A picture containing outdoor, road, sky, way

Description automatically generated

2023



Januari

**Diarienummer 0005/23  
2023-02-15**

MÅNADSRAPPORT

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. Kvalitet    7. Resultatrapport    8. Ekonomiska nyckeltal | **3–18.** |
| 1. **Stödjande avdelningars leveranser**    1. Ledning och kommunikation    2. SKIP och förbättring    3. HR och kultur | **19–40.** |
| 1. **Operativa avdelningarnas leveranser**    1. Marknad och produkt    2. Trafikledning och information    3. Infrastruktur och driftsäkring    4. Fordon och driftsäkring    5. Trafikpersonal och service | **41–63.** |

Månadsrapport 2022

## 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

Årets första månad har passerat och det har inneburit att vår trafikproduktion har varit normal och vår övergripande leverans lite lägre än normalt 94,1 procent. Orsaken till detta är att första månaden så har vi haft flera infrastrukturproblem med avstängda spår som följd. Vi ser även ökande inställda turer kopplat till hinder i våra spår, broöppning, demonstrationer och detta är ju externa orsaker som vi inte har möjlighet att påverka. Punktligheten går även ner lite och detta är starkt kopplat till ökat resande och ökade framkomlighetsproblem i staden.

Resandet fortsätter att återhämta sig, i januari 2023 är antal delresor 10,6 miljoner vilket innebär en ökning om 40,5 procent i jämförelse med januari 2022. Totalt för 2023 så har vi ju en budget på 134 miljoner delresor vilket är ca 15 miljoner mer än utfall för 2022.

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

Under 2023 har vi identifierat ett antal fokusområden som vi kommer att arbeta med för att nå vårt mål att bli ett av Europas bästa spårvägs-bolag 2027. På väg mot detta mål vill vi delta i Utmärkelsen Svensk Kvalitet som är Sveriges mest prestigefyllda kvalitetsutmärkelse för framgångsrika organisationer.

Bolagets totala rörelseresultat per sista januari blev 3,6 mkr mot budgeterat -2,3 mkr. Merparten av de positiva avvikelserna finns kopplat till uttag/insättning lager samt personalkostnader. Bolaget prognostiserar i dagsläget ett nollresultat för båda avtalen, men ser redan nu att det kommer att vara svårt att nå en ekonomi i balans inom ramen för Utförandeentreprenadavtalet. Prislistan behöver framför allt ses över gällande övrig frånvarotid som just nu är högre än beslutad prislista.

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

Månadsrapport 2023



# 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 134 miljoner delresor totalt för 2023.

## 2.1 Resandeutveckling

*Källa: Västtrafiks kundräkningssystem och sålda biljetter*

**Analys:**

Resandet fortsätter att återhämta sig, i januari 2023 är antal delresor 10,6 miljoner vilket innebär en ökning om 40,5 procent i jämförelse med januari 2022.

**Åtgärd:**

Göteborgs Spårvägars produktstrategi för 2022 visar att linjenät, trafikmiljö, depåer och fordonsflotta behöver säkras och moderniseras på ett koordinerat sätt framöver. Produktstrategin håller på att revideras för 2023. Den kommande spårvägen i Lindholmsallén, som ska vara klar i slutet av år 2025, förväntas öka resandet med spårvagn. Det är oklart bland annat hur stor andel resande från buss som kommer att övergå till spårvagn. För att bibehålla resandet behöver bland annat fordonsfel, fordonsbrist och förarbrist långsiktigt minskas där leveransstatus följs upp med andel störningsfri trafik. Det finns risker att tappa kapacitet och därmed antal resenärer utan nya fordon som kan ersätta spårvagnsmodell M32 i början av 2030-talet och M31 under 2030-talet. Att göra resan med spårvagn mer pålitlig och förbättra restider innebär att fler kommer att välja att resa med spårvagn. Exempel på initiativ kopplat till framkomlighet är förbättring av trafiksignaler. Västlänken Station Haga har försenats vilket innebär osäkerhet gällande påverkan av resandet med spårvagn de kommande åren. Med nya kommande knutpunkter och nya möjligheter för resande och pendling, som blir resultatet av Västlänken, behövs eventuellt en strategi för hur kommer det att påverka resandet med spårvagn och vilka åtgärder som behöver vidtas.

Den 8 januari höjdes biljettpriset men ska sänkas tillbaka den 23 april på grund av det nya styret i regionen. Om biljettpriset sänks ytterligare i framtiden kommer fler att välja att resa med spårvagn.

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

*Källa: Västtrafiks Navet, Kundnöjdhet ombord / KNO*

**Analys:**

*Senaste* resan, tidigare *Nöjd med senaste resan*, har ökat under kvartal fyra 2022 vilket är viktigt då det visar resenärens totala summering av upplevelsen av resan. *Behagligt klimat*, *Personalen uppmärksam*, *Trevligt bemötande* och *Tryggt ombord* har ökat och är kopplade till *Senaste resans* resultat. Punktligheten har förbättrats sista kvartalet under 2022 trots vinterväder och det kan bero på att vi delvis kör lovtabell och det är färre omläggningar under december månad vilket är normalt. Övriga siffror är i stort sett oförändrade.

Vad det gäller målen så är det endast punkten *Personalen uppmärksam* som är nära att nå sitt mål för året. Siffran ackumulerat blir med exakt siffra på 3,93 under de tre kvartal som mäts under året 2022.

Våra delresor har ökat med drygt 28 procent vilket har påverkat både förarnas situation och resenärernas synpunkter. Det innebär mer arbetsbelastning för förarna och mer trängsel för resenärerna.

**Åtgärd:**

Målen för 2023 kan behöva revideras, speciellt *Störningsinformation* och *Tryggt ombord*. Under 2023 kommer samverkan mellan avdelningar att utvecklas för att flera åtgärder ska genomföras.

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; HOA). Genomsnitt avser samma månader 2022 & 2023 även om alla månader är med i tabellen för 2022.*

**Analys:**

Trafikservicegraden för januari 2023 är i genomsnitt 94,1 procent, en klar försämring jämfört med januari 2022 där vi nådde en Trafikservicegrad på 96,4 procent. Den svaga Trafikservicegraden i början av 2023 är dock på samma låga nivå som under Q4 2022. 2023 börjar med flera infrastrukturproblem med avstängda spår som följd. Totalt under har avstängda spår påverkat 1239 turer. Externa faktorer såsom förseningar, hinder i våra spår, broöppning, demonstrationer med mera har påverkat ca 1550 turer.

Övriga orsaker som påverkat vår Trafikservicegrad är:

- fordonsfel/brist ca 1300 turer

- förarbrist och felkörning ca 230 turer

- olyckor och tillbud ca 270 turer

**Åtgärd:**

Ett utökat trepartssamverkan men Stadsmiljöförvaltningen, Västtrafik och Göteborgs Spårvägar är initierat för att nå bättre resultat kring planering och samsyn kring banunderhåll. Affärsledning - Västtrafik/GS har startat ett projekt kring framkomlighet och punktlighet

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

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 2022 & 2023 även om alla månader är med i tabellen för 2022.*

**Analys:**

Punktligheten fortsätter i negativ trend. Utfallet i januari 2023 når 72,7 procent. Punktligheten påverkas så klart av antalet trafikstörningar. Men det finns även en koppling mellan ett ökat resande och punktlighet. Antalet hastighetsnedsättningar på platser där banan är i dåligt skick har också ökat och påverkar troligtvis punktligheten negativt.

