

2023

Diarienummer 0005/23
2023-04-14

MÅNADSRAPPORT



Mars



Göteborgs
Spårvägar

Månadsrapport 2023

Innehållsförteckning

1. Inledning	2.
1.1 Syfte	
1.2 VD sammanfattar	
2. Övergripande leveranser	3–20.
2.1 Resandeutveckling	
2.2 Nöjdhetsindex (resenärer)	
2.3 Trafikservicegrad	
2.4 Punktlighet	
2.5 Hållbart medarbetarengagemang (HME)	
2.6 Kvalitet	
2.7 Resultatrapport	
2.8 Ekonomiska nyckeltal	
3. Stödjande avdelningars leveranser	21–41.
3.1 Ledning och kommunikation	
3.2 SKIP och förbättring	
3.3 HR och kultur	
4. Operativa avdelningarnas leveranser	42–64.
4.1 Marknad och produkt	
4.2 Trafikledning och information	
4.3 Infrastruktur och driftsäkring	
4.4 Fordon och driftsäkring	
4.5 Trafikpersonal och service	

1. Inledning

1.1 Syfte

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

1.2 VD sammanfattar

Mars månad har passerat och det har inneburit att vår trafikproduktion har varit utmanande med en lägre leveransförmåga än normalt. Huvudorsaken till detta är externa faktorer så som stora utmaningar med infrastrukturen, andra störningar i trafiken samt köbildningar. Utmaningarna med banan har ju även lett till många hastighetsnedsättningar vilket i sin tur leder till mera förseningar för alla resenärer. Våra siffror på punktlighet går ju även ner och är idag ca 69,2 procent vilket är en försämring med 1,8 procent från februari. Trafiksituationen samt standarden på banan är en stor utmaning och vi arbetar intensivt med våra partners för att hitta en lösning. Antalet vägtrafikolyckor fortsätter att öka, dock vi ser ökningen i mindre sammanstötningar och inte är så allvarliga.

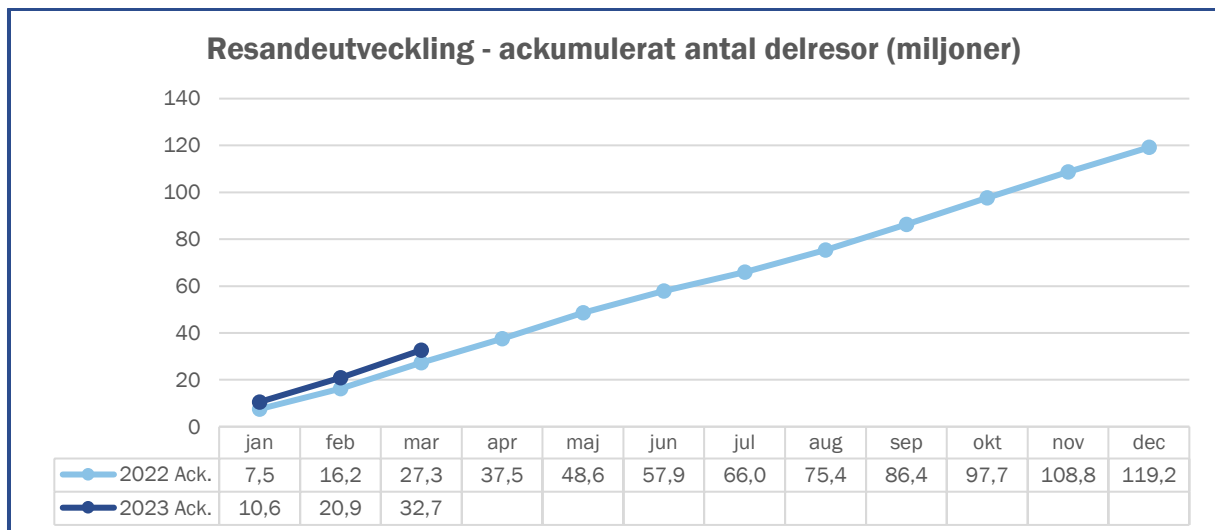
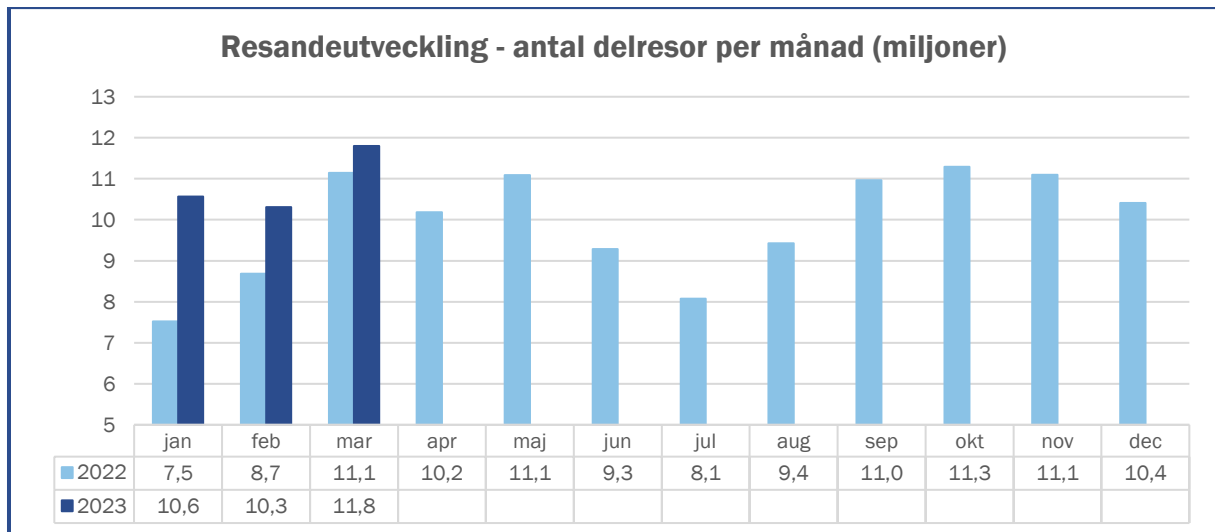
Resandet fortsätter att öka vilket är glädjande och under mars månad hade vi 11,8 miljoner delresor vilket är ca 700 000 fler än samma månad 2022. Ackumulerat innebär detta 32,7 miljoner delresor vilket är ca 5,4 miljoner fler än samma period förra året.

Göteborgs Spårvägar visar för mars ett resultat före finansiellt netto på -0,9 mkr, vilket är 8,0 mkr högre än budget. Helårsprognosen visar dock att Utförandeentreprenadavtalet går med underskott med drygt -14 mkr samtidigt som Trafikavtalet lutar åt ett överskott med 15 mkr. För att nå en ekonomi i balans inom Utförandeentreprenadavtalet behöver fastställda åpriser justeras samt att verksamheten tillser att rutiner följs så att bolaget kan ta betalt för allt utfört arbete.

2. Övergripande leveranser

2.1 Resandeutveckling

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 GS har ett gemensamt mål av 134 miljoner delresor totalt för 2023.



Källa: Västtrafiks kundräkningssystem och sålda biljetter

Analys:

Resandet fortsätter att återhämta sig, i mars 2023 är antal delresor 11,8 miljoner vilket innebär en ökning om 5,9 procent i jämförelse med mars 2022. Ackumulerat antal delresor januari-mars 2023 är 32,7 miljoner, vilket är 19,5 procent mer än januari-mars 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 framkomlighet 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.

2.2 Nöjdhetsindex (resenärer)

Nöjdhetsindex, eller kundnöjdhetsindex 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. Anger medelbetyg mellan 1 och 5.

Frågeförkortning	kvartal 1 2023	kvartal 2 2023	kvartal 3 2023	kvartal 4 2023	ackumulerat 2022	ackumulerat 2023	mål 2023
Senaste resan	4,0				4,0	4,0	4,3
Helt, rent och städlat	3,7				3,8	3,7	3,9
Behagligt klimat	4,0				3,8	4,0	4,0
Trevligt bemötande	4,0				4,1	4,0	4,2
Personalen uppmärksam	4,0				3,9	4,0	4,0
Körstil	4,1				4,1	4,1	4,2
Hållplatsinformation	4,2				4,2	4,2	4,5
Plats ombord	3,7				3,6	3,7	3,8
Litar på tidhållning	3,6				3,8	3,6	4,0
Störningsinformation	3,5				3,8	3,5	4,5
Trygg ombord	4,1				4,1	4,1	4,5
Nöjd med Västtrafik	3,6				3,7	3,6	3,9

Källa: Västtrafiks Navet, Kundnöjdhetsindex ombord / KNO

Analys:

Störningsinformation är av alla frågor längst ifrån mål. Behagligt klimat, plats ombord och personalen uppmärksam är de enda som har ökat i jämförelse med ackumulerat 2022.

