Västtrafik. Utvärdering av M32:ans framtid pågår inom partnerskapet GS/VT.

## 4.4 Fordon och driftsäkring (4|6)

### Kostnad trafikuppdrag

## 4.4 Fordon och driftsäkring (5|6)

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.

**Analys:**

M29 kilometerkostnad är stabil på grund av färre körda kilometer för oktober samt lägre kostnader. M29 utfall är 26 procent under budget. Det beror främst på en mindre materialbrist i bromsrevisionen som förskjutit underhållet på 3 vagnar tills nästa månad - vagnarna har inte körförbud.

Kostnad för M31 har gått upp under oktober och ligger 21 procent över budget. Främsta orsaken till den ökade kostnaden 2 st boggie-revisioner som är utanför underhållsbudgeten och varit i en uppstartsfas under 2021 - 2022.

M32 är nära budget med 3 procent och håller sig inom ramen för planerade kostnader och M33 inväntar full drift och övertagande av underhållet för att få börja mäta.

**Åtgärd:**

Avvikelser för M29 är en engångsföreteelse som åtgärdas i det systematiska arbetet medunderhålls-planeringen och hur det fungerar i SUP. M31 budget är uppdaterad 2023 för att inkludera boggie-revisionerna. Ingen åtgärd för M32.

### Andel genomfört spårvagnsunderhåll enligt underhållsplan

## 4.4 Fordon och driftsäkring (6|6)

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:**

I oktober var antalet planerade 230 för alla depåer. Antal utförda 192. Depå Rantorget och Ringön har inte nått målet pga. resursbrister för tillfället. Depå Majorna har nått målet.

**Åtgärd:**

Underhållschef från Ringön säger att snart får han in flera timanställda och med dessa nya medarbetare om inget annat anges kommer Ringön nå målet. Rantorget säger att inför november månad skall planera dessa mål. Depå Majorna kommer i november ha möte med rekryteringen om hur vi kan förbättra tidsramarna vi får in personal. Ledtiderna för att få in visstidsanställningar har vart extrem. Finns förbättringsområden i rekryteringsprocessen som vi kommer titta på samt den stora delen har vart problem med företags-hälsovården Previa som skapat stora problem för rekrytering av nya medarbetare.

### 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** |
| --- | --- | --- | --- |
| Oktober 2022 | 587 (543) | 37 (36) | 61 (61) |

### Antal rödljuskörningar

Otillåten passage av huvudsignalsäkerhetsanläggning. Anger antal gånger förare har kört förbi huvudsignalsäkerhetsanläggning / rödljus. Målet är att ha 0 rödljuskörningar.

*Källa: Händelseregistret, Hastus. Genomsnitt avser samma månader 2021 & 2022 även om alla månader är med i diagrammen för 2021.*

**Analys:**

En rödljuskörning mindre jämfört med förra månaden. Gemensamma nämnare denna månad är att två platser sticker ut; Gamlestankomplexet, signalsystem nummer ”GM15” och Slottskogvallen, signalsystem nummer ”SLX17”.

**Åtgärd:**

Individuella handlingsplaner för förare som kör mot rött kommer att fortsätta tillsammans med ett nära samarbete med säkerhet runt förebyggande åtgärder på banan.

### 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. Genomsnitt avser samma månader 2021 & 2022 även om alla månader är med i diagrammet för 2021.*

**Analys:**

Ökningen jämfört med förra månaden kommer från felkörningar i samband med omläggningar av linjetrafiken p.g.a. väg & spårarbeten som påverkade främst linje 7 och 8 under månaden.

**Åtgärd:**

Se hur informationen som ges till förarna kan förtydligas eller förenklas för att kompensera för mängden av information runt vägarbeten som innebär omlagda linjer, något som har ökat och inte kommer att minska framåt.

### 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. Övrig tid innebär läkarbesök enligt TFSF, M33 utbildning, MBU aktiviteter, förskjuten rast pga. försening, rapportskrivning, lyft ur säkerhetstjänst, reservtjänst, medarbetarsamtal, samtal med gruppchef, APT. Fortsätta planera så tidseffektivt som möjligt.

### Andel genomfört föraruppföljning enligt plan och gentemot NKI

## 4.5 Trafikpersonal och service (3|3)

**% 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**