**Åtgärd:**

Affärsledning Västtrafik/GS har startat ett projekt kring framkomlighet och punktlighet.

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 2022 som var 79.

*Källa: Medarbetarundersökning*

## 2.6 Kvalitet

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 drevs 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 utförde under vecka 45 platsbesök hos oss. Platsbesöket liksom den återföringsrapport som vi fått under december månad, där de beskriver GS styrkor och förbättrings-områden, 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 januari 2023**

## 2.7 Resultatrapport (1|3)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Resultaträkning (Tkr)** | **Utfall Jan 2023** | **Budget Jan 2023** | **Avvikelse** | **Budget helår 2023** | **Prognos helår 2023** |
| Nettoomsättning | 100 955 | 107 964 | -7 009 | 1 293 984 | 1 293 984 |
| Övriga rörelseintäkter | 3 380 | 293 | 3 087 | 3 250 | 3 250 |
| **- Rörelsens intäkter** | **104 334** | **108 256** | **-3 922** | **1 297 234** | **1 297 234** |
| Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster | -15 599 | -23 113 | 7 514 | -253 929 | -253 929 |
| Övriga externa kostnader | -18 916 | -17 559 | -1 357 | -209 750 | -209 750 |
| Personalkostnader | -63 729 | -67 424 | 3 695 | -801 685 | -801 685 |
| Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar | -2 449 | -2 449 | 0 | -31 872 | -31 872 |
| Övriga rörelsekostnader | -58 |  | -58 |  |  |
| **- Rörelsens kostnader** | **-100 751** | **-110 546** | **9 795** | **-1 297 236** | **-1 297 236** |
| **- Rörelseresultat** | **3 584** | **-2 289** | **5 873** | **-2** | **-2** |
| Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter | 123 | 4 | 119 | 50 | 50 |
| Räntekostnader och liknande resultatposter | 0 | -12 | 11 | -140 | -140 |
| **- Finansiella intäkter och kostnader** | **123** | **-8** | **130** | **-90** | **-90** |
| **- Resultat efter finansiella poster** | **3 707** | **-2 297** | **6 003** | **-92** | **-92** |
| **- Årets resultat** | **3 707** | **-2 297** | **6 003** | **-92** | **-92** |

*Källa (gäller för hela 2.7): Agresso*

**Analys:**

Den 1 januari genomfördes flera systembyten samtidigt inom bolaget, bland annat driftsattes tre nya ekonomisystem samt underhållsystemet EAM för Infrastruktur och Driftsäkring. Omställningen har krävt och kommer att kräva fortsatt utbildning och anpassning av arbetssätten kopplat till de nya systemen. Bolaget har ett gediget arbete framför sig gällande dataanalys och korrigeringar av arbetssätten för att komma i balans med systemtransaktionerna från EAM till ekonomisystemet Agresso. I och med detta presenteras i denna månadsrapport endast bolagets totala resultat per sista januari.

Bolagets totala rörelseresultat per sista januari blev 3,6 mkr mot budgeterat -2,3 mkr. Merparten av de positiva avvikelserna finns kopplat till lager (uttag och insättning av fordonsdelar samt lagerinventering Infrastruktur) samt kopplat till personalkostnader. Avskrivningar har bokats upp enligt budget då förseningar skett inom anläggningsredovisningen i samband med systemövergången. Bolaget redovisar per sista januari en prognos enligt budget för de två avtalen Trafikavtalet och Utförandeentreprenadavtalet. Dock kan vi redan nu se svårigheter att nå en ekonomi i balans gällande Utförandeentreprenadavtalet. Den indirekta frånvarotiden är fortsatt hög i relation till prislistan. Med största sannolikt kommer utfallet bli i paritet med 2022 års utfall gällande övrig frånvarotid, vilket genererar minskade intäkter om cirka 10 mkr på helåret. Verksamheten arbetar aktivt med fortsatta analyser av utfallet. När det gäller Trafikavtalets prognos finns det både identifierade möjligheter och risker under året. Bolaget har möjlighet att förbättra det ekonomiska resultatet i samband med beslut och utbetalning av elstöd. Förutsättningarna för elstödet är ännu inte konkretiserade och därför svåra att värdera. Det är också sannolikt att personalkostnaderna kommer att vara lägre i förhållande till budget. Riskerna vi ser är att det nya elavtalet under vissa perioder går på spotpriser, vilket gör att elkostnaderna är svåra att prognostisera. Bolaget aviserar också en eventuell hyreshöjning för depå Majorna.

**Åtgärd:**

Fortsatt dialog och arbete med Stadsmiljöförvaltningen gällande Utförandeentreprenadavtalet.

fordonsdelar sker

**Ekonomiskt resultat Utförandeentreprenadavtalet**

## 2.7 Resultatrapport (2|3)

Kommer uppdateras

**Analys:**

**Åtgärd:**

**Ekonomiskt resultat Trafikavtalet**

## 2.7 Resultatrapport (3|3)

Ska uppdateras

**Analys:**

**Åtgärd:**

### 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.

Ska uppdateras

**Analys:**

**Åtgärd:**

### Trafikavtalskostnader 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.

Ska uppdateras

**Analys:**

**Åtgärd:**

### 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.

Ska uppdateras

**Analys:**

**Åtgärd:**

### 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).

Ska uppdateras

**Analys:**

**Åtgärd:**

### Trafikproduktionskostnad per körtid

## 2.8 Ekonomiska nyckeltal (5|7)

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

Ska uppdateras

**Analys:**

**Åtgärd:**

* + 1. Västtrafikkostnader per delresa

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.

Ska uppdateras

**Analys:**

**Åtgärd:**

* + 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.

Ska uppdateras

**Analys:**

**Åtgärd:**

### 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 avtalslösa leverantörer har under månaden minskat i förhållande till de tre senaste månaderna från cirka 34 procent till januaris ca 23 procent avtalslösa leverantör. Motsvarande kontroll på fakturavärdet av köpen visar dock på att värdet på köpen minskat ifrån avtalslösa leverantörer. I förhållande till de tre senast månaderna så har fakturavärdet gått ned ifrån 24 procent till januaris 10 procent.

**Åtgärd:**

Vi behöver fortsatt arbeta med att öka ramavtalsmedvetenheten samt vikten av att tillämpa gällande ramavtal. I de fall avtal saknas behöver verksamheten tidigt flagga för att avtal saknas. På sikt planeras att införas ett kategoristyrningsarbete med ett staden gemensamt verktyg till hjälp. Med hänsyn till att GS övergått till stadens gemensamma uppsättning av inköps- och fakturahanteringssystem, behöver mer data samlas innan verktyget kan tillämpas.



# 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) och andel utlämnade inom 3 dagar, 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 januari var det 10 st begäran av allmänna handlingar. 7 av dessa lämnades ut dag 1 och de övriga 3 lämnades ut dag 2. Vid en begäran ska dessa enligt lagkrav lämnas ut skyndsamt. Mellan 1-3 dagar är att räknas som skyndsamt, vilket vi under månaden uppfyllde i sin helhet.