Åtgärd:

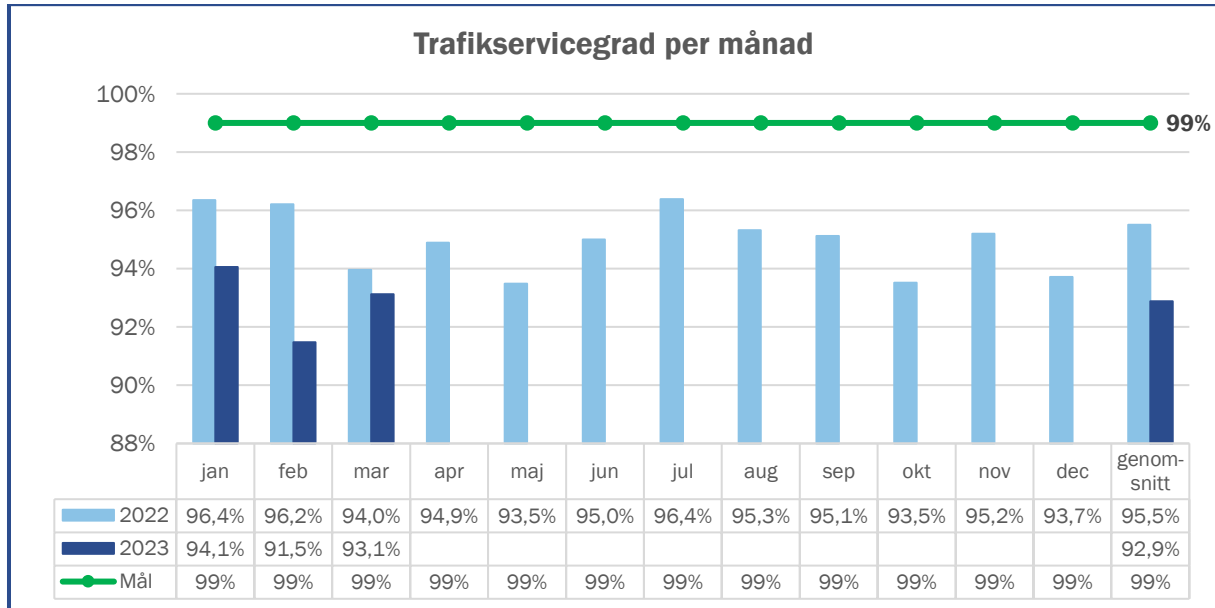
Det har skapats en arbetsgång, information till förare kring störningsarbete i vinter där det leder till förbättring. När trafikpersonal hamnar i en störning som medför stopp så förväntas följande punkter av spårvagnsförare för att öka servicen till våra resenärer.

- Vid kortare stopp där du har all information själv så meddela resenär vid första möjlighet om orsak och om möjligt prognos
- Repetera detta för att säkerställa att informationen nått ut
- Vid stopp där du inte vet orsak så informera att det är stopp och att du återkommer med orsak så fort du får reda på det.

Nuläget är att processteamet som arbetar på TLI med störningsinformation har märkt förbättringspotential genom samverkan med Västtrafik. Det handlar om att informationen ska vara så aktuell som möjligt i ToGo-appen för våra resenärer. Detta är ett ständigt pågående arbete genom samverkan som sker löpande i gemensamma möten med Västtrafik och vår trafikledningscentral.

2.3 Trafikservicegrad

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.



Källa: Trafikservicegrad-rapport (Hastus; Händelseregistret; HOA). Genomsnitt avser samma månader 2022 & 2023 även om alla månader är med i tabellen för 2022.

Analys:

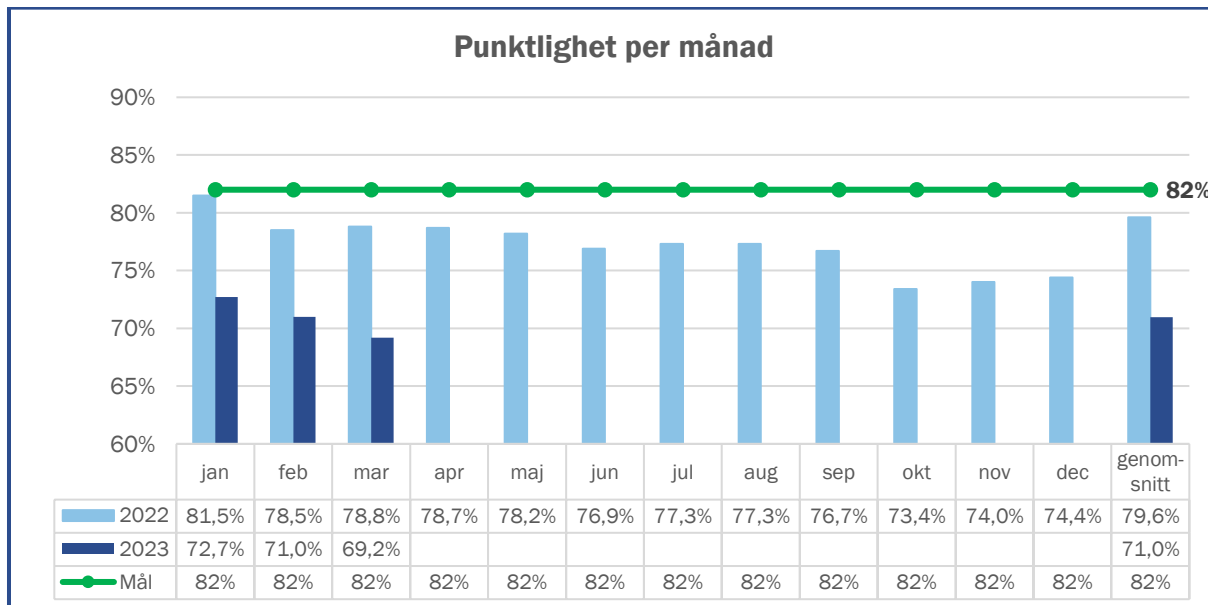
I mars når vi en trafikservicegrad (störningsfri trafik) på 93,1 procent. Månaden innan (februari) låg trafikservicegraden på 91,5 procent. Jämfört 2022 låg trafikservicegraden för både januari och februari på drygt 96 procent. Den främsta orsaken som kopplas till störda turer är förseningar och köbildning som tillsammans står för 1223st störda turer. I februari var motsvarande siffra 1057st. Ökningen av framkomlighetsproblemen beror till stor del på ett ökat antal hastighetsnedsättningar i banan som i slutet av mars uppgick till 27 platser. Antalet störda/uteblivna turer pga. fordonsbrist ökar från 148 turer till 355 turer. Ökningen beror på flera kollisionsskador samt en viss materialbrist. Även förarbristen blir alltmer påtaglig. En ökning från 153 störda turer i februari till 779 störda turer i mars.

Åtgärd:

Plan för att åtgärda sträckor med hastighetsnedsättning tas fram av Stadsmiljöförvaltningen tillsammans med Västtrafik och Göteborgs Spårvägar under vecka 14. Den 31/3 genomfördes ett startmöte/workshop för kommande 3 partssamverkan (Stadsmiljöförvaltningen, Västtrafik och Göteborgs Spårvägar). Dessa kommande 3 partssamverkansmöten kommer delas in i följande forum; Underhållsplaneringsforum, Samplaneringsforum samt Säkerhetsforum. Dessa forum rapporterar därefter till Samverkansledning. Syftet är att få en gemensam plan för planering och underhåll/utveckling av banan samt öka framkomligheten och trafiksäker reshastighet.

2.4 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 avvikelserna mellan planerad och verklig avgångstid är mindre än 0,5 minut är avgången tidig, om avvikelserna är lika eller längre än 3 minuter då är den sen, om avvikelserna är mellan 0,5 och 2 minuter 59 sekunder är den i tid. Nedan diagram anger medelvärde per månad totalt för GS alla linjer.



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 en negativ trend. I mars har vi en punktlighet på endast 69,2 procent. Det är en försämring med 1,8 procentenheter jämfört med februari. I mars 2022 låg punktligheten på 78,8 procent. På samma sätt som hastighetsnedsättningarna påverkar vår trafikservicegrad, så påverkar det så klart även vår punktlighet. 27 platser med hastighetsnedsättningar, med bland annat en begränsning på 5 km/h i Brunnsparcken, gör det svårt att hålla tidtabellen. Därtill framkomlighetsproblem såsom köbildning, fordonsfel, broöppning av Hisingsbron. Detta gör att vi är långt från vårt mål på 82 procent.

