A picture containing outdoor, road, sky, way

Description automatically generated

2023



Februari

**Diarienummer 0005/23  
2023-03-17**

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 | **3–19.** |
| 1. **Stödjande avdelningars leveranser**    1. Ledning och kommunikation    2. SKIP och förbättring    3. HR och kultur | **20–41.** |
| 1. **Operativa avdelningarnas leveranser**    1. Marknad och produkt    2. Trafikledning och information    3. Infrastruktur och driftsäkring    4. Fordon och driftsäkring    5. Trafikpersonal och service | **42–63.** |

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

Februari månad har passerat och det har inneburit att vår trafikproduktion har varit väldigt utmanande med en lägre leveransförmåga än normalt. Orsaken till detta är att det har varit stora utmaningar med infrastrukturen med avstängda spår som följd. Vi ser även stora utmaningar med trafikintensiteten i Göteborg med mycket mera lastbilar som tyvärr stannar på olämpliga platser och hindrar våra vagnar att komma fram. Väder-situationen i har ju även den varit utmanande under februari månad med snöoväder med allt vad det har inneburit. Antalet vägtrafikolyckor går tyvärr upp och detta kan vi relatera mycket till vädersituationen samt även till trafikintensiteten. Punktligheten går ner och detta är starkt kopplat till ökat resande men även till den framkomlighetsproblemen som vi idag upplever i Göteborg och som även blir mer och mer utmanande.

Resandet fortsätter att öka, i februari 2023 är antalet delresor 10,3 miljoner vilket innebär en ökning med drygt 18 procent i jämförelse med februari 2022. Ackumulerat antal delresor i år är 20,9 miljoner vilket är drygt 28 procent mer än samma period 2022.

Göteborgs Spårvägar visar för februari ett resultat före finansiellt netto på 0,2 mkr, vilket är 4,7 mkr högre än budget. Trafikavtalet visar positiva avvikelser inom framför allt el- och personalkostnader medan Utförande-entreprenadavtalet framför allt visar negativ avvikelse på intäktssidan. Bolaget ser ett glapp mellan fastställd á-prislista och verksamhetens kostnader, vilket gör att intäkterna är för låga i relation till kostnaderna. Trafikavtalet visar en positiv prognos med 15 mkr medan Utförande-entreprenadavtalet visar en negativ prognos med 14 mkr för helåret.

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

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 februari 2023 är antal delresor 10,3 miljoner vilket innebär en ökning om drygt 18 procent i jämförelse med februari 2022. Ackumulerat antal delresor januari - februari 2023 är 20,9 miljoner, vilket är drygt 28 procent mer än januari - februari 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 och släpps under våren. 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 fram-komlighet är förbättring av trafiksignaler. 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. 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 Coronapandemin 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:**

I februari når vi en trafikservicegrad (störningsfri trafik) på 91,5 procent. Månaden innan (januari) låg trafik-servicegraden på 94,1 procent. Jämfört 2022 låg trafikservicegraden för både januari och februari på drygt 96 procent. Den främsta orsaken till en lägre trafikservicegrad för februari jämfört 2022 är flera fel i spåranläggningen. Banans skick indikerar en försämring i februari jämfört januari 2023. Och definitivt jämfört 2022. Antalet störda turer pga. framkomlighetsproblem (förseningar och hinder) i trafiken har också ökat. Här har trafikomläggningar och hastighetsbegränsningen på grund av fel i spåranläggningen en viss påverkan. Samt ett ökat resande jämfört 2022.

Antalet störda turer pga. växelfel/rälsbrott i februari 2023 var 2845st. Motsvarande februari 2022 var 89st.

Antal störda turer pga. hinder och förseningar i februari 2023 var 1196st. Motsvarande 2022 var 395st

**Åtgärd:**

Ett utökat samarbete mellan Stadsmiljöförvaltningen, Västtrafik och Göteborgs Spårvägar är under uppstart. Syftet är att få en gemensam plan för planering och underhåll/utveckling av banan samt framkomlighet i spårvagnstrafiken.

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

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 påverkas av samma faktorer som trafikservicegraden. Omfattande trafikomläggningar och hastighetsnedsättningar i banan ger en lägre punktlighet. Den svaga punktligheten påverkas även av ett ökat resande jämfört februari 2022. I februari försämrades punktligheten ytterligare och ligger nu på 71 procent.

**Åtgärd:**

Fortsatt arbete med framkomlighet tillsammans med Stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik.

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-mars 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 februari 2023**

## 2.7 Resultatrapport (1|4)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Resultaträkning (Mkr)** | **Utfall**  **Feb 2023** | **Budget**  **Feb 2023** | **Avvikelse** | **Budget**  **helår 2023** | **Prognos helår 2023** | **Avvikelse** |
| Nettoomsättning | 208,6 | 215,9 | -7,4 | 1 294,0 | 1 304,0 | 10,0 |
| Övriga rörelseintäkter | 4,8 | 0,6 | 4,3 | 3,3 | 4,1 | 0,9 |
| **- Rörelsens intäkter** | **213,4** | **216,5** | **-3,1** | **1 297,2** | **1 308,1** | **10,9** |
| Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster | -41,0 | -45,9 | 5,0 | -253,9 | -276,4 | -22,4 |
| Övriga externa kostnader | -43,5 | -35,9 | -7,6 | -209,7 | -214,1 | -4,4 |
| Personalkostnader | -125,8 | -134,4 | 8,6 | -801,7 | -789,8 | 11,9 |
| Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar | -2,9 | -4,9 | 2,0 | -31,9 | -26,9 | 5,0 |
| Övriga rörelsekostnader | -0,1 | 0,0 | -0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **- Rörelsens kostnader** | **-213,2** | **-221,1** | **7,9** | **-1 297,2** | **-1 307,1** | **-9,9** |
| **- Rörelseresultat** | **0,2** | **-4,6** | **4,7** | **0,0** | **1,0** | **1,0** |
| Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 |
| Räntekostnader och liknande resultatposter | 0,2 | 0,0 | 0,2 | -0,1 | -0,1 | 0,0 |
| **- Finansiella intäkter och kostnader** | **0,3** | **0,0** | **0,3** | **-0,1** | **-0,1** | **0,0** |
| **- Resultat efter finansiella poster** | **0,5** | **-4,6** | **5,1** | **-0,1** | **0,9** | **1,0** |
| **- Årets resultat** | **0,5** | **-4,6** | **5,1** | **-0,1** | **0,9** | **1,0** |