**Åtgärd**:

Fortsätta påminna/utbilda verksamheten om allmänna handlingar, var och hur de ska hanteras så att vi inom bolaget kan efterleva lagkravet vid begäran om utlämnande av allmänna handlingar.

### Mediainslag

## 3.2 Ledning och kommunikation (2|2)

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

*Källa: Retriever Mediearkivet*

**Analys:**

Januari månad präglades av enbart positiva nyheter i media om Göteborgs Spårvägar. Det handlade om våra nya uniformer, betald utbildning för spårvagnsförare samt att våra nya destinationsskyltar börjar tas i drift.

**Åtgärd:**

Vi måste vara noga med att kommunicera ut det som händer i vår verksamhet. Det här med betald utbildning var något som DN snappade upp först och som sedan spred sig till andra redaktioner. Bra grej som vi själva kunde initierat. Vi får fundera över andra saker som för oss är självklara men som kan vara bra för oss att kommunicera externt.

### 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 månaden upptäcktes det fyra personuppgiftsincidenter. Tre av dem är i Dokumentcenter för stödjande dokument. Vid användning av dessa laddas de inte ner lokalt först, utan skrivs direkt inne i dokumentet. Då Dokumentcenter är en SharePoint-lösning sparas det direkt och görs tillgängligt för andra.Det är roller som har en högre behörighet i Dokumentcenter som kan bidra att dessa sker.

**Åtgärd**:

Skapa ett nytt bibliotek för stödjande dokument för att minska att dessa personuppgiftsincidenter sker, dvs att det kommer finnas ett producerande och ett konsumerande bibliotek i Dokumentcenter.

**Analys:**  
xxx

**Åtgärd:**xxx

**Analys:**  
xxx

**Åtgärd:**xxx

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

## 3.2 SKIP och förbättring (1|10)

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 2022.

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

*Källa (gäller från 3.2.1 till 3.2.4): Händelseregistret, QlikView Händelse.qvw, Västtrafiks kundräkningssystem och sålda biljetter*

**Analys:**

Vi ser ett stort antal ökningar av vägtrafikolyckor jämfört med föregående år, 2022. Vid närmare under-sökning visar det sig att den större delen av händelserna består av mindre sammanstötningar med låg allvarlighetsgrad, påkörd backspegel, skrapmärken etc. Jämför vi även mot tidigare år, 2021 och 2020, ser vi att olycksstatistiken är mer i linje med varandra, än om vi jämför mot 2022.

**Åtgärd:**

Vi ser inga avvikelser som sticker ut från det normala, och vi kommer fortsätta arbeta proaktiv genom att informera verksamheten om farorna och den konstant förändrade trafikmiljön, analysera olycksdrabbade platser, lägga fram åtgärdsförslag till Stadsmiljöförvaltningen för att tillsammans jobba för en mer trafiksäker stad för våra resenärer.

### Antal kollisioner

## 3.2 SKIP och förbättring (2|10)

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

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Analys:**  Mindre kollision på depåområde under rangering. Låga hastigheter med mindre plåtskador. Inget som avviker från det normala.  **Åtgärd:**  Vi fortsätter att följa uppsatta planer med informationsspridning, träffar, dialog med verksamhet. Inriktningen är att ta lärdom av misstag samt utveckla medarbetares medvetenhet. |

### 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 2022.

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

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

**Analys:**

Under januari månad har vi haft 9st fall ombord. Detta går i linje med föregående månad samt föregående år under samma period. Utav samtliga 9 händelser, har 4 av dessa skett på M33.

**Åtgärd:**

Vi för en fortsatt dialog med M33 projektet, samt utreder anledningen till problemet för att kunna samman-ställa en åtgärdsplan för att minska antalet fall i vagn, med inriktning mot M33. Vi för även en öppen dialog med förarkåren om problemet och informerar för att skapa en medvetenhet om problemet.

## 3.2 SKIP och förbättring (3|10)

### 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 2022.

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

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|10)

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

**Analys:**

Antalet ordningsstörande händelser minskar jämfört med januari 2022 men ökar något jämfört med december 2022. Klotter exkluderat står 46 procent av antalet rapporterade ordningsstörande händelser av kategorin påverkade ombord. 23 procent av förorening på spårvagn och den tredje största kategorin, 13,5 procent, består av rapporterad skadegörelse. Relationen mellan de tre kategorierna som löpande ligger topp tre är i stort sett samma över året.

Påverkade personer ombord ökar sannolikt risken för bråk och stök vilket enligt Svensk kollektivtrafiks Kollektivtrafikbarometer för 2022 ger en negativ inverkan på resenärens upplevelse och tryggheten ombord. Enligt Västtrafiks allmänna resevillkor har alla resenärer rätt till en säker och trygg resa. Det är förarens uppgift att säkerställa denna rätt, men det förebyggande arbetet samt åtgärder för att minska förarens utsatthet i situationen är ett gemensamt ansvar och behöver ske i samverkan med Västtrafik.

Antalet rapporterade händelser med klotter är lägre än under någon månad 2022 men utgör samtidigt 59 procent av det totala antalet ordningsstörande händelser för januari 2023. Klotter är fortsatt ett problem både utifrån resenärens upplevelse *(Svensk kollektivtrafiks Kollektivtrafikbarometer 2022)*, samt ur ett arbetsmiljöperspektiv. Starka kemikalier krävs och framför allt är klotter på spårvagnens golv mycket svårt att få bort enligt GS klottersanerare.

Antalet händelser av hot och våld är lägre än för januari 2022 och december 2022. Konflikthantering samt förebygga hot och våld var ett tema på förarnas APT under hösten 2022. Förhoppningsvis visar statistiken på att fokus på frågan kring hur man själv kan bidra för att minska risken för hot och våld givit resultat.

**Åtgärd:**

Fortsätta hög rapporteringsgrad. Stärka föraren i att vidta åtgärder och ta hjälp för att minska antalet ordningsstörande händelser.

Fortsatt hög ambition utifrån kvalitetskrav. Fortsätta polisanmäla allt klotter och skadegörelse samt ha större fokus på hur vi bättre kan styrka våra polisanmälningar med exempelvis video.

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|10)

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 i enlighet med lagkrav och interna regelverk, samt att rapportera till enhet Säkerhet. Antalet rapporterade påbörjade riskanalyser bör öka i takt med att GS fortsätter sitt proaktiva riskhanteringsarbete. Uppföljningen startade i maj 2022, därför finns inte siffror/staplar för januari – april.

*Källa: Riskanalysjournal*

**Analys:**

Antalet genomförda och rapporterade riskanalyser är totalt 15 för januari 2023. Arbetssättet med rapporteringen i månadsrapporten etablerades i maj 2022, därför finns ingen redovisning för januari - april. Att kunna redovisa antalet genomförda riskanalyser är en punkt i Västtrafiks revisioner med oss. Antalet genomförda riskanalyser varierar i relation med hur många förändringar, så som nya maskiner, omorganisationer, förändrade arbetssätt, som sker i verksamheten.