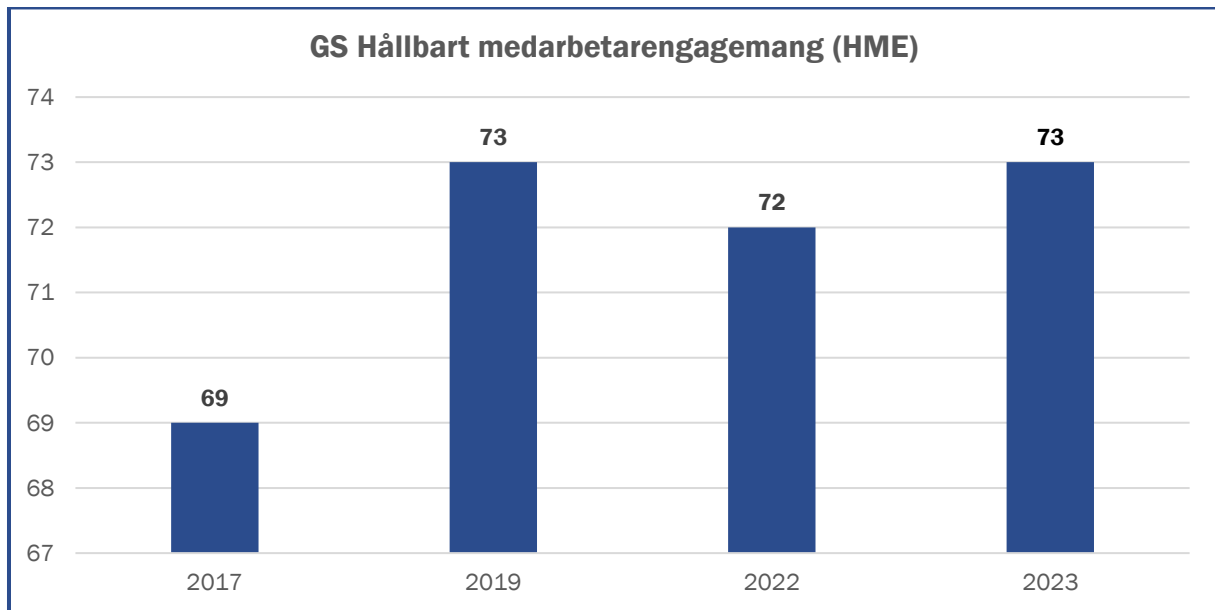
Åtgärd:

- Produktstrategi med linjenätsutveckling samt modernare, mer tillförlitliga och längre fordon.
- Punktlighetsprojekt som ser över bland annat dörrstyrning för kortare hållplatsstopp samt hållplatsreducering
- Fokus på fordon med återkommande fel.

2.5 Hållbart medarbetarengagemang (HME)

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.

HME 2023 för Göteborgs Spårvägar är 73 i ett spann på 0 – 100. Det är att jämföra med Göteborgs Stads totala HME för 2023 som är 79. Göteborgs Stads mål för HME 2023 är 81. GS har inte fattat beslut om att ha ett avvikande mål.



Källa: Medarbetarundersökning

Analys:

Engagemang i arbetet med medarbetarenkät har ökat de senaste åren. 2020 införskaffades ett nytt mätverktyg som innebär möjlighet till snabbare återkoppling och tätare uppföljning än stadens verktyg. Det nya verktyget gör att svarsfrekvens kan följas i realtid och kommunikationsinsatser kan göras för att höja svarsfrekvensen där så behövs. I år deltog 75 procent av medarbetarna i enkäten jämfört med förra årets 79 procent och dessförinnan 63 procent. Sedan 2017 ses en uppåtgående trend på HME även om bolaget har en bra bit kvar till målvärdet som är satt till 81 – samma mål som gäller för Göteborgs stad som helhet. Fokusområden sedan 2022 har varit organisatorisk tillit och intern kommunikation. De områdena visar på de största förbättringarna sedan föregående år.

Åtgärd:

Analys är i detta läge enbart gjord på övergripande nivå. Under början av april fördelas resultat till respektive chef med mer än 7 medarbetare. Därefter väljer varje chef, tillsammans med sina medarbetare, två förbättringsområden och ett område att behålla på bra nivå. Aktiviteter kopplas till områdena. I junis rapport kommer sammanfattning av bolagets åtgärder vara möjlig.

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 kommer därför under 2023, precis som under 2022, att genomföra ett antal förbättringsarbeten tillsammans med deltagare från verksamheten, skicka in en nuläges- samt verksamhetsbeskrivning till SIQ för bedömning av våra arbetssätt och resultat.

Förbättringsarbetena grundar sig bland annat i den återföringsrapport som vi erhöll från SIQ:s examinations-team i december 2022 där de beskriver GS styrkor och förbättringsområden.

Detta innebär att 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.

2.7 Resultatrapport (1|4)

Ekonomiskt resultat totalt bolaget mars 2023

Resultaträkning (Mkr)	Utfall Mars 2023	Budget Mars 2023	Avvikelse	Budget helår 2023	Prognos helår 2023	Avvikelse
Nettoomsättning	319,1	319,7	-0,6	1 279,2	1 291,1	11,8
Övriga rörelseintäkter	8,2	5,1	3,1	18,0	19,1	1,1
- Rörelsens intäkter	327,2	324,8	2,4	1 297,2	1 310,2	12,9
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-83,0	-92,2	9,3	-339,4	-357,1	-17,8
Övriga externa kostnader	-52,3	-53,3	1,0	-206,3	-217,0	-10,7
Personalkostnader	-188,4	-180,8	-7,6	-719,6	-708,7	11,0
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-4,3	-7,4	3,1	-31,9	-26,9	5,0
Övriga rörelsekostnader	-0,1	0,0	-0,1	0,0	-0,1	-0,1
- Rörelsens kostnader	-328,1	-333,7	5,6	-1 297,2	-1 310	-12,5
- Rörelseresultat	-0,9	-8,9	8,0	0,0	0,4	0,4
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	0,5	0,0	0,5	0,1	0,7	0,7
Räntekostnader och liknande resultatposter	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0,0
- Finansiella intäkter och kostnader	0,5	0,0	0,5	-0,1	0,6	0,7
- Resultat efter finansiella poster	-0,4	-8,9	8,5	-0,1	1,0	1,1
- Årets resultat	-0,4	-8,9	8,5	-0,1	1,0	1,1

Källa (gäller för hela 2.7): Agresso

Analys:

Göteborgs Spårvägar visar för mars ett resultat före finansiellt netto på -0,9 mkr, vilket är 8,0 mkr högre än budget.

Rörelseintäkterna avviker totalt sett positivt mot budget, men inom de större avtalen är avvikelserna både negativa och positiva. Inom Utförandeentreprenadavtalet ser vi lägre intäkter mot budget, vilket till största del kan förklaras med att budgeterade arbeten inte startats under årets två första månader samt personalbrist. Å-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 tre månader. Inom ramen för Trafikavtalet finns de huvudsakliga positiva avvikelserna inom personalkostnader, el och avskrivningar. Något högre kostnader mot budget finns istället gällande lagerhantering (lägre inläggning i lager än budget påverkar resultatet negativt).

Prognosen för helåret skiljer sig mellan avtalen, Trafikavtalet visar en positiv prognos med 15 mkr medan Utförandeentreprenadavtalet visar en negativ prognos med 14,4 mkr. Se mer förklaringar under respektive särredovisning.

Åtgärd:

Se åtgärder inom respektive särredovisning.

2.7 Resultatrapport (2|4)

Ekonomiskt resultat Utförandeentreprenadavtalet mars 2023

Resultaträkning (Mkr)	Utfall Mars 2023	Budget Mars 2023	Avvikelse	Budget helår 2023	Prognos helår 2023	Avvikelse
Nettoomsättning	35,6	47,5	-11,9	190,2	180,5	-9,7
Övriga rörelseintäkter	1,1	0,0	1,1	0,0	0,2	0,2
- Rörelsens intäkter	36,7	47,5	-10,9	190,2	180,7	-9,5
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-13,0	-14,1	1,1	-55,3	-55,7	-0,4
Övriga externa kostnader	-8,4	-7,7	-0,8	-30,2	-36,0	-5,8
Personalkostnader	-19,7	-23,9	4,2	-97,7	-96,4	1,3
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-1,0	-1,1	0,1	-7,0	-7,0	-0,1
- Rörelsens kostnader	-42,1	-46,7	4,6	-190,2	-195,1	-4,9
- Rörelseresultat	-5,4	0,8	-6,2	0,0	-14,4	-14,4
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	-5,4	0,8	-6,3	0,0	-14,4	-14,4
- Årets resultat	-5,4	0,8	-6,3	0,0	-14,4	-14,4

Analys:

För mars månad redovisar Utförandeentreprenadavtalet ett utfall om -5,4 mkr, vilket är 6,2 mkr lägre än budget. Intäkterna avviker med drygt -10,9 mkr och kan framför allt förklaras med att budgeterade arbeten inte utförts och/eller ännu ej påbörjats samt periodiseringar. 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 (2,3 mkr).

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 tre månaderna, exempelvis att rätt tid registreras på rätt projekt och att tid överhuvudtaget registreras i EAM (3,7 mkr). Vidare noteras icke budgeterade personalkostnader om 0,3 mkr samt konsultarvoden om 0,7 mkr som inte debiteras kund.

Prognosen för Utförandeentreprenadavtalet för helåret är ett resultat på -14,4 mkr. Vi har identifierat att den övriga frånvarotiden, det vill säga APT, mötestid och liknande är högre i verkligheten än vad å-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. Vidare ökar kostnaderna för bland annat IT och avgifter till Intraservice om cirka 0,4 mkr. Risker som identifieras i dagsläget är i huvudsak kopplat till för hög övrig frånvarotid samt tekniska utmaningar i samband med implementering av EAM (exempelvis kvalitetssäkra att all personal registrerar tid korrekt).

Åtgärd:

Göteborgs Spårvägar, Stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik har en pågående dialog gällande avtalsfrågor och principen om självkostnad. Å-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.