*Källa (gäller för hela 2.7): Agresso*

**Analys:**

Göteborgs Spårvägar visar för februari ett resultat före finansiellt netto på 0,2 mkr, vilket är 4,7 mkr högre än budget.

Rörelseintäkterna avviker negativt mot budget och det är inom Utförandeentreprenadavtalet vi ser lägre intäkter mot budget, vilket till största del kan förklaras med att budgeterade arbeten inte startats under årets två första månader samt personalbrist. À-prislistan behöver dessutom justeras för att bolaget ska få full kostnadstäckning för verksamheten. Vidare har Trafikavtalet något högre intäkter än budget då kostnader för destinationsskyltar vidarefaktureras.

Kostnadssidan visar både positiva och negativa avvikelser mot budget för de större avtalen. Inom ramen för Utförandeentreprenadavtalet avviker kostnaderna positivt mot budget, framför allt då upparbetade projekt inte ligger i linje med budget för årets första två månader. Inom ramen för Trafikavtalet finns de huvudsakliga positiva avvikelserna inom personalkostnader, el och avskrivningar. Något högre kostnader mot budget finns istället gällande underhåll fordon.

Prognosen för helåret skiljer sig mellan avtalen, Trafikavtalet visar en positiv prognos med 15 mnkr medan Utförandeentreprenadavtalet visar en negativ prognos med 14 mnkr. Se mer förklaringar under respektive särredovisning.

**Åtgärd:**

Se åtgärder inom respektive särredovisning.

fordonsdelar sker

**Ekonomiskt resultat Utförandeentreprenadavtalet februari 2023**

## 2.7 Resultatrapport (2|4)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Resultaträkning (Mkr)** | **Utfall**  **Feb 2023** | **Budget**  **Feb 2023** | **Avvikelse** | **Budget**  **helår 2023** | **Prognos helår 2023** | **Avvikelse** |
| Nettoomsättning | 22,0 | 31,7 | -9,7 | 190,2 | 180,2 | -10,0 |
| Övriga rörelseintäkter | 0,2 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 0,9 | 0,9 |
| **- Rörelsens intäkter** | **22,2** | **31,7** | **-9,5** | **190,2** | **181,1** | **-9,1** |
| Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster | -7,6 | -9,4 | 1,8 | -55,3 | -54,8 | 0,6 |
| Övriga externa kostnader | -2,3 | -5,1 | 2,8 | -30,2 | -37,5 | -7,4 |
| Personalkostnader | -12,7 | -15,9 | 3,2 | -97,7 | -95,8 | 1,9 |
| Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar | -0,7 | -0,7 | 0,0 | -7,0 | -7,0 | 0,0 |
| **- Rörelsens kostnader** | **-23,3** | **-31,1** | **7,8** | **-190,2** | **-195,1** | **-4,9** |
| **- Rörelseresultat** | **-1,1** | **0,6** | **-1,7** | **0,0** | **-14,0** | **-14,0** |
| Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Räntekostnader och liknande resultatposter | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **- Finansiella intäkter och kostnader** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** |
| **- Resultat efter finansiella poster** | **-1,1** | **0,6** | **-1,7** | **0,0** | **-14,0** | **-14,0** |
| **- Årets resultat** | **-1,1** | **0,6** | **-1,7** | **0,0** | **-14,0** | **-14,0** |

**Analys:**

För februari månad redovisar Utförandeentreprenadavtalet ett utfall om -1,1 mkr, vilket är 1,7 mkr lägre än budget. Intäkterna avviker med drygt -9 mkr och kan framför allt förklaras med att budgeterade arbeten ännu inte påbörjats samt brist på personal. Samtidigt redovisar verksamheten minskade kostnader till följd därav. Det negativa resultatet kan i huvudsak härledas till kostnader i utfallen som prislistan inte tar full höjd för i dagsläget, till exempel övrig frånvarotid.

Samtidigt har verksamheten erhållit icke budgeterade intäkter avseende försäljning av en fordran om 0,8 mkr vilket förbättrar resultatet. Bristen på teknisk personal är fortsatt hög och verksamheten arbetar med rekrytering, men under tiden är verksamheten i fortsatt behov av konsulter. Utmaningar kopplat till EAM noteras under de första två månaderna, exempelvis att rätt tid registreras på rätt projekt och att tid överhuvudtaget registreras i EAM. Det kan medföra risker så till vida att verksamheten inte tar betalt för alla omkostnader. Infrastruktur arbetar intensivt med att åtgärda de problem som kopplas till implementeringen av EAM.

Prognosen för Utförandeentreprenadavtalet för helåret är ett resultat på -14,0 mkr. Vi har identifierat att den övriga frånvarotiden, det vill säga APT, mötestid och liknande är högre i verkligheten än vad á-prislistan tar betalt för. Det genererar minskade intäkter om cirka 10 mkr på helår. Vidare finns obudgeterade OH2 kostnader om cirka 1,5 mkr samt behov av att reparera gamla och uttjänta fordon/maskiner för cirka 1,5 mkr. I samband med att verksamheten implementerat EAM identifieras ytterligare risker om 1,0 mkr för konsultarvoden.