**Åtgärd:**

Åtgärd för 2023 är att uppnå målet med att ta fram en process för riskhantering. Integrera riskhantering i samtliga av bolagets processer där det är relevant. Informera och utbilda i riskhanteringsprocessen samt systematiskt riskhanteringsarbete.

### Andel genomförda ronder och egenkontroller för arbetsmiljö, miljö och brand enligt plan

## 3.2 SKIP och förbättring (6|10)

Egenkontroller ska vara utförda innan den 15:e varje månad och ronderna 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)*

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

**Analys:**

Antalet genomförda egenkontroller enligt plan för januari ligger något över de genomförda i december år 2022 men under målet 100 % genomförda egenkontroller. Egenkontrollerna och ronderna är ett viktigt verktyg för att undersöka vår verksamhet utifrån arbetsmiljö, miljö och säkerhet och hitta risker och brister. Det är därför viktigt att de utförs i tid samt med god kvalitet för att inte missa risker som kan åtgärdas för att undvika ohälsa och skada hos GS medarbetare. Att de inte utförs i tid handlar om planering från chefernas sida då planen för hela året kommuniceras vid årets början. En administrativ börda i form av besvärlig dokumentation i Excel kan också bidra till en ovilja att utföra egenkontroller och ronder.

**Åtgärd:**

* Bättre planering och framförhållning från chefernas sida. Följs upp i HMS-kommittén på bolagsnivå.
* Kartläggning av systemstöd som underlättar dokumentationen och uppföljningen av egenkontroller och ronder samt analysen av resultatet.

### Andel genomförda och godkända Trafiksäkerhets- och Trygghetskontroller

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

## 3.2 SKIP och förbättring (7|10)

*Källa: Trafiksäkerhet- och Trygghetsplanen 2023*

**Analys:**

Andelen aktiviteter för Trygghet är genomförda till 100 procent. Informations- och utbildningsinsatser och uppföljning av egenkontroller är genomförda. Informations- och utbildningsinsatser genomfördes på ett tillfredsställande sätt. Att egenkontroller utförs är en viktig del i vårt trygghetsarbete. Uppföljningen visar att genomförande graden är låg i jämförelse med målet (drygt 70 av 100 procent, se 3.2.6). Kontroller gällande trafiksäkerhetsuppdrag har genomförts efter plan, med undantag på det nya hastighetsuppdraget. Här har man stött på hinder ifrån arbetstagarorganisationen och därmed inte fått till det antal beräknade mätningar för att få ett tydligt resultat.

**Åtgärd:**

Utbildning- och informationsinsatser ska fortsätta enligt plan. Frågan kring låg rapporteringsgrad för egenkontroller är påpekad för bolagsledning. Detta är en planeringsfråga och bör kunna åtgärdas på avdelningsnivå genom påminnelser och genom att frågan aktualiseras på avdelnings- och enhetsmöten.   
Planer för att bemöta arbetstagarorganisationen är i rullning och dialog förs för att hitta en överenskommelse som fungerar för båda parter. De utökade hastighetskontrollerna planeras att vara i gång som planerat under nästkommande månad.

### Antal tillbud och olyckor inom arbetsmiljö

Arbetsmiljörelaterade risker, tillbud och olyckor/skador rapporteras i systemstödet IA, som nås via Personec.

Det finns sex olika händelsetyper i IA:

1. Riskobservationer: Ett fel, en risk eller en brist som skulle kunna leda till tillbud eller olycksfall.
2. Tillbud: En plötslig händelse som kunnat leda till personskada för arbetstagare.
3. Olycksfall: Arbetstagare drabbas av skada till följd av en plötslig händelse som inträffat på arbetsplatsen, eller plats man besökt i arbetet.
4. 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.
5. Färdolycksfall: En färdolycka är ett olycksfall som skett vid färd mellan arbetsplatsen och bostaden.
6. Kränkningar/diskriminering: Arbetstagare har blivit utsatt för någon form av kränkningar, trakasserier utifrån diskrimineringsgrunderna, sexuella trakasserier eller repressalier i arbetet.

Nedan diagram visar antal händelser per kategori som rapporterats hittills under 2023. *Källa: IA (OBS! Händelser som endast registreras i Händelsregistret eller HOA finns ej med i ovan statistik).*

## 3.2 SKIP och förbättring (8|10)

Nedan diagram visar antalet riskobservationer och tillbud per orsakskategori som rapporterats för 2023 hittills.

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

Nedan diagram visar antal olycksfall per orsakskategori som rapporterats för 2023 hittills.

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

## 3.2 SKIP och förbättring (9|10)

**Analys:**

Antalet tillbud och riskobservation överstiger antalet olyckor med en händelse. En trend som kan skönjas är att medarbetarna rapporterar en hel del händelser som tillbud när det egentligen ska klassificeras som en olycka. Detta beror troligtvis på att många av spårvagnsförarna ser vissa händelser som tillbud ur trafiksäkerhets-synpunkt men ur arbetsmiljösynpunkt räknas de som olyckor. Att denna hopblandning sker är inte konstigt då samma händelser har olika definition enligt Arbetsmiljöverket och Transportstyrelsen.

Fordonsolycka är en av de vanligaste orsakerna till tillbud över tid. Dessa händelser är kopplade till trafik-situationen för spårvagnsförarna där risken för kollision med andra fordon är förklaringen. I januari månad är det den vanligaste orsaken till tillbud, men det är dock andra typer av händelser som ligger bakom statistiken. En fordonslyft blev påkörd vid inkörning på spår i depå, en port blev påkörd, en leverantör blev nästan påkörd av vagn inne i depå då denne hade hörselkåpor på och ej hörde utsignalklockan. En leverantör körde också mot rött på bromsspår och mötte spårvagn.

Bland rapporterade olyckor och tillbud är ergonomiska faktorer och akut överansträngning (av tex dra, skjuta, lyfta) en av de vanligaste orsakerna och kan härledas till spårvagnsförarhytten och dess utformning där förarstolen och trögt körhandtag på vagnstyp M33 är föremål för händelserna.

Fall i samma nivå (snubbla, halka) är likt 2022 en av de vanligaste orsakerna till olycka och inträffar oftast i spår, vid in- eller utträde ur vagn eller vid ändhållplats. Enheten för Säkerhet kan se en tendens att medarbetarna väljer fel skaderisk/skadeorsak för rapporterade händelser vilket kan påverka analysen ovan samt vilka slutsatser och åtgärder som tas. Detta kan dock medarbetarens chef justera, men handläggningstiden från cheferna är lång och justeras ofta långt efter att statistiken kommer med i månadsrapporten.

**Åtgärd:**

Snabbare hantering och återkoppling till medarbetarna av deras inrapporterade händelser för att öka motivationen till tillbudsrapporteringen samt för mer tillförlitligt statistikunderlag.

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

## 3.3 HR och kultur (1|10)

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

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

## 3.2 SKIP och förbättring (9|10)



*Källa: Bokksus*

### Antal heltidsanställda kollektivmedarbetare per avdelning samt totalt

Ska uppdateras.

### Antal heltidsanställda tjänstemän per avdelning samt totalt

## 3.3 HR och kultur (2|10)

Ska uppdateras.