2.7 Resultatrapport (3 | 4)

Ekonomiskt resultat Trafikavtalet mars 2023

Resultaträkning (Mkr)	Utfall Mars 2023	Budget Mars 2023	Avvikelse	Budget helår 2023	Prognos helår 2023	Avvikelse
Nettoomsättning	271,9	261,8	10,2	1 047,0	1 069,1	22,0
Övriga rörelseintäkter	2,3	0,9	1,4	3,3	3,3	0,0
- Rörelsens intäkter	274,2	262,6	11,6	1 050,3	1 072,3	22,0
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-68,2	-74,6	6,5	-270,0	-288,3	-18,3
Övriga externa kostnader	-57,7	-62,5	4,8	-247,7	-250,3	-2,7
Personalkostnader	-140,4	-129,1	-11,3	-508,2	-499,2	9,0
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-3,3	-6,1	2,8	-24,4	-19,4	5,0
Övriga rörelsekostnader	-0,1	0,0	-0,1	0,0	-0,1	-0,1
- Rörelsens kostnader	-269,7	-272,4	2,7	-1 050,3	-1 057,3	-7,0
- Rörelseresultat	4,5	-9,8	14,3	0,0	15,0	15,0
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	0,5	0,0	0,5	0,1	0,7	0,7
Räntekostnader och liknande resultatposter	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0,0
- Finansiella intäkter och kostnader	0,5	0,0	0,5	-0,1	0,6	0,7
- Resultat efter finansiella poster	5,0	-9,8	14,8	-0,1	15,6	15,7
- Årets resultat	5,0	-9,8	14,8	-0,1	15,6	15,7

Analys:

Trafikavtalet visar för mars ett rörelseresultat före finansiellt netto på 4,5 mkr, vilket är 14,3 mkr högre än budget.

Intäkterna har en positiv avvikelse mot budget med drygt 11,6 mkr. 10,6 kan hänvisas till upparbetade kostnader för destinationsskyltar, vilka vidarefaktureras. 1 mkr av ökade intäkter härleds till försäkringsutbetalningar och bidrag för sjuklönekostnader.

På kostnadssidan finns positiva budgetavvikelser på 2,7 mkr. Huvudsakliga poster består av personalkostnader som avviker positivt med 5 mkr mot budget. I personalkostnadernas kontogrupp finns även budget för inläggning i förråd (HVK), dvs personal som arbetar med komponenter som sedan läggs in i på lagret. Totalt sett är lagerförändringen (inläggning och uttag ur förråd) lägre än budgeterat, vilket påverkar resultaträkningen med -7 mkr för perioden. Denna summa består av personalkostnader ca -16 mkr mot budget samt uttag material ca +9 mot budget.

Hyrorna ligger totalt i fas med budget, högre kostnader än budget inom vissa hyresobjekt medan andra hyresobjekt är lägre än budget. Entreprenadkostnaderna ligger över budget med 10,9 mkr pga. destinationsskyltar men vägs upp av ett lägre inköp av material på 6,2 mkr. Senareläggning av investeringar påverkar avskrivningar positivt med 2,8 mkr. Elkostnaderna avviker positivt med 3,1 mkr mot budget samt konsultarvoden med 1,6 mkr mot budget.

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. Minskat material kopplat till M33 antas vara periodisering som skjuts över till 2024 med +1,4 mkr. IT-tjänster och licenskostnader har ökat på grund av prisförändringar och har prognostiserats upp med 2,5 mkr. Elkostnaderna prognostiseras, utifrån utfallet jan-mars, till en helårseffekt på cirka +6 mkr mot budget. Personalkostnaderna prognostiseras att bli lägre än budget med 8,2 mkr. 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. Fördjupad genomgång och analys behövs av:

- Elkostnaderna för att öka förståelsen och effekten av det nya elavtalet.
- Konsultarvoden, kontering och utvärdering av behov.
- Personalkostnader.

2.7 Resultatrapport (4|4)

Ekonomiskt resultat Övriga avtal, projekt och uppdrag mars 2023

Resultaträkning (Mkr)	Utfall Mars 2023	Budget Mars 2023	Avvikelse	Budget helår 2023	Prognos helår 2023	Avvikelse
Nettoomsättning	11,5	10,4	1,1	42,0	41,5	-0,5
Övriga rörelseintäkter	4,7	4,2	0,5	14,8	15,6	0,9
- Rörelsens intäkter	16,2	14,6	1,6	56,8	57,1	0,3
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-1,1	-2,6	1,5	-10,5	-9,6	0,9
Övriga externa kostnader	-4,4	-0,8	-3,6	-1,9	-4,1	-2,2
Personalkostnader	-10,7	-11,0	0,3	-43,9	-43,3	0,6
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	0,0	-0,1	0,1	-0,5	-0,4	0,1
- Rörelsens kostnader	-16,2	-14,6	-1,6	-56,8	-57,4	-0,6
- Rörelseresultat	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,3	-0,3
- Resultat efter finansiella poster	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,3	-0,3
- Årets resultat	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,3	-0,3

Analys:

Inom ramen för övriga avtal, projekt och uppdrag finns följande:

- *Ringlinjen* som finansieras 50/50 mellan Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen. Inom verksamheten avviker utfallen mot budget gällande en hyreshöjning på 200 tkr.
- *Externa arbeten* utförda av Infrastruktur och Driftsäkring. Utfallet för perioden är cirka 2,5 mkr mer än budget på grund av fakturerade arbeten gentemot Västfastigheter utförda under 2022.
- *Särskild trafikledning* som finansieras av Stadsmiljöförvaltningen. Kostnaderna för verksamheten ligger i linje med budget.
- *Trafiksäkerhetsfunktion* som finansieras av Stadsmiljöförvaltningen. Budget 2,7 mkr. Kostnaderna för verksamheten ligger i linje med budget.
- *Projekt M33 och M34* som finansieras av Regionen. Budget 14,8 mkr. Projektet har lägre kostnader än budget och därmed lägre intäkter på grund av förskjutning i projektet.

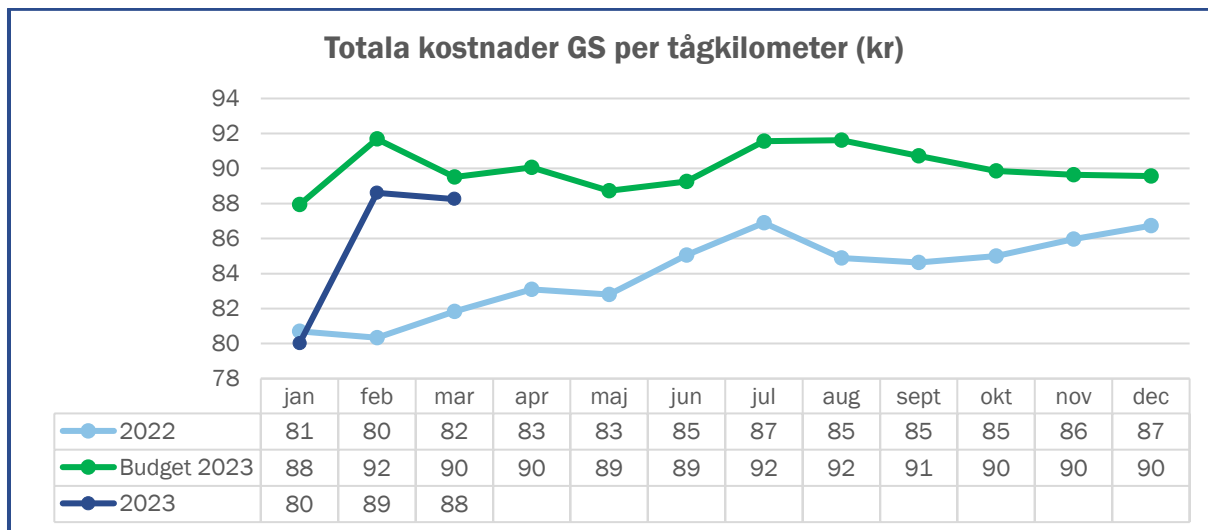
Åtgärd:

N/A

2.8 Ekonomiska nyckeltal (1 | 7)

2.8.1 Totala kostnader GS per tågkilometer

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



Analys:

Km för den ackumulerade perioden är i linje med budget och kostnaderna är lägre än budget med 5,6 mkr Framför allt för personalkostnader och avskrivningar.

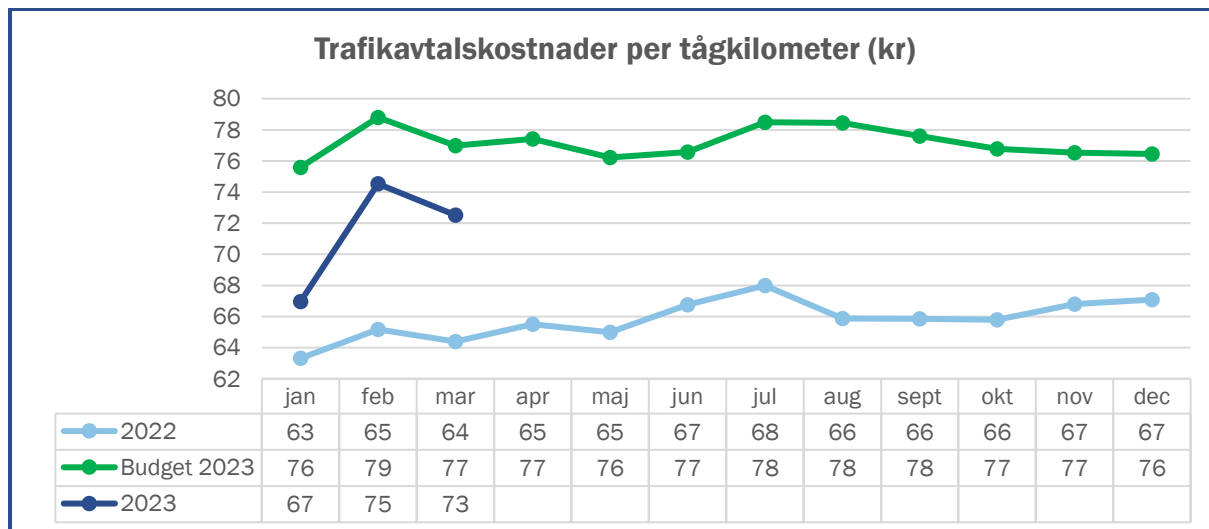
Åtgärd:

Att rekrytera och utbilda spårvagnsförare är kritiskt för verksamheten i sin helhet.