**Åtgärd:**

Göteborgs Spårvägar, Stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik har en pågående dialog gällande avtalsfrågor och principen om självkostnad. Á-priser för året är fastställda och behöver under året justeras för att nå en ekonomi i balans. Principiella frågor rörande prisjusteringar under året samt hantering av ekonomiska utfall behöver utredas och beslutas. Utmaningar inom rekrytering av personal kvarstår, vilket verksamheten arbetar med kontinuerligt.

**Analys:**

**Åtgärd:**

**Ekonomiskt resultat Trafikavtalet februari 2023**

## 2.7 Resultatrapport (3|4)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Resultaträkning (Mkr)** | **Utfall**  **Feb 2023** | **Budget**  **Feb 2023** | **Avvikelse** | **Budget helår 2023** | **Prognos helår 2023** | **Avvikelse** |
| Nettoomsättning | 179,6 | 174,5 | 5,1 | 1 047,0 | 1 067,0 | 20,0 |
| Övriga rörelseintäkter | 1,1 | 0,6 | 0,5 | 3,3 | 3,3 | 0,0 |
| **- Rörelsens intäkter** | **180,7** | **175,1** | **5,6** | **1 050,3** | **1 070,3** | **20,0** |
| Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster | -32,7 | -34,8 | 2,2 | -187,9 | -210,9 | -23,0 |
| Övriga externa kostnader | -49,3 | -41,6 | -7,7 | -247,7 | -244,7 | 3,0 |
| Personalkostnader | -95,2 | -99,8 | 4,5 | -590,2 | -580,2 | 10,0 |
| Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar | -2,2 | -4,1 | 1,9 | -24,4 | -19,4 | 5,0 |
| Övriga rörelsekostnader | -0,1 | 0,0 | -0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **- Rörelsens kostnader** | **-179,5** | **-180,3** | **0,8** | **-1 050,3** | **-1 055,3** | **-5,0** |
| **- Rörelseresultat** | **1,3** | **-5,2** | **6,5** | **0,0** | **15,0** | **15,0** |
| Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 |
| Räntekostnader och liknande resultatposter | 0,2 | 0,0 | 0,2 | -0,1 | -0,1 | 0,0 |
| **- Finansiella intäkter och kostnader** | **0,3** | **0,0** | **0,3** | **-0,1** | **-0,1** | **0,0** |
| **- Resultat efter finansiella poster** | **1,6** | **-5,2** | **6,8** | **-0,1** | **14,9** | **15,0** |
| **- Årets resultat** | **1,6** | **-5,2** | **6,8** | **-0,1** | **14,9** | **15,0** |

**Analys:**

Trafikavtalet visar för februari ett resultat före finansiellt netto på 1,3 mkr, vilket är 6,5 mkr högre än budget.

Intäkterna har en positiv avvikelse mot budget med drygt 5 mkr och kan hänvisas till upparbetade kostnader för destinationsskyltar, vilka vidarefaktureras. På kostnadssidan finns positiva budget-avvikelser gällande el med 1,6 mkr samt att personalkostnaderna avviker positivt med ca 5 mkr. Avvikelsen kan i huvudsak härledas till fordon och utbildning. Hyrorna ligger totalt i fas med budget, högre kostnader än budget inom vissa hyresobjekt medan andra hyresobjekt är lägre än budget. Material kopplat till underhåll av fordon avviker negativt mot budget med 2 mkr.

Total prognos för helåret pekar mot ett resultat på +15 mkr mot budget. I prognosen ökar intäktssidan med ca 20 mkr för destinationsskyltar, vilket också ökar kostnaderna med motsvarande summa inom material och köpta tjänster. Ökade kostnader för ytterbelysning och generella materialprisökningar prognostiseras med 1,4 respektive 2 mkr.

Elkostnaderna prognostiseras, utifrån utfallet januari - februari, till en helårseffekt på cirka +4 mkr mot budget.

Personalkostnaderna prognostiseras att bli lägre än budget. Prognosen är i denna månadsrapport försiktig i förhållande till avvikelsen i bokslutet per sista februari och kommer att värderas ytterligare i nästa bokslut.

Förseningar i investeringar gör att avskrivningskostnaden kommer att avvika positivt mot budget 2023. Prognosen pekar mot en positiv avvikelse med 5 mkr mot budget.

**Åtgärd:**

Planering, rekryterings- och utbildningsaktiviteter behövs för att bolaget ska kunna tillgodose behoven av trafik- och fordonspersonal och spårvagnselever. Verksamheten pekar på höga priser vid inköp av bland annat fordonsdelar. Upphandling av fordonsdelar bör ske med god framförhållning för att säkerställa bättre priser samt leveranser i tid.

**Ekonomiskt resultat Övriga avtal, projekt och uppdrag februari 2023**

## 2.7 Resultatrapport (4|4)

Under övriga avtal, projekt och uppdrag finns följande budgeterat:

- Ringlinien som finansieras 50/50 mellan Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen