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

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Avdelning | Antal tjänstlediga | Antal föräldralediga |
| Ekonomi och upphandling | 0 | 1 |
| Fordon och driftsäkring | 5 | 7 |
| HR och kultur | 1 | 1 |
| Infrastruktur och driftsäkring | 2 | 8 |
| Ledning och kommunikation | 0 | 0 |
| Marknad och produkt | 0 | 0 |
| SKIP och förbättring | 1 | 1 |
| Trafikledning och information | 0 | 0 |
| Trafikpersonal och service | 7 | 30 |
| GS | **16** | **48** |

### Kvinnliga och manliga medarbetare per avdelning samt totalt

## 3.3 HR och kultur (3|10)

Anger könsuppdelad statistik totalt för GS och per avdelning. Status uppdateras en gång per år.

### Personalomsättning per avdelning och totalt

## 3.3 HR och kultur (4|10)

Personalomsättning ger en bild av hur stor andel av medarbetarna som bytts ut mot nya kollegor under ett verksamhetsår. Nedan diagram visar hur det såg ut 2022 för GS totalt och per avdelning. Måttet, som räkas ut per helår, anges i procent och räknas fram genom att ställa det lägsta av bolagets eller avdelningens externa avgångar respektive externa rekryteringar i relation till antalet anställningar i december samma år. Som ett exempel hade GS 95 externa avgångar respektive 115 externa rekryteringar och totalt antal anställda var 1158. Personalomsättningen beräknas då som 95 / 1158 = 8,2 procent. Status uppdateras en gång per år.

*Källa: Bokksus*

**Analys:**

Personalomsättningen på en bolagsövergripande nivå ligger inom vad som räknas som vanligt i en liknande verksamhet. Inom mindre avdelningar såsom stödfunktionerna påverkar en eller ett par avgångar eller rekryteringar siffrorna i stor omfattning. I de fallen är det viktigt att se vilken orsak till avgång är samt ta del av feedback från avgångssamtal och enkät. Eventuella pensionsavgångar påverkar också siffrorna. I de större verksamhetsområdena Trafikpersonal och service, Fordon och driftsäkring samt Infrastruktur och driftsäkring gör nuvarande avgångstakt tillsammans med svårigheter att rekrytera att omsättningen är problematisk oavsett om nivån är att anse som normal eller inte.

**Åtgärd:**

Undersöka möjligheter att förbättra anställningserbjudande för att öka attraktiviteteten - Inom Infrastruktur och driftsäkring är åtgärder redan genomförda i form av högre OB-ersättning. Förslag till ytterligare insatser har lämnats i kommande budget. Arbete med kompetensförsörjningsstrategi pågår och beräknas vara klart innan semesterperioden i år. Uppföljning av resultat från avgångssamtal och enkät sker under februari.

### Sjukfrånvaro

## 3.3 HR och kultur (5|10)

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 (6|10)

**Analys:**

Totala sjukfrånvaron för 2022 stannade på 7,9 procent vilket är något under stadens målvärde på 8 procent. Positivt att se är att sjukfrånvaron inom Trafikpersonal och service, där bolagets största yrkesgrupp finns, stadigt har gått nedåt under hela 2022. Under december ses en liten knäck uppåt i kurvan vilket är väntat under december. Idogt arbete med förebyggande och främjande åtgärder samt även covid-19-pandemins avklingande ligger bakom utvecklingen. Extra positivt är att långtidssjukfrånvaron 2022 ligger lägre än 2021. För alla parter arbetar arbetsgivaren för en tidig återgång i arbete när medarbetaren är tillräckligt frisk för arbete.

**Åtgärd:**

Fortsatt arbete, ingen extra åtgärd.

### Andel övertid

## 3.3 HR och kultur (7|10)

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:**

Övertidsuttaget ligger på totalen i nivå med föregående år. Siffrorna på grupp och individnivå visar inte på några stora problem som kräver omedelbara åtgärder på området. Det finns dock vinster att göra i att minska behov av övertid genom tillräcklig grundbemanning. Anledningen till att grundbemanning inte är på plats är svårigheter att rekrytera tillräckligt fort, vid avgång, eller tillräckligt många personer med rätt kompetens. Det finns också troligen hälsomässiga och ekonomiska vinster att göra vid minskad och mer jämnt fördelad övertid.

**Åtgärd:**

Bolaget ger input till omförhandling av kollektivavtal kopplat till exempelvis uppsägningstider där det i dagsläget inte går att avtala om mer än en månads varsel till arbetsgivaren. Se tidigare åtgärd om kompetensförsörjningsplan. Månatlig uppföljning av övertidsuttagets utveckling.

### Utbildningar

## 3.3 HR och kultur (8|10)

Nedan tre diagram anger antal erbjudna, tillsatta utbildningsplatser och antal medarbetare med godkänd utbildning och andel tillsatta utbildningsplatser samt andel medarbetare som har fått godkänd utbildning. Siffror presenteras per utbildningskategori en gång per kvartal. Rapporten innehåller de största och mest frekvent återkommande inslagen i utbildningsplanen.

*Trafik grundutbildning:* grundutbildning förare A, B, C och D samt förarutbildning M33.

*Trafik fortbildning:* Trafiksäkerhetsinstruktion (TRI) och återkopplingsdagar.

*Teknik grundutbildning:* Säkerhet vid arbete, vagnskännedom, underhållsbehörighet, servicebil samt Spårvagn Underhåll Planering (SUP/Infor EAM) utbildning.

*Teknik fortbildning:* Repetitionsutbildning, städutbildning, utbildning för verkstads-personal som ej berör fordonsunderhåll samt utbildning genomförts av extern part.

*Infrastruktur utbildning:* utbildning för spår samt Stadsmiljöförvaltningens (tidigare Trafikkontoret) utbildningar.

*Bolagsövergripande kompetensutveckling:* bolagsövergripande kompetensutveckling för medarbetare och chefer till exempel workshop i Spåret och Proceedo. Digitala utbildningar är ej inräknade.

Målet för andel tillsatta utbildningar är 90 procent medan för andel medarbetare med godkänd utbildning är det 95 procent.

## 3.3 HR och kultur (9|10)

**Analys:**

Inom Trafikutbildning (grund och fortbildning) är tillsättningsgraden på utbildningsplatser högre än för Teknikutbildning (grund och fortbildning) samt för Infrastruktur utbildning.Detta beror till största del att beställningsförfarandet av utbildningsplatser är mer etablerad inom Trafikutbildning. På Infrastruktur utbildning är tillsättningsgraden lägst. Dessa utbildningar sker till största del av extern part så som Stadsmiljöförvaltningen (tidigare Trafikkontoret). Det gör att GS inte själva reglerar antalet utbildningsplatser för dessa utbildningar vilket gör att andel tillsatta platser kan bli missvisande.

Andelen godkända deltagare efter avslutad utbildning är på årsbasis mycket god. Största andelen icke godkända deltagare saknar antingen inrapporterat utbildningsunderlag från extern utbildningsanordnare eller så har utbildningen inte slutförts under mätperioden. Flera utbildningar, främst för Teknikutbildningen, är längre än 3 månader inklusive praktikperiod.

**Åtgärd:**

Under 2023 kommer HR och kultur tillsammans med beställande avdelningar, genom bland annat avdelningens förbättringsteam, arbeta för att etablera mer proaktiva beställningsförfaranden för utbildning av Teknik- och Infrastrukturutbildningen. Samarbete med externa parter utvecklas ytterligare för att snabbt få återkoppling av godkända behörigheter av GS medarbetare.