2.8 Ekonomiska nyckeltal (2 | 7)

2.8.2 Trafikavtalskostnader per tågkilometer

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:

KM antaget för perioden ligger i linje med budget så avvikelser beror på lägre kostnader. Framför allt Personalkostnader, avskrivningar, el och periodisering av Högvärdeskomponenter totalt 2,4 mnkr lägre än budgeterat.

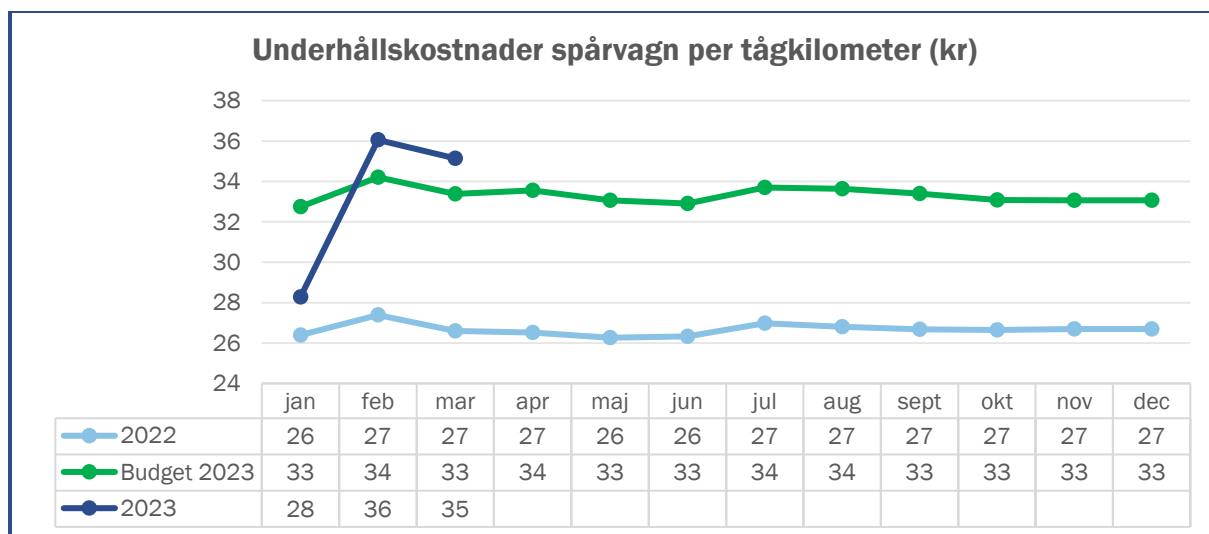
Åtgärd:

Att rekrytera och utbilda spårvagnsförare är kritiskt för verksamheten i sin helhet.

2.8 Ekonomiska nyckeltal (3 | 7)

2.8.3 Underhållskostnader spårvagn per tågkilometer

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:

KM antaget för perioden ligger i linje med budget så avvikelsen beror högre kostnader på 6 mkr. Kostnader för destinations skyltat står för kostnadsökningen, denna post ligger utöver budget. Periodisering av Hvk och material uttag gör att kostnadsökningen är lägre än prognostiserat.

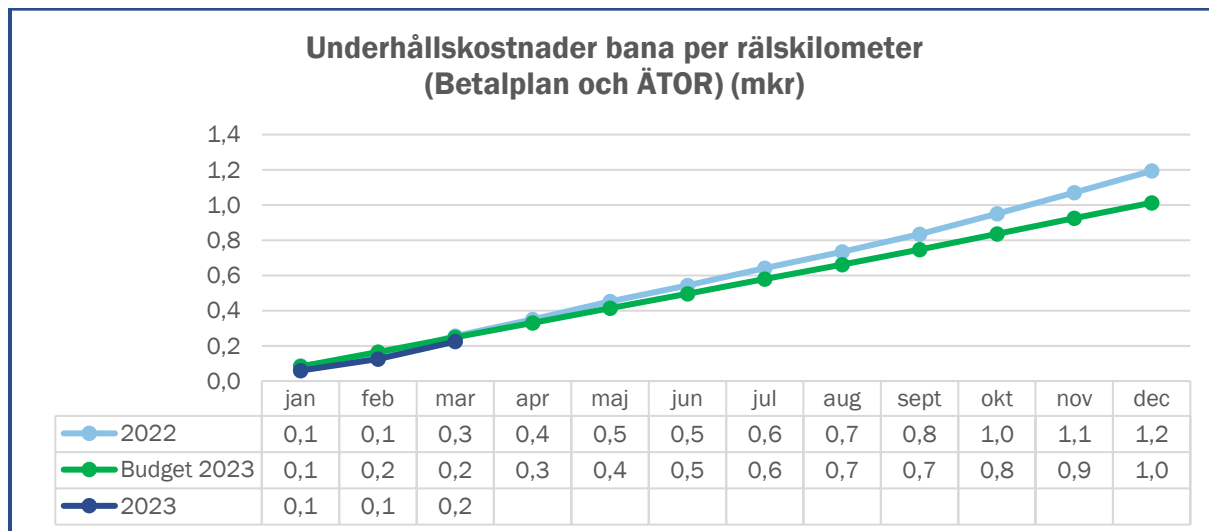
Åtgärd:

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.

2.8 Ekonomiska nyckeltal (4 | 7)

2.8.4 Underhållskostnader bana per rälskilometer (Betalplan och ÄTOR)

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



Analys:

Under framtagande 2023

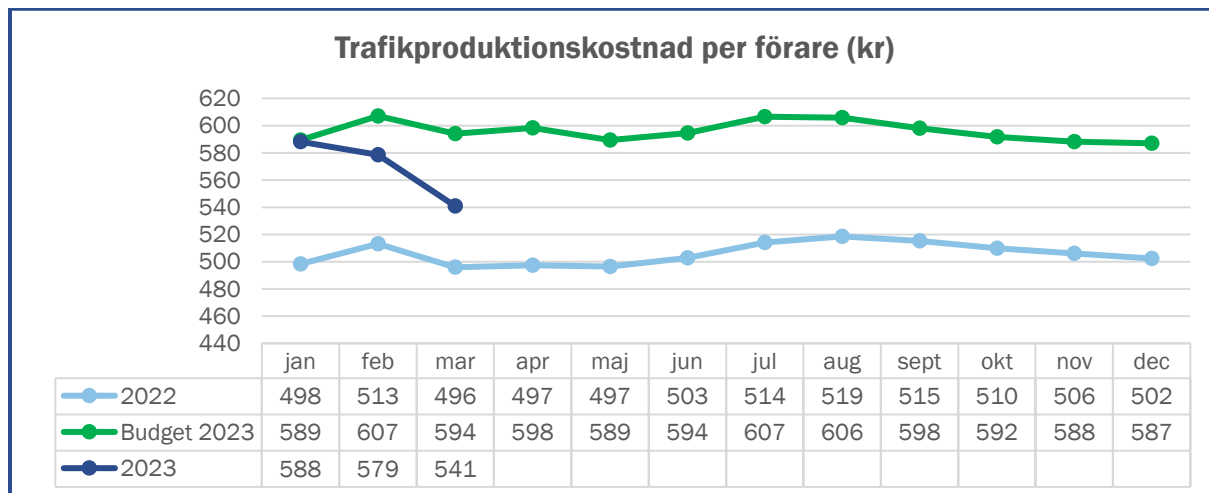
Åtgärd:

Utvärdering av KPI rörande UE- avtalet är under utredning.

2.8 Ekonomiska nyckeltal (5 | 7)

2.8.5 Trafikproduktionskostnad per körtid

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



Analys:

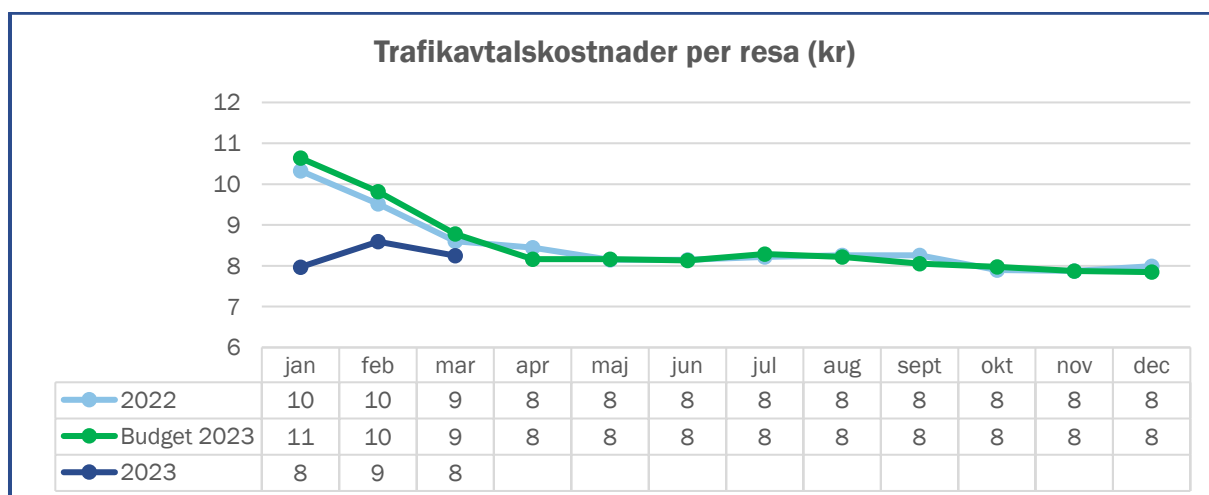
Körtiden i mars har ökat markant gentemot budget samtidigt som kostnader för El är lägre än budgeterat och det råder förarbrist.