- Externa arbeten utförda av Infrastruktur och Driftsäkring

- Särskild trafikledning som finansieras av Stadsmiljöförvaltningen

- Trafiksäkerhetsfunktion som finansieras av Stadsmiljöförvaltningen

- Projekt M33 och M34 som finansieras av Regionen

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Resultaträkning (Mkr)** | **Utfall**  **Feb 2023** | **Budget**  **Feb 2023** | **Avvikelse** | **Budget**  **helår 2023** | **Prognos helår 2023** | **Avvikelse** |
| Nettoomsättning | 6,9 | 9,7 | -2,8 | 56,8 | 56,8 | 0,0 |
| Övriga rörelseintäkter | 3,4 | 0,0 | 3,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **- Rörelsens intäkter** | **10,4** | **9,7** | **0,6** | **56,8** | **56,8** | **0,0** |
| Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster | -0,7 | -1,7 | 1,1 | -10,5 | -10,5 | 0,0 |
| Övriga externa kostnader | -2,4 | -0,5 | -1,9 | -1,9 | -1,9 | 0,0 |
| Personalkostnader | -7,3 | -7,4 | 0,1 | -43,9 | -43,9 | 0,0 |
| Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar | 0,0 | -0,1 | 0,1 | -0,5 | -0,5 | 0,0 |
| **- Rörelsens kostnader** | **-10,4** | **-9,7** | **-0,6** | **-56,8** | **-56,8** | **0,0** |
| **- Rörelseresultat** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** |
| **- Resultat efter finansiella poster** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** |
| **- Årets resultat** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** |

**Analys:**

Alla övriga avtal, projekt och uppdrag bedöms finansieras enligt de kostnader som verksamheten upp-arbetar under året.

**Åtgärd:**

Ingen åtgärd i nuläget.

### 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.

**Analys:**

Kilometeruttaget är som budgeterad och då kostnadsutfallet är lägre än budgeterar, på grund av personal--kostnader, förskjutning av kostnader samt minskade el kostnader. Verksamhetsåret prognos bedöms ligga i fas med den totala budgeten.

**Åtgärd:**

Ingen åtgärd i nuläget.

### 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.

**Analys:**

Kilometeruttaget är i linje med budget, samt att kostnaderna för trafikavtalet har varit lägre än budgeterat pga. personalkostnader, förskjutning kostnader, el kostnader. Kostnaderna för trafikavtalet prognostiseras inte att nå budgetnivån, där av kommer utfall 2023 vara lägre än budgeterat så länge KM produktionen följer budgetkurvan.

**Åtgärd:**

Ingen åtgärd i nuläget.

**Analys:** Km uttaget är som budgeterad och då kostnadsutfallet är lägre än budgeterar, pga personalkostnader, förskjutning kostnader, el kostnader.

**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.

**Analys:**

Kilometeruttaget är i linje med budget, merkostnaden per km beror på ökade materialpriser och kostnader för destinations skyltar som inte var budgeterade.

**Åtgärd:**

Verksamheten pekar på höga priser vid inköp av bland annat fordonsdelar. Upphandling av fordonsdelar bör ske med god framförhållning för att säkerställa bättre priser samt leveranser i tid.

### 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:**

Kilometeruttaget är i linje med budget, kostnadsutfallet har varit 1,7 mkr lägre än budgeterad pga. periodisering av kostnader.

**Åtgärd:**

Ingen åtgärd i nuläget.

### 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.

**Analys:**

Antalet timmar ligger i linje med budgetutfall. 400 tim över budget vilket motsvarar 0,3 procent. kostnadsutfallet är lägre än budgeterar huvudsakligen pga. el kostnader & personal.

**Åtgärd:**

Analys över personalkostnaden behöver genomföras samt rekryteringsinsatser.

* + 1. Trafikavtalskostnader 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.

**Analys:**

Antal delresor utfall 2023 är 2,5 m fler än budgeterat, samt att kostnaderna för trafikavtalet har varit lägre än budgeterat pga. personalkostnader, förskjutning kostnader, el kostnader. Vilket ger en lägre kostnad per delresa.

**Åtgärd:**

Ingen åtgärd i nuläget.

* + 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:**

2,5 miljoner fler delresor än budgeterad och ett lägre utfall pga. periodisering av kostnader ger ett lägre utfall än budgeterat.

**Åtgärd:**

Ingen åtgärd i nuläget.

### 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:**

Av februari månads data går att utläsa att 92,5 procent av avropen skett från leverantörer med ett avtal eller ramavtal.

**Åtgärd:**

Verka för att öka kunskapen inom inköpsområdet. Detta gör genom dialog med verksamhetens mer frekventa beställare. Förslag om att upprätta ett inköpsforum med fokus på upphandlingsplanen och dess primära intressenter.



# 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 februari månad begärdes det ut totalt 16st begäran om utlämnande av allmänna handlingar. Samtliga utlämnades till enligt mål 100 procent, det vill säga 1-3 dagar.

**Åtgärd**:

Fortsätta att informera bolaget om allmänna handlingar och vikten av att detta ska hanteras skyndsamt vid en begäran.

### 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:**

Övervägande positiv rapportering kring GS. Bland de positiva inslagen märks event med Mikkey Dee, installation av destinationsskyltar och betald utbildning för spårvagnsförare. Flera nyheter är direkt genererade av vår egen publicering i MyNewsDesk. Nyheterna om betald utbildning startade med DN som sedan lokal- och regionalmedia hakade på.

**Åtgärd:**

Fortsatt publicering i MyNewsDesk. Även fundera över utökad publicering på den plattformen. Vi behöver dock fortfarande vara noga med att göra en korrekt nyhetsvärdering innan vi ökar publiceringen på den plattformen.

### 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:**

En personuppgiftsincident efter ifyllt formulär i ett stödjande dokument i Dokumentcenter.

**Åtgärd**:

Ett nytt bibliotek kommer skapas för stödjande dokument i Dokumentcenter. Så att verksamheten inte av misstag ska fylla i ett formulär som blir automatiskt sparat 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, HOA, QlikView Händelse.qvw, Västtrafiks kundräkningssystem och sålda biljetter*

**Analys:**

Vi ser en mindre ökning i vägtrafikolyckor under februari och tittar man närmare på händelserna så består de flesta av dem av händelser av mindre art så som backspegel, skrapmärken etc. Den största oron utifrån dessa siffror är dock att vägtrafikolyckorna med buss har ökat med 28 procent (7st händelser) jämfört med föregående år.