### Antal praktikanter på Göteborgs Spårvägar

## 3.3 HR och kultur (10|10)

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Avdelning | Antal praktikanter, grundskola | Antal praktikanter, sommarjobbare,  gymnasie- och yrkeshögskola |
| Ekonomi och upphandling | 0 | 1 |
| 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** | **4** |



# 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 januari var planerade fordonsturer i linjetrafik 88 319 vilket är 0,13 procent mer gentemot budget-produktion. Spårarbeten är en faktor som påverkar resultatet och i januari utfördes följande spårarbeten: Kungsten KTL.

**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 januari var antalet planerade tidtabellskilometer för fordon i linjetrafik 0,01 procent mindre gentemot budgetproduktion. Följande spårarbeten påverkade produktionen: Kungsten KTL.

**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 vilket dimensioneras av 163 samtida omlopp. Sommarens grundtabell dimensioneras av 112 omlopp och sedan tillkommer 5 stycken omlopp i förstärkning på grund av tågstoppet i Mölndal (somrarna 2023-2025) under sommaren vilket summeras till 117 trafikdimensionerade omlopp.

| **Veckodag\månad** | **jan** | **feb** | **mar** | **apr** | **maj** | **jun** | **jul** | **aug** | **sep** | **okt** | **nov** | **dec** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **mån - tors** | 163 | 163 | 163 | 163 | 163 | 163 | 117 | 163 | 163 | 163 | 163 | 163 |
| **fre** | 163 | 163 | 163 | 163 | 163 | 163 | 117 | 163 | 163 | 163 | 163 | 163 |
| **lör** | 127 | 127 | 127 | 127 | 127 | 127 | 98 | 127 | 127 | 127 | 127 | 127 |
| **sön** | 105 | 105 | 105 | 105 | 105 | 105 | 98 | 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 januari var antalet planerade förarminuter per tidtabellskilometer i linjetrafik exakt på målet. Följande spårarbeten påverkade produktionen: Kungsten KTL (kontaktledning).

**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 januari var antalet planerade förartimmar i linjetrafik 0,15% mer än budgetproduktion. Följande spårarbeten påverkade produktionen: Kungsten KTL (kontaktledning).

**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 januari var genomsnittlig hastighet av fordon i högtrafik 9,94 km/h vilket är signifikant lägre än målet.  
Systematiskt återkommande och påverkande faktorer är bland annat ökat antal resande, signalprioritet, icke hindrande spårarbeten, utformning, lastningstider, stoppande fel och andra trafikslag i vägen som bidrar till att målet inte uppnås. I januari uppkom flertalet avvikelser i infrastrukturen vilket påverkade reshastigheten negativt. Resultatet innebär att produkten inte uppnår optimal kvalité, kapacitet och effektivitet.

**Åtgärd:**

Se produktstrategi 2022, genomförandeplan Spårvagn samt underlag framkomlighetsanalys och åtgärder kort-/ medel- och långsikt. Samtliga dessa strategier, underlag och åtgärder omhändertags samt följs upp inom partnerskapsmodellen med Västtrafik.

### 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 rapport Synpunkter Göteborgs Spårvägar Spårvagn.qvw; kundservice@sparvagen.goteborg.se*

**Analys:**

Antal remisser i januari var 4 vilket är färre än genomsnittet per månad men samma som föregående år samma månad. Totalt antal kundärenden i januari var däremot 572, vilket är en ökning med drygt 22 procent i jämförelse med föregående år samma månad. Orsaken till fler antal kundärenden beror eventuellt främst på grund av ökat resandet, färre antal ersättningsbussar och därmed fler reklamationer gällande inställda turer och förseningar relaterat till spårvagn.

**Åtgärd:**

Stort behov av utveckling av rutiner för hantering av kundsynpunkter tillsammans med Västtrafik. En lista med förbättringsförslag för Västtrafiks process ”hantera kundsynpunkter” har sammanställts av Göteborgs Spårvägar och delas med ansvariga på Västtrafik kundservice med önskemål om uppföljning genom återkommande avstämningar. Dessutom har samarbetet med avdelningen Infrastruktur och driftsäkring, som ansvarar för hanteringen av resenärssynpunkter relaterat till spårvägsanläggningen, stärkts och instruktioner relaterat till banavtalet i styrande dokument för den interna processen ”hantera resenärssynpunkter” planeras vara färdigställt senast mars 2023 och dessutom med en ny uppdaterad processkarta där både trafikavtalet och banavtalet ingår.

Stort behov av uppföljning för respektive avdelning/enhet utifrån kategorier resenärssynpunkter bland annat genom anpassade rapporter, för att effektivare kunna följa upp vilka åtgärder som borde vidtas och om åtgärder gett resultat. Vi inväntar ett nytt system för kundsynpunkter, som Västtrafik äger, innan vi tar fram nya anpassade rapporter. Lanseringen av det nya systemet har dessvärre försenats och det är oklart när det kommer att bli tillgängligt för oss som partnerbolag. Veckorapporten ”Nuläge spårvagn” som Västtrafik tog fram har lagts ner eftersom Göteborgs Spårvägar stärkt hanteringen av resenärssynpunkter samt att Västtrafik då kan fokusera på lansering av det nya systemet och övrig utveckling. Veckorapporten som lagts ner kommer att tillfälligt ersättas av en månadsrapport anpassad för Trafikpersonal och service med fokus på resenärssynpunkter om förare, detta tills det nya systemet blir tillgängligt för oss som partnerbolag.

Den stora sammanställningen med kategorier resenärssynpunkter och tillhörande förslag på åtgärder, som berörda avdelningar på Göteborgs Spårvägar varit med och tagit fram, förväntas bli presentabel för samtliga senast mars 2023. 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 2022. Man har nu höjt den lägsta volymen på utrop på samtliga M31 till samma ljudnivå som spårvagnsmodell M33. Man planerar även höja den lägsta volymen på utrop för samtliga M32 nu under 2023.

### 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 2023. 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 | 363 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 363 |
| Förare | 78 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 78 |
| Fordon | 47 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 47 |
| Körde förbi hållplats | 20 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 20 |
| Trafikutveckling | 13 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 13 |
| Olycka/ Trafikolycka/ Skada | 7 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 7 |
| Information på fordon | 7 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 7 |
| Fullsatt fordon | 3 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 3 |
| Övrigt - trafikrelaterat | 3 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 3 |
| Övrigt | 8 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 8 |
| **Totalt** | **549** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **549** |

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

**Analys:**

Majoriteten negativa resenärssynpunkter fortsatt relaterat till inställda turer och förseningar. Antalet resenärssynpunkter för övriga kategorier såsom förare och fordon är också på normalnivå. Se 4.1.7 för ytterligare analys.