Åtgärd:

Att rekrytera och utbilda spårvagnsförare är kritiskt för verksamheten i sin helhet.

2.8.6 Trafikavtalskostnader per resa

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



Analys:

Det har varit 1,7 mn resor mer för perioden jan-mars än budgeterat. Dessutom har kostnader varit lägre än budgeterat. Framför allt Personalkostnader, avskrivningar, el och periodisering av Högvärdeskomponenter totalt 2,4 mkr lägre än budgeterat.

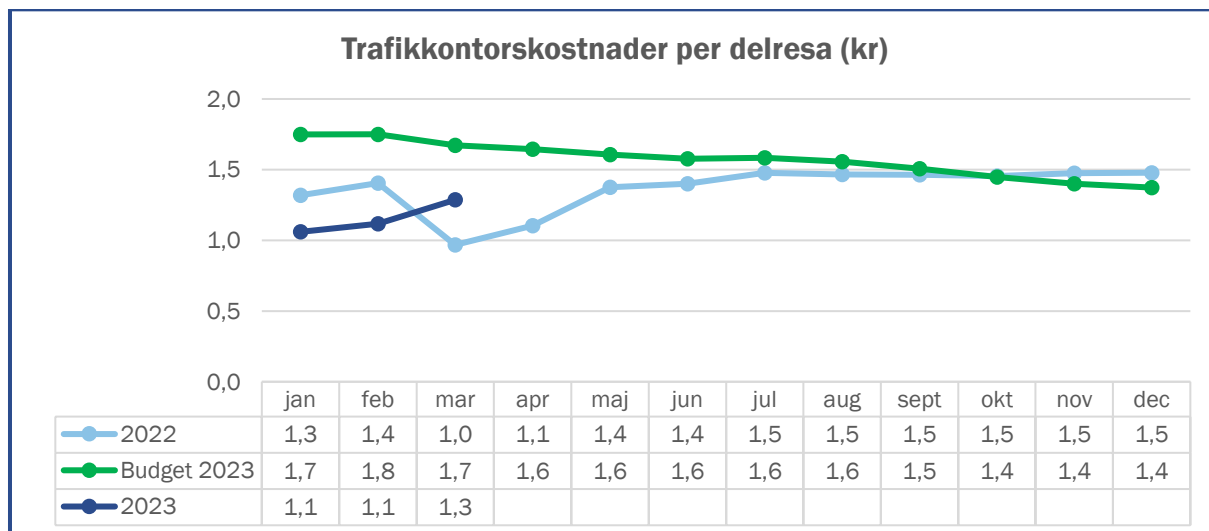
Åtgärd:

Att rekrytera och utbilda spårvagnsförare är kritiskt för verksamheten i sin helhet.

2.8 Ekonomiska nyckeltal (6 | 7)

2.8.7 Trafikkontorskostnader per resa

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



Analys:

Det har varit 1,7 mn resor mer för perioden jan-mars än budgeterat. Vilket är anledningen till att resultatet blir lägre än budgeterat.

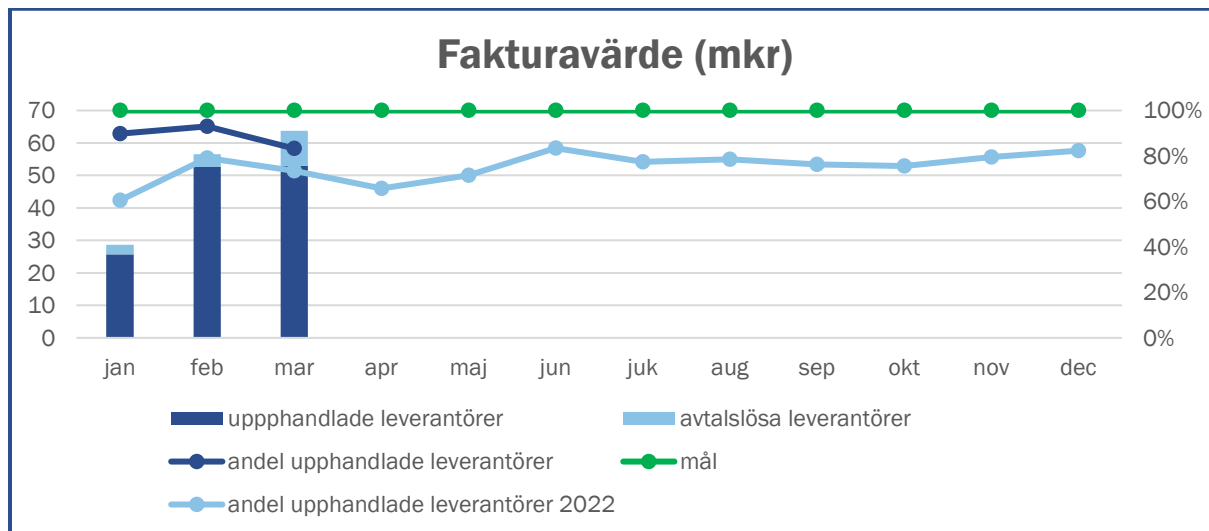
Åtgärd:

Säkerställa datakvaliteten i samband med affärssystembyte årsskiftet 22/23

2.8 Ekonomiska nyckeltal (7 | 7)

2.8.8 Fakturavärde

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



Analys:

83,3 procent av fakturavärdet för perioden är från leverantörer med ett avtal med Göteborgs Spårvägar AB. Därmed inte sagt att 83,3 procent av värdet är i enlighet med Lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorn.

Åtgärd:

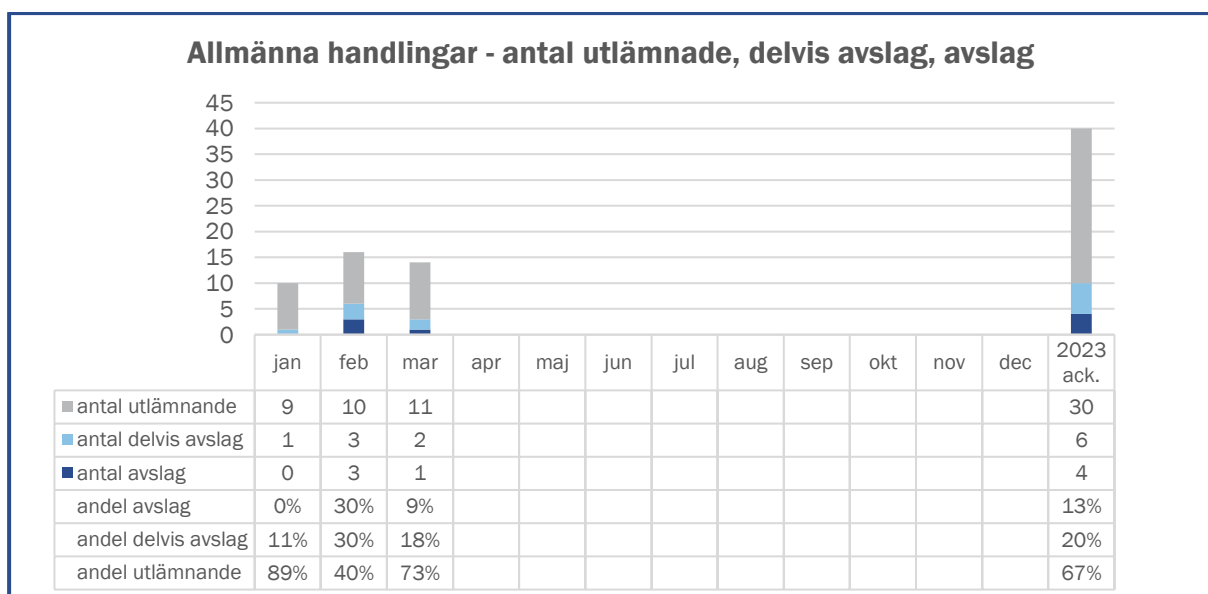
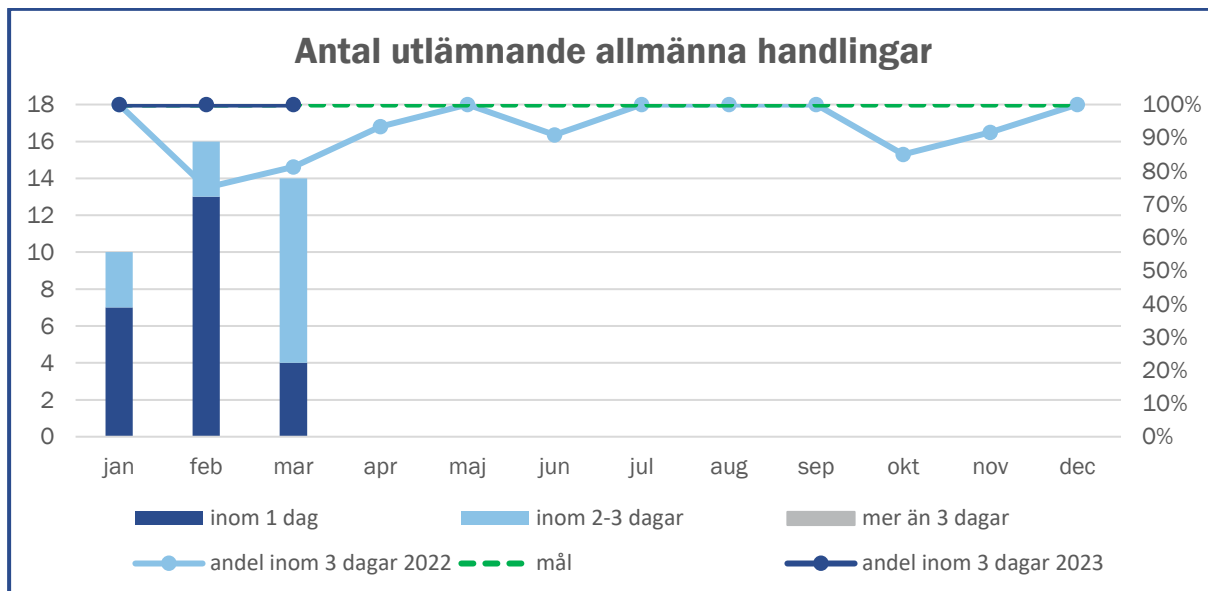
Att styra beställningarna till leverantörer med avtal.