**Åtgärd:**

Vi kommer fortsätta jobba med utsatta platser samt föra dialog med Stadsmiljöförvaltningen där vi ser att ett samarbete behövs för att klara av att genomföra de åtgärdsförslag som identifierats.

### Antal kollisioner

## 3.2 SKIP och förbättring (2|10)

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

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Analys:**  Inga avvikelser som kräver omedelbar åtgärd. Men fortsätter följa utvecklingen.  **Åtgärd:**  Vi kommer fortsätta att informera, driva på utbildningsinsatser och hitta ytterligare metoder och lösningar för att samtliga som kör spårvagn skall förstå ansvaret i att framföra våra fordon. |

### 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:**

Som redan identifierats så genererar tyvärr M33 fler tillbud & olyckor när det gäller fall i vagn än önskat.   
Vi hoppas dock på att vi börja se en vändning i antalet olyckor efter våra informationskampanjer och att detta håller i sig.

**Åtgärd:**

Vi jobbar vidare med M33 tillsammans med projektet för att hitta lösningar på 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:**

Ordningsstörningar och klotter påverkas mycket av yttre faktorer. Antalet ordningsstörande händelser för februari 2023 ökar något jämfört med januari 2023 medan antalet klotterhändelser fortsätter att minska från oktober 2022. Fortfarande står antal ”påverkade ombord” för den största andelen inom kategorin ordningsstörande händelser, hela 62 procent av totalen (46 procent januari 2023).

Den näst största posten, 24 procent för februari 2023 (23 procent för januari 2023) utgörs löpande 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 invändigt och utvändigt klotter fortsätter som sagt att minska. Skadegörelse och klotter är enligt våra medarbetare som arbetar med klottersanering ett problem både ur ekonomisk hänsyn och arbets-miljömässigt. Arbetet är viktigt utifrån Västtrafiks kvalitetskrav och resenärernas upplevelse av resan samt i förebyggande syfte (broken window theory).

Antalet händelser med hot och våld fortsätter att minska. I februari rapporterades 1 händelse av hot och/eller våld mot förare. Antalet händelser av rapporterat hot eller våld brukar löpande ligga på 20–30 händelser per månad. Orsaken till att det för februari enbart rapporterats 1 händelse kan ha att göra med bytet till ett nytt system för händelserapportering (HOA). Systemet har tydligare kategorier vilket innebär att förutsättningarna för trafikledningens operatörer är bättre avseende kategorisering och gruppering. Det finns all anledning att undersöka om februaris låga antal rapporterade händelser var en engångsföreteelse, eller om effekten på datan har att göra med systembytet och det tydligare och enklare arbetssättet. I de bästa av världar har vi nu möjlighet att visa en mer korrekt och kvalitetssäkrad bild av de faktiska antalet händelser av hot och/eller våld.

**Åtgärd:**

Fortsätta hög rapporteringsgrad. Stärka föraren i att vidta åtgärder för att minska antalet ordningsstörande händelser. Fortsätta polisanmäla klotter. Fortsatt hög ambition utifrån kvalitetskrav och i förebyggande syfte.

De kunskapshöjande insatser som vi genomfört under 2022 för att minska risken för hot och våld ser ut att ge resultat. För att upprätthålla den positiva utvecklingen ska vi fortsätta vårt systematiska och proaktiva arbete med att förebygga och minska risken för hot och/eller våld.

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

### 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:**

Riskbedömningar ska göras i samband med förändringar i verksamheten som till exempel vid personal-förändringar, förändringar av arbetsmetoder eller arbetstider, om- och nybyggnationer, och när ny arbetsutrustning införs etc. Att kunna redovisa antal genomförda riskbedömningar är ett krav från våra kunder och följs, förutom i denna månadsrapport, upp vid interna och externa revisioner.

**Åtgärd:**

En process med tillhörande stödjande dokument för riskbedömning ska tas fram för att underlätta för verksamheten. Enheten ska även bidra till att öka kunskapen kring när, hur och varför man ska genomföra riskbedömningar, samt hur dessa ska dokumenteras, registreras och rapporteras.

### 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:**

Planen för genomförandet av egenkontroller och ronder ligger på 100 procent. Antalet genomförda egenkontroller för februari ligger på 65 procent och är lägre än resultatet för februari år 2022 och även lägre än föregående månad. 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.

Utreda om upplägget gällande egenkontroll och rond bedöms vara effektivt och hur det ska utföras på bästa sätt. Finns behov av systemstöd? Därefter säkerställa att vi har tillräckliga resurser för att möta behovet. Åtgärd är upptagen i HMS-analys med ledningens genomgång och införd i HMS-kommitténs handlingsplan.

### 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:**

Samtliga Trygghetskontroller för februari 2023 är genomförda enligt plan. Det innebär för februari 2023 att Enheten för trygghet och säkerhet följt upp och säkerställt kvalitet på genomförda egenkontroller, att informations- och/eller utbildningsinsatser genomförts, samt att utrymningsövning genomförts som planerat. Trafiksäkerhetskontrollerna för februari är genomförda, vi ser fortfarande höga siffror inom hastighetsöverträdelser och vi kommer fortsätta trycka på vikten av samtal och åtgärd när detta sker.