**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. Antingen har vi en sommar- och/eller julgåva eller aktivitet under året. 2023 är vi partner till West Pride. Profilprodukter behövs i många sammanhang både internt och externt. Vid behov genomför vi beställningar.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Marknadsföringsåtgärder | Datum | Andel genomförda |
| Kulturpriset | beslutas av kulturnämnd och styrelse | 0 % |
| MBU (människan bakom uniformen) | vår och höst | 0 % |
| MUB (människan utan bostad) - Stadsmissionen | löpande under året | 0 % |
| Gratifikationer | 30 mars | 0 % |
| Sommar- och julgåva/aktivitet | juni och december | 0 % |
| West Pride | 5 - 11 juni | 0 % |
| Profilprodukter | löpande vid behov under året | 0 % |

### Andel kommersiell punktlighet på utvalda reglerhållplatser

## 4.2 Trafikledning och information

Göteborgs Spårvägar väljer att följa upp kommersiell punktlighet på utvalda reglerhållplatser. 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:**

Januari månads resultat på 69,5 procent visar en negativ trend på samtliga berörda hållplatser. Jämför man med resultaten från november och december 2022 så har vi en genomsnittlig minskning på 8,7 procent, vilket visar att vi har kommit längre bort från målet på 82 procent. Två hållplatser som utmärker sig denna månad är Gamlestads Torg (där underlag från hållplatsläge A riktning centrum för närvarande saknas) samt Brunnsparken, som sticker ut med en minskning på 8,8 procent samt 7,5 procent sedan november 2022. Under slutet på januari månad så har en hastighetssänkning runt Brunnsparken på 5 km/h krävts, vilket har skapat förseningar. Totalt under januari månad registrerades 330 händelser med ”stockning i trafik” samt 230 händelser ”försening” längs hela linjenätet.

**Åtgärd:**

Affärsledning Västtrafik/GS har startat ett projekt kring framkomlighet och punktlighet.

### Andel genomförda banbesiktningar enligt plan

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (1|6)

Anger andelen genomförda besiktningar enligt plan under 2023 och omfattar säkerhetsbesiktning bana, underhållsbesiktning bana, säkerhetsbesiktning växelområden, underhållsbesiktning växel-områden, säkerhetsbesiktning SISÄ-anläggningar (15st), säkerhetsbesiktning punktsignal-anläggningar (2st), säkerhetsbesiktning gatuväxelstyrning, säkerhetsbesiktning växelomläggning, underhållsbesiktning växelomläggning, underhållsbesiktning växelvärme, säkerhetsbesiktning KTL (klass A,B och C), underhållsbesiktning KTL (klass A,B och C), riktad besiktning KTL inre, riktad besiktning KTL yttre.

*Källa:*

**Analys:**

Spårbesiktning: Enligt plan

Kontaktledningsbesiktning: Har inte kunnat utföra riktad besiktning inre pga att montagebilarna inte är i drift

Signal/vxlmek: Enligt plan

**Åtgärd:**

Spårbesiktning: n/a

Kontaktledningsbesiktning: Reparation av montagebilar pågår

Signal/vxlmek: n/a

### Andel genomförda mätningar enligt plan

Mätningarna under 2023 delas i 3 grupper enligt nedan.

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.

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (2|6)

*Källa:*

**Analys:**

Mätningar utförda enligt plan.

**Åtgärd:**

n/a

### Genomfört banunderhåll enligt underhållsplan

Anger antal av 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 Stadsmiljöförvaltningen (tidigare Trafikkontoret).

**Analys:**

Vi har kunnat göra enligt plan.

**Åtgärd:**

Ingen åtgärd då målet är uppfyllt.

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (3|6)

### Antal tillfälliga hastighetsbegränsningar

Utmed spårvägsanläggningen får fordon framföras i olika hastigheter på olika sträckor. Av olika skäl tas ibland beslut om att tillfälligt sänka tillåten hastighet. Orsakerna varierar men beror oftast på något som upptäckts vid besiktning av spårvägsanläggningen. Besiktningen har gjort bedömningen att spåret inte behöver stängas av utan kan fortsätta trafikeras men med lägre hastighet fram till dess att åtgärd genomförts. GS ansvarar och genomför akuta åtgärder för att trafikering ska kunna fortsätta men med hastighetsnedsättning. De åtgärder som krävs för att återställa hastigheten beslutas av Stadsmiljöförvaltningen (tidigare Trafikkontoret).

Ska uppdateras.

**Analys:**

**Åtgärd:**

*Källa: Dynamiska spårvägskartan.*

### 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*

**Analys:**

100 procent

**Åtgärd:**

Ingen åtgärd

### Andel fastighet felanmälningar

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (5|6)

Fastighet felanmälningar rapporteras på vårt M32 antal avslutade ärenden för varje månad.

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

*Källa: Felanmälan-appen, Power Apps. Genomsnitt (gen.) avser samma månader 2022 & 2023 även om alla månader är med i diagrammet för 2022.*

**Analys:**

Fel i data från mätningar i Sharepoint. 10/2 gick över till EAM. Avvaktar hur mätningar skall se ut från övriga Infrastruktur och driftsäkring.

**Åtgärd:**

Uppstart arbete med EAM som arbetsverktyg.

### 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 202 & 2023 även om alla månader är med i diagrammet för 2022.*

**Analys:**

Inga kontroller utförda i januari på grund av frånvaro.

**Åtgärd:**

Fortsätta jobba med de nya leverantörerna. Löpande möten där vi går igenom avvikelser och efterfrågar vad som görs för att det inte skall uppkomma igen. Hög personalomsättning hos leverantör påverkar arbetet negativt. Samarbete med inköp GS och Göteborgs stad för att ta hjälp avtalsmässigt. Nyanställd ansvarig GS börjar 1 mars.

### 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 27 vagnar av modell M33 som kan sättas i trafik.

| **Spårvagnstyp** | **M29** | **M31** | **M32** | **M33** | **M34 (2024)** | **Totalt jan 2023** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Antal i jan | 53 | 80 | 62 | 27 (+1) | 0 | 222 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Veckodag** | **Maxantalet planerade fordon i samtida omlopp** | **Antal totala fordon**  **(med pedal-set) i jan** | **Andel reservflotta i jan** |
| mån-tor | 163 | 195,5 | 19,9% |
| fre | 163 | 195,5 | 19,9% |
| lör | 127 | 195,5 | 53,9% |
| sön | 105 | 195,5 | 86,2% |

### 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. En vagn som står still en vecka ger alltså 7st stillastående dagar.**

***Materialbrist:* Material som GS anskaffar skall orsaka 0 stillastående dagar per månad. *Högvärdeskomponent (HVK) saknas:* Material som Västtrafik anskaffar saknas skall orsaka 0 stillastående dagar per månad. *Resursbrist:* Kö i verkstaden på grund av kapacitet (personal, verktyg eller arbetsplats) skall orsaka 0 stillastående dagar per månad. *Händelser:* Olyckor och större skador på vagn får max orsaka 240 stillastående dagar per månad. *Övrigt:* Orsaker som ej faller inom kategorierna ovan skall orsaka 0 stillastående dagar per månad.**

\*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:**

Materialbrist har januari månad 18 dagar. Det var mindre förseningar på bromskomponenter som drabbade ett antal M32:or. HVK saknas har januari månad 0 dagar. Resursbrist har januari månad orsakat 47 dagar stillastående, detta är kön av hjulrings-byten som har arbetats av under månaden, och är i slutet av månaden borta. Händelser har denna månad orsakat 256 dagar. Ett flertal kollisioner har inträffat. En M32 är avställd för sviktande golv och en annan för allvarliga sprickor. Två stycken M33:or är stående på grund av växellådshaverier. Övrigt: Inga övriga orsaker noterades denna månad.