3. Stödjande avdelningars leveranser

3.1 Ledning och kommunikation (1|2)

3.1.1 Begärda allmänna handlingar

Nedan två diagram anger antal utlämnande av allmänna handlingar inom 1 dag, 2 - 3 dagar eller mer än 3 begärdearbetsdagar (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](#)*). Målet är 100 procent korrekt utlämnande ska ske inom 3 begärdearbetsdagar.



Källa: Diarier

Analys:

14st begäran av utlämnande av allmänna handlingar. Allt lämnades ut inom 3 dagar, dvs målet är uppfyllt till 100 procent.

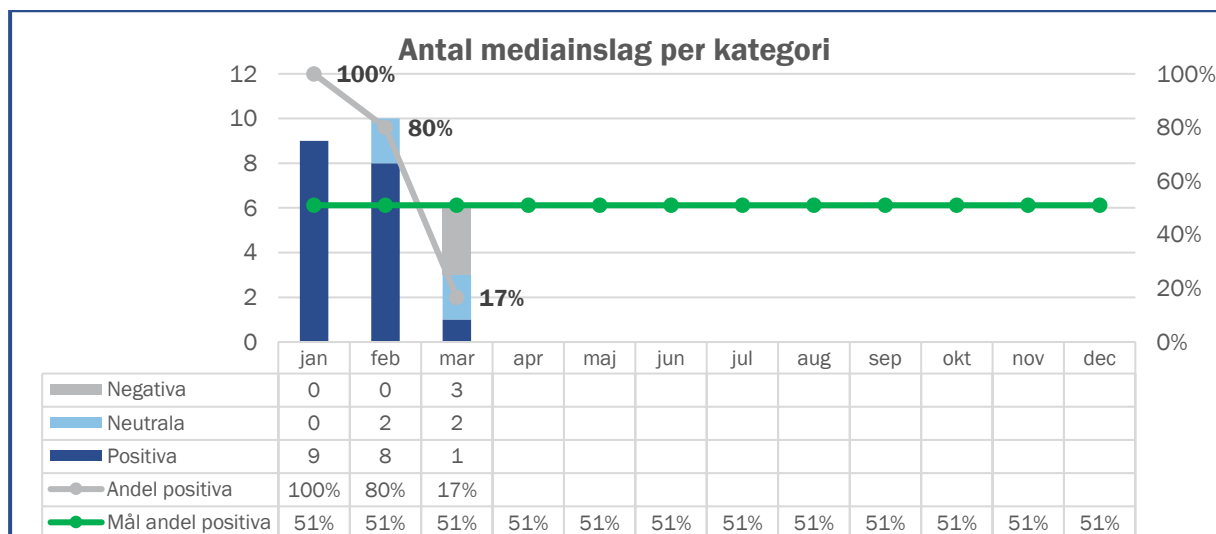
Åtgärd:

Ingen annan åtgärd än att fortsätta hantera begäran av utlämnande av allmänna handlingar på nuvarande sätt.

3.2 Ledning och kommunikation (2|2)

3.1.2 Mediainslag

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



Källa: Retriever Mediearkivet

Analys:

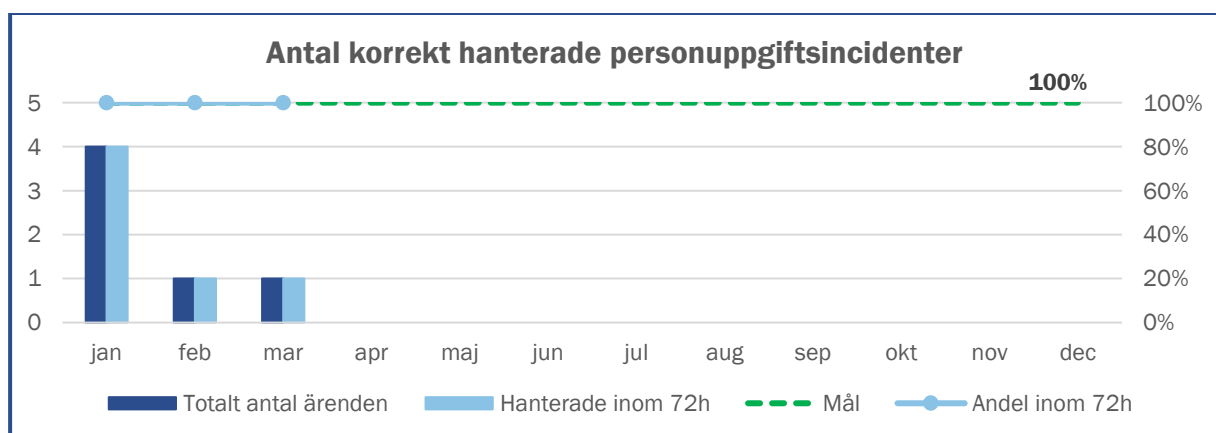
Den övervägande negativa rapporteringen härrör från Göteborgs-Postens reportage om nedsatta hastighetsbegränsningar för spårvagnar i staden. Det innebar bland annat att P4 Göteborg också hakade på och rapporterade om detta.

Åtgärd:

Vi kan se att de nyheter vi lägger ut på MyNewsDesk ofta plockas upp av P4 Göteborg som har behov att fylla sin programtid med mjukare inslag. Vi bör fundera över om vi kan inrikta oss mer mot dem för att få ut positiv information om vår verksamhet.

3.1.3 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 inkommande personuppgiftsincident som hanterades enligt rutin.

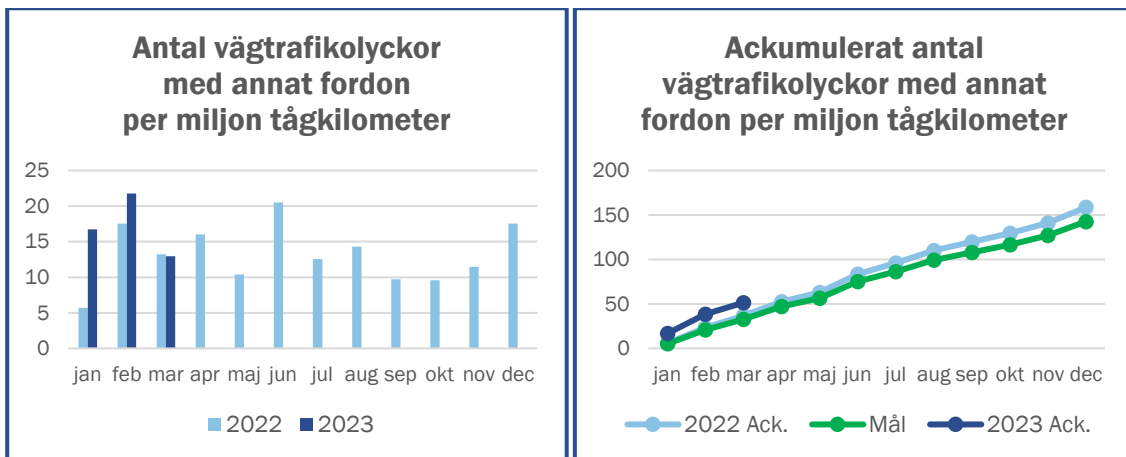
Åtgärd:

Fortsätta påminna, utbilda i vad som är en personuppgiftsincident och hur den enskilde ska rapportera en personuppgiftsincident. Detta är en del i förbättringsarbetet.