**Åtgärd:**

Hur medarbetare upplever trygghet finns nu med i medarbetarenkäten. Detta ger oss möjlighet att över tid skapa oss en uppfattning om i vilken utsträckning våra medarbetare upplever sin arbetsplats som trygg. Om en medarbetare vet att arbetsplatsen är säker ökar chansen för att medarbetaren också ska kunna känna sig trygg. Säkerhet innebär att vi har kontroll på risker och faror i vår verksamhet. Därför ska vi fortsätta undersöka och riskbedöma vår verksamhet för att i största möjligaste mån kunna begränsa och minimera risker och faror genom proaktivt och förebyggande arbete. Inom trafiksäkerhet fortsätter vi med våra utökade mätningar hastighet både inom och utanför vallgravarna samt följer upp de avvikelser som kommer in. Kontakt med gruppchef på Göta Källare varje vecka.

### 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 Händelseregistret 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.

## 3.2 SKIP och förbättring (9|10)

*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).*

**Analys:**

Antalet tillbud och riskobservation överstiger antalet olyckor med sju händelser, vilket är en positiv trend och där GS strävar mot att uppnå förhållande 10 tillbud på 1 olycka. 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 trafiksäkerhetssynpunkt men ur arbetsmiljösynpunkt räknas de som olyckor. Att denna hopblandning sker är inte konstigt då samma händelser har olika definition enligt Arbetsmiljöverket och Transportstyrelsen.

Det har inträffat två allvarliga olyckor på avdelningen Infrastruktur och driftsäkring. En medarbetare blev träffad av skopan på en grävmaskin och vid arbete i en växelanordning klämde en medarbetare tumme och pekfinger i en växel som plötsligt slog om. Händelserna är anmälda till Arbetsmiljöverket och är nu under utredning.

Sett över tid är ergonomiska faktorer och akut överansträngning (av tex dra, skjuta, lyfta) återkommande de vanligaste rapporterade olyckorna och tillbuden. Orsakerna kan härledas till spårvagnsförarhytten och dess utformning där förarstolen och trögt körhandtag på vagnstyp M33 är föremål för händelserna. Under februari månad är de vanligaste tillbuden kopplade till arbetstidens förläggning där tillbudsrapporterna beskriver långa körtider med liten möjlighet till pauser, vilket skapar en ohälsosam arbetsbelastning (stress) och som också förstärker problemen kopplat till ergonomi och akut överansträngning.

Fall i samma nivå (snubbla, halka) är likt 2022 en av de vanligaste orsakerna till olycka både i januari och februari, och inträffar oftast i spår, vid in- eller utträde ur vagn eller vid ändhållplats. Ur rapporterna går det också att utläsa att det gällande spårvagnsförarna ofta är kopplat till stressiga situationer.

Att träffas av flygande eller fallande föremål är ett vanligt tillbud i februari och beror på olika isolerade händelser som det inte går att skönja något mönster gällande.

Det har börjat dyka upp några rapporter om att de nya kläderna, framför allt byxorna, för spårvagnsförarna andas dåligt och ger upphov till klåda och eksem.

Enheten för Trygghet och 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 handläggnings-tiden 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. I handlingsplanen för HMS-kommittéerna ligger det som en åtgärdspunkt att skapa ett nyckeltal på hur snabbt ärendena i IA hanteras**.**

Säkerhetsutvecklare arbetsmiljö går numera in i systemstödet IA varje dag och justerar, efter dialog med berörda, ärendena utifrån händelseansvarig, klassificering, allvarlighetsgrad samt angiven skadeorsak / skaderisk för att få en korrekt statistik som kan därmed kan användas som beslutsunderlag.

En HMS-rapport, som bygger på månadsrapporten ska tas fram och gås igenom på varje HMS-kommitté-möte. Detta skapar förutsättningar för att analysera mönster och trender gällande olyckor och tillbud även på enhetsnivå med lämpliga åtgärder i arbetsmiljö som följd.

## 3.2 SKIP och förbättring (10|10)

### 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.*



*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 **februari** månad.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Avdelning | Antal tjänstlediga | Antal föräldralediga |
| Ekonomi och upphandling | 0 | 1 |
| Fordon och driftsäkring | 7 | 3 |
| HR och kultur | 1 | 0 |
| Infrastruktur och driftsäkring | 2 | 8 |
| Ledning och kommunikation | 0 | 0 |
| Marknad och produkt | 1 | 0 |
| SKIP och förbättring | 1 | 1 |
| Trafikledning och information | 0 | 1 |
| Trafikpersonal och service | 11 | 21 |
| GS | **22** | **34** |

### 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 feb-april.

### 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)

### *Källa: Bokksus*

**Analys:**

Sjukfrånvaron under januari har bolagsövergripande varit betydlig lägre än åren 2020–2022 och ligger på totalen lägre än det senaste normalåret, 2019. Sjuktalet ligger under målnivån för året.

**Åtgärd:**

Ingen ytterligare åtgärd.Fortsatt förebyggande och främjande hälsoarbete samt rehabiliterings-arbete.

### 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 (Ekonomi och upphandling, HR och kultur, Ledning och kommunikation, Marknad och produkt samt SKIP och förbättring ligger alla på värdet 0,00%)*

**Analys:**

Övertidsuttaget för januari är mycket lågt jämfört med samma period föregående år vilket är positivt. Den största skillnaden finner vi inom avdelningen Trafikpersonal och service där en stor andel av bolagets medarbetare återfinns. Det minskade övertidsuttaget hänger ihop med en lägre sjukfrånvaro. Samma mönster syns inom andra avdelningar men påverkan är inte lika kraftig.

**Åtgärd:**

Fortsatt aktiv uppföljning av övertidsuttag i respektive avdelning. Fortsatt aktivt arbete med förebyggande och främjande hälsoarbete samt bemanning av verksamheten. Inga ytterligare åtgärder.