**Åtgärd:**

Förra månaden hade ett datafel som kom in i månadsrapporten för december. Det är nu korrigerat. Ett par materialbrister inträffade under januari, men dessa är nu relativt få och har låg påverkan på tillgängligheten för fordonsflottan. Kollisioner och händelser har däremot en framträdande roll i att påverka leveransen. Förbättringar i linjenätet inriktat på att minimera detta är önskvärt. Inom processarbetet fortsätter arbetet med att analysera flödet och ledtider för kollisioner.

### 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:**

M29, M31 och M32 är inom toleransen för sin måltillgänglighet. M33 har låg tillgänglighet, vilket beror på retrofits, kollisioner och växellådshaverier (misstänkts konstruktionsfel). På grund av den relativt fåtaliga M33-flottan som är levererad får dessa orsaker stort utfall på den totala tillgängligheten.

**Åtgärd:**

M33 följs av projekt M33 och GS linjeorganisation för att se till så alla åtaganden från GS sida fullföljs.

### 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 2022 & 2023 även om alla månader är med i diagrammet för 2022.*

**Analys:**

M29 och M31 har låg tillförlitlighet, vilket är att förvänta på grund av fordonens ålder. Bromsfel på M31 är den största bidragande faktorn. M33 har en högre mängd fel (på färre utförda omlopp) med flera bidragande faktorer, bland annat dörrar, bromsar, uppkoppling och förarplats. M33 presterar väl, med 14 fel på staden under januari. Inga enskilda faktorer sticker ut.

**Åtgärd:**

Bromsfel M31 (fel 109) analyseras fortsatt tillsammans med leverantörerna av styrsystem och bromsdator. Dörrar, sand (broms) och förarplats (HVAC) finns projekt för åtgärd hos Västtrafik.

## 4.4 Fordon och driftsäkring (4|6)

### Kostnad underhåll

## 4.4 Fordon och driftsäkring (5|6)

Kostnad underhåll anger budget och utfall för fordonsunderhållet (fordonsdelar, komponenter och köpta tjänster/service) i förhållande till körda kilometer. Huvudsyftet är att bevaka kostnadens rörelser per vagnstyp och därefter ge en analys på varför den rört sig samt arbeta fram åtgärder för att få utfall och budget så nära som möjligt. Det finns en plan att sätt ett mål för den här punkten men vi observerar siffrorna för tillfället.

**Analys:**

Kostnaden för M29 ligger 52 procent under budget för januari. Framför allt beror detta på den försenade roståtgärden i Västerås, där arbetet blivit mer omfattande än planerat, 5 fordon är ur trafik vilket motsvarar 10 procent av M29orna. Arbetet med driftsäkring av M29 elsystem är i gång men inte avslutats vilket gör så kostnaderna förskjuts något. M31 ligger 17 procent över budget, den ökade kostnaden består främst av avhjälpande hjulbyten samt byten av hjul på C-delen. M32 resultat är 11 procent under budgeterat. Främsta orsaken är ej slutfört 1080-underhåll. Kilometerkostnaden följs ej för M33.

**Åtgärd:**

Arbetet med M29 driftsäkring och roståtgärd är i gång och följs kontinuerligt av Fordon och driftsäkring. Utvecklingen av ett bättre planeringsverktyg fortsätter som ska kunna ge förutsättningar för det planerade underhållet.

### Andel genomförda helvagnstvättar enligt plan

## 4.4 Fordon och driftsäkring (6|6)

Helvagnstvättar är en benämning på den återkommande underhållspunkten där hela vagnen får en stor, omfattande, rengöring in och utvändigt och betraktas som en nollställning av vagnens renhet. Underhållet är kilometerbaserat och med nuvarande kilometerproduktion planeras 225 (\*höjts från 190) vagnar att göras rent under varje månad. I grafen visas antalet genomförda helvagnstvättar och andelen genomförda utifrån planerade.

**Analys:**

I januari var antalet planerade 233st helvagnstvättar, och genomfört 272st. Vi gjorde extra insatser för att kunna genomföra spårvagnsunderhåll på de antal missade vagnar som inte gjordes under december månad.

**Åtgärd:**

För att inte få en dipp som vi hade förre året feb - maj arbetar vi proaktivt med att ha mer personal tillgänglig vid behov. Vi har även upphandlat så vid akut bemanning eller liknande så finns det upphandlat externt företag som skall kunna vara behjälpliga med detta.

### 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** |
| --- | --- | --- | --- |
| Januari 2023 | 563 (523) | 35 (33) | 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, HOA och Hastus. Genomsnitt avser samma månader 2022 & 2023 även om alla månader är med i diagrammen för 2022.*

**Analys:**

Rödljuskörningarna skedde vid följande platser: tre vid Gamlestan signalsystem, två vid Nymånegatan, två vid Hammarkullen signalsystem och två vid Botaniska. Gemensam nämnare vid majoriteten av ärenden är att de glidit förbi signalen innan de hunnit få stopp på vagnen helt.

**Åtgärd:**

Individuella handlingsplaner görs vid varje incident. Efter en noggrann personlig intervju som följer en mall där man tittar på alla tre aspekterna människan, tekniken och organisationen kring händelsen. I de fall det bedöms behövas, lyfts föraren ur säkerhetstjänst och genomgår teoretisk och/eller praktisk repetitions vid utbildningsenheten. I vissa individuella fall även en läkarundersökning och/eller drogtester. När den individuella handlingsplanen är klar och granskad, återinsätts föraren i säkerhetstjänst igen för att framföra spårvagn.

### 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 och HOA. Genomsnitt avser samma månader 2022 & 2023 även om alla månader är med i diagrammet för 2022.*

**Analys:**

Det största antalet sker i Brunnsparken. Andra vanligt förekommande ställen under denna period var Gamlestan och Järntorget. Utöver dessa var det spridda hållplatser, men de allra flesta inom Vallgraven.

**Åtgärd:**

Både åtgärder på individuell plan och även en proaktiv kampanj påbörjad för att minska antalet, främst i centrala delarna av stan där de är mest förekommande på grund av fler långa och korta omläggningar i trafiken för arbeten i banan, och mycket övrig trafik, där trafikanter ska försöka samsas om området och inte nödvändigtvis är vana trafikanter i stadstrafik, som följer spelreglerna.

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

## 4.5 Trafikpersonal och service (3|3)

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, medarbetar-samtal, samtal med gruppchef, APT. Fortsätta planera så tidseffektivt som möjligt.

### Andel genomfört föraruppföljning enligt plan och gentemot NKI

**% Andel korrekt ”sign in” och informationsläsning vid inställelse förare**

Ska uppdateras.

**% Andel korrekt uniform och klädsel förare**

Ska uppdateras.

**% Andel korrekt körstil förare**

Ska uppdateras.

**% Andel korrekt uppmärksamhet förare**

Ska uppdateras.

**% Andel korrekt hållplatsinformation förare**

Ska uppdateras.

**Tillsammans sätter vi Göteborg i rörelse**