### 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 **februari** månad.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Avdelning | Antal praktikanter, grundskola | Antal praktikanter, sommarjobbare,  gymnasie- och yrkeshögskola |
| Ekonomi och upphandling | 0 | 1 |
| Fordon och driftsäkring | 0 | 4 |
| HR och kultur | 0 | 0 |
| Infrastruktur och driftsäkring | 0 | 0 |
| Ledning och kommunikation | 0 | 2 |
| Marknad och produkt | 0 | 0 |
| SKIP och förbättring | 0 | 0 |
| Trafikledning och information | 0 | 0 |
| Trafikpersonal och service | 0 | 0 |
| GS | **0** | **7** |



# 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 februari var antalet planerade fordonsturer i linjetrafik 82 949st vilket är 2,4% mer gentemot budgetproduktion och ackumulerat utfall ligger på 1,2 procent mer än budgetproduktion. Spårarbeten är en faktor som påverkar antalet turer och i februari utfördes följande spårarbeten vilket påverkade produktionen: Lisebergs Station, Dr. Sydows gata, Grönsakstorget och Medicinaregatan.

**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 februari var antalet planerade tidtabellskilometer för fordon i linjetrafik 0,46 procent mindre gentemot budgetproduktion och ackumulerat utfall ligger på 0,23 procent mindre än budgetproduktion. Följande spårarbeten påverkade produktionen: Lisebergs Station, Dr. Sydows gata, Grönsakstorget och Medicinare-gatan.

**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 februari var antalet planerade förarminuter per tidtabellskilometer i linjetrafik marginellt sämre än målet. Följande spårarbeten påverkade produktionen: Lisebergs Station, Dr. Sydows gata, Grönsakstorget, och Medicinaregatan.

**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 februari var antalet planerade förartimmar totalt i linjetrafik 0,44 procent mer än budgetproduktion och ackumulerat utfall ligger på 0,29 procent mer än budgetproduktion. Följande spårarbeten påverkade produktionen: Lisebergs Station, Dr. Sydows gata, Grönsakstorget och Medicinaregatan.

**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 februari var genomsnittlig hastighet av fordon i högtrafik 1,18km/h lägre än målet. Systematiskt åter-kommande och påverkande faktorer är bland annat antal resande, signalprioritet, icke hindrade spår-arbeten, korsningsutformning, lastningstider, stoppande fel och andra trafikslag i vägen som bidrar till att målet inte uppnås. Även flertalet tillfälliga hastighetsnedsättningar, pga. banans status, har en stor inverkan på resultatet. Resultatet innebär att produkten inte uppnår optimal kapacitet och effektivitet.

**Åtgärd:**

Se produktstrategi 2023, Genomförandeplan Spårvagn samt underlag framkomlighetsanalys & åtgärder kort-/ medel- och långsikt. Även projektet ”Punktlighet” är uppstartat, vilket specifikt är inriktat på åtgärder för att förbättra framkomligheten. 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 februari var 8 vilket är en ökning i jämförelse med föregående år samma månad. Totalt antal kundärenden i februari var 774, vilket också är en ökning i jämförelse med föregående år samma månad.

**Åtgärd:**

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 i styrande dokument för den interna processen ”Hantera resenärssynpunkter” är nu färdigställt och dessutom med en ny uppdaterad processkarta där både trafikavtalet och banavtalet nu 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 spårvagnsförare, detta tills det nya systemet blir tillgängligt för oss som partnerbolag.

### 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 | 538 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 901 |
| Förare | 78 | 82 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 160 |
| Fordon | 47 | 45 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 92 |
| Körde förbi hållplats | 20 | 25 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 45 |
| Trafikutveckling | 13 | 4 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 17 |
| Olycka/ Trafikolycka/ Skada | 7 | 20 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 27 |
| Information på fordon | 7 | 5 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 12 |
| Fullsatt fordon | 3 | 7 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 10 |
| Övrigt - trafikrelaterat | 3 | 6 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 9 |
| Övrigt | 8 | 22 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 30 |
| **Totalt** | **549** | **754** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **1303** |

*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.

**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:**

Februari månads resultat på 69,1 procent visar en fortsatt negativ genomsnittlig trend. Jämför man med resultaten från februari 2022 så har vi en genomsnittlig minskning på 6,9 procent, vilket visar att vi har kommit längre bort från målet på 82 procent.

Under slutet på januari månad så har en hastighetssänkning runt Brunnsparken på 5km/h krävts, vilket har skapat förseningar. Under februari har även 62 förseningar på grund av broöppning på Hisingsbron rapporterats. Totalt under februari månad så finns 245 registrerade händelser i HOA under ”trafikstockningar” och 439 händelser under ”försening” längs hela linjenätet, vilket i sin tur påverkar den kommersiella punktligheten på reglerhållplatser. Detta går även att se i Trafikservicegradrapporten.

**Åtgärd:**

Fortsatt arbete med framkomlighet tillsammans med Stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik.

### Andel genomförda banbesiktningar enligt plan

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (1|5)

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:**

Signal/vxlmek: 12st av 1361st protokoll blev ca 4 dagar sena pga. mycket åtgärder under denna period som resulterade i att besiktningarna blev lidande. Spårbesiktning: Under februari omfattades denna endast utav så kallade Riktad besiktning (återkommande säkerhetsbesiktningar). 1st av 29st protokoll på riktad besiktning utfördes ej enligt plan. Denna missades till pga. tidsbrist. Denna utfördes veckan efter, 1/3. Kontaktledningsbesiktning: Under februari blev ett antal besiktningar sena. 52st av 92st protokoll på "Säkerhetsbesiktning på kontaktledning i Centrum" utfördes 3 dagar sent. 1st av 17st protokoll på så kallad Riktad besiktning Inre (Centrum) utfördes 13 dagar sent. 4st av 4st protokoll på så kallad Riktad yttre (Ytterområden) utfördes 13 dagar sent. Dessa sammantaget pga. att alla montagebilarna ej är i drift och bilarna vi har i drift har använts för reparationer på banan och besiktningarna har nedprioriterats.

**Åtgärd:**

Signal/vxlmek: Förstärkning av personalstyrkan med 1 person från och med den 27/3. Spårbesiktningar: Ingen riktad åtgärd. Kontaktledningsbesiktning: Reparation av montagebilar pågår, ingen prognos på när bilarna är i drift.

### Andel genomförda mätningar enligt plan

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (2|5)

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.

*Källa:*

**Analys:**

Mätningar utförda enligt plan.

**Åtgärd:**

N/A

### Genomfört banunderhåll enligt underhållsplan

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (3|5)

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.

**Analys:**

Enligt plan.

**Åtgärd:**

Ingen åtgärd då målet är uppfyllt.

### 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.

*Källa: Stadsmiljöförvaltningen Spårvägskartan*

**Analys:**

Vid månadsskiftet februari - mars fanns det 13st tillfälliga hastighetsbegränsningar.

**Åtgärd:**

4st av de tillfälliga hastighetsbegränsningarna har beslut om åtgärd och tidplan för åtgärd. Övriga 9 av de tillfälliga hastighetsnedbegränsningarna saknar tidplan för åtgärd från Stadsmiljöförvaltningen.

### Andel genomförda fastighetsbesiktningar enligt plan

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (4|5)

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

*Källa: Besiktningsjournal*

**Analys:**

100%

**Åtgärd:**

Ingen åtgärd

### Andel fastighet felanmälningar

Ska uppdateras.

### Andel genomfört godkända lokalvårdskontroller

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (5|5)

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

**Analys:**

Inga kontroller i februari utförda pga. frånvaro.

**Åtgärd:**

Nyanställd har börjat och kontroller är nu påbörjade igen. Uppföljningsmöten bokade med entreprenörer.

### 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 finns inom parentes. GS har tagit emot totalt 30 vagnar av modell M33 som kan sättas i trafik.

| **Spårvagnstyp** | **M29** | **M31** | **M32** | **M33** | **M34 (2024)** | **Totalt feb 2023** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Antal i feb | 53 | 80 | 62 | 30 (+3) | 0 | 225 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Veckodag** | **Maxantalet planerade fordon i samtida omlopp** | **Antal totala fordon**  **(med pedal-set) i feb** | **Andel reservflotta i feb** |
| mån-tor | 163 | 198,5 | 21,8% |
| fre | 163 | 198,5 | 21,8% |
| lör | 127 | 198,5 | 56,3% |
| sön | 105 | 198,5 | 89,0% |

### 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 denna månad 0 dagar. HVK saknas har denna månad 0 dagar. Resursbrist har denna månad orsakat 7 dagar stillastående. Detta är kö till hjulbyte M32. Händelser har denna månad orsakat 227 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 kollisioner. Två pedaler i set kolliderade med en grävskopa. Övrigt. Inga övriga orsaker noterades denna månad.

**Åtgärd:**

Nyckeltalet är under satt gräns under februari. Att öka vår förmåga att hålla vagnar tillgängliga är nu framför allt riktat på fordon som råkar ut för händelser - dels att säkerställa en god trafikmiljö, dels att öka vår kapacitet att utföra skadereparationer.

### 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 problem växellåda. 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.*

## 4.4 Fordon och driftsäkring (4|6)

**Analys:**

M29 och M31 har låg tillförlitlighet, vilket är att förvänta på grund av fordonens ålder. Bromsfel på M31 är den största bidragande faktorn. M32 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 februari. Inga enskilda faktorer sticker ut för M33.

**Åtgärd:**

Bromsfel M31 (fel 109) analyseras fortsatt tillsammans med leverantörerna av styrsystem och bromsdator. M32 Dörrar, sand (broms) och förarplats (HVAC) finns projekt för åtgärd hos Västtrafik. M29 driftsäkras löpande. M33 kontrolleras felfrekvens gentemot avtal löpande av GS personal tillsammans med konsulter.

### 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:**

M29 ligger under budget med drygt 50 procent, mestadels på grund av att ett minskat behov av hjulbyte under månaden. Kostnaden består främst av motorer. M31 ligger över budget med 23 procent, orsaken är främst avhjälpande åtgärder på bromsar och motorer samt hjul. Motorer slits fortare på M31 i blött väder på grund av fukt inne i motorerna. M32 ligger enligt budget med enbart 2 procent avvikelse.

**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 februari var antalet planerade 213st helvagnstvätt, och genomfört 215 st.

**Åtgärd:**

Inget behov av åtgärd.

### 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** |
| --- | --- | --- | --- |
| Februari 2023 | 563 (519) | 37 (35) | 65 (65) |

### 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:**

8st denna månad som skedde vid följande platser: Hammarkullen tunnel 2st, Gamlestan signalsystem 2st, Botaniska signalsystem 1, Nymånegatans signalsystem 2st. Gemensam nämnare är att de glider förbi en bit innan de hunnit få stopp på vagnen.

**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. Det sker tre gånger fler felkörningar Brunnsparken än något annat ställe på banan. Det är det fler linjer som trafikerar just där och många andra trafikanter, vilket innebär att alla försöker ta sig fram och håller inte samma avstånd som skulle krävas för att hinna lägga växlar rätt. Om en växel lagts fel, finns det inte tid och utrymme för att manuellt gå ut och lägga rätt växeln (i många fall) såsom görs på andra, mindre trafikerade områden. Andra vanligt förekommande ställen under denna period var Centralen och Gamlestaden. Utöver det lite spridda felkörningar, 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. Vårens arbetsplatsträffar för spårvagnsförarna kommer att ha en workshop runt felkörningar och åtgärder för att minska dem.

### 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**