3.2 SKIP och förbättring (1|10)

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

Trafiksäkerhet VTO (vägtrafikolycka) visar antal vägtrafikolyckor 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:

Ett större antal av vägtrafikolyckor än förväntat under Q1, jämfört med föregående år, 2022. Händelserna består dock fortsatt 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.

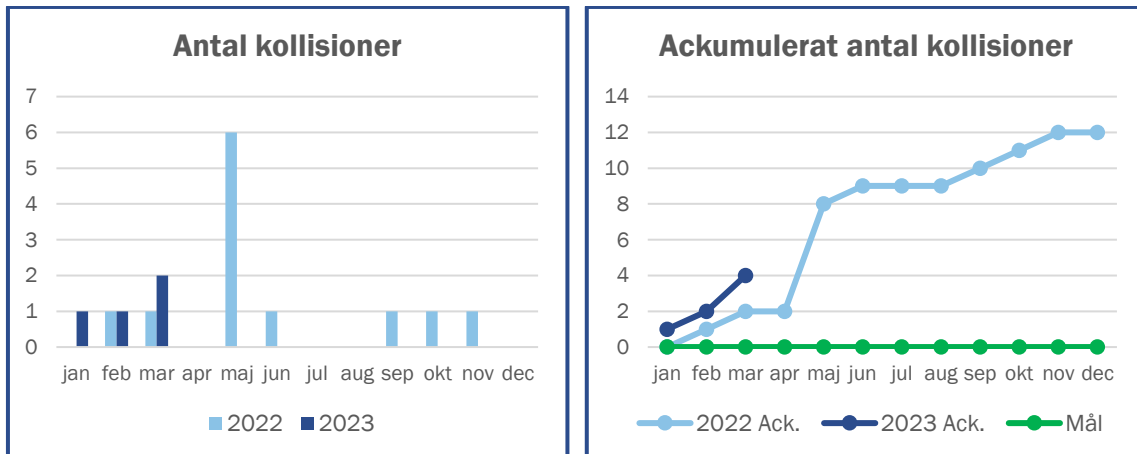
Åtgärd:

Inga avvikelser sticker ut från det normala. Vi kommer därför fortsätta arbeta proaktivt genom att sprida information till 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.

3.2 SKIP och förbättring (2|10)

3.2.2 Antal kollisioner

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



Analys:

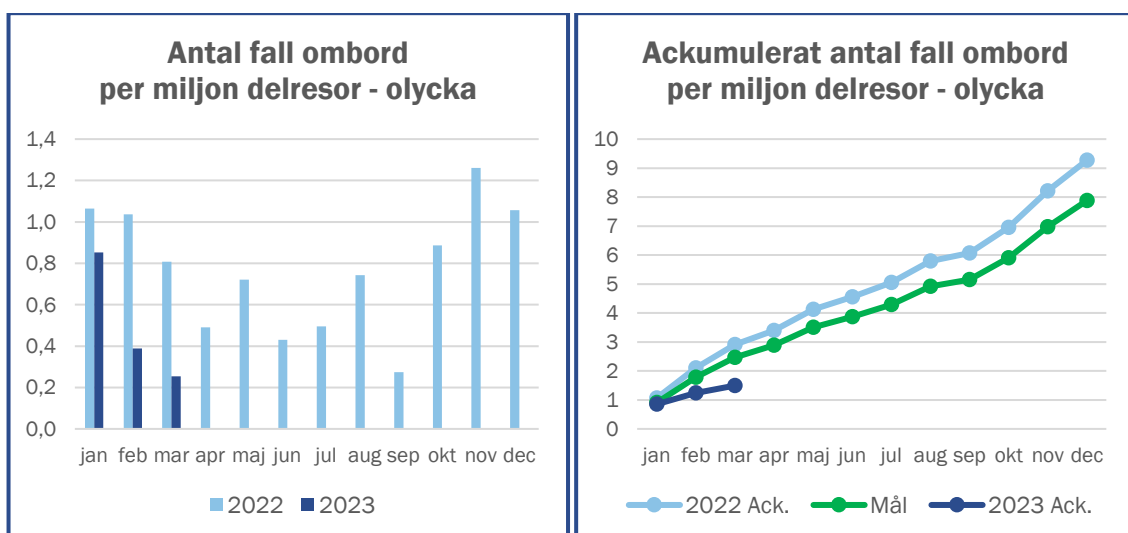
Den större delen av kollisionerna är kopplat till rangering av vagnar inom vagnhallarna. De kollisioner som inträffade i vagnhallarna har dock varit av mycket lindrig art. Vår målsättning är fortsatt nolltolerans, så vi ser allvarligt på de incidenter som sker.

Åtgärd:

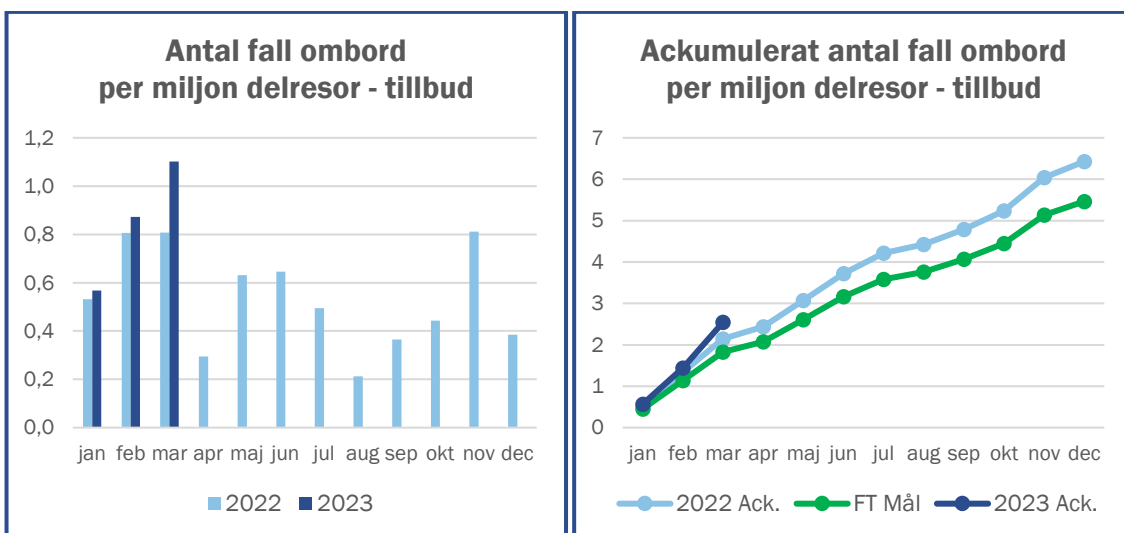
Vi fortsätter att följa uppsatta planer med informationskampanjer, träffar, dialog med verksamhet. Inriktningen är att ta lärdom av misstag samt utveckla medarbetares medvetenhet.

3.2.3 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- eller 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.



3.2 SKIP och förbättring (3|10)



Analys:

Antalet fall ombord olycka har börjat visa en nedåtgående utveckling, där vi ser att medvetenheten hos förarna gällande M33 har haft en stor inverkan. Även antalet inrapporterade tillbud har kraftigt ökat efter våra kampanjer och dialoger med förare hur viktigt det är att vi får in dessa tillbud för att kunna förbättra både arbetsmiljö och resemiljö.

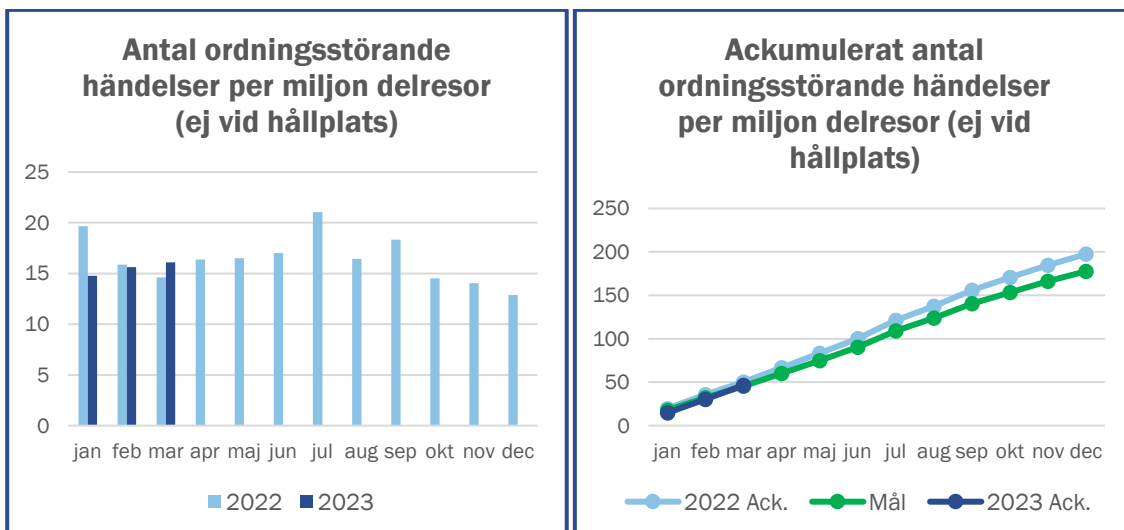
Åtgärd:

Vi fortsätter hålla ett öga på utvecklingen tillsammans med M33 projektet. Vi fortsätter även att uppmuntra och uppmana förarkåren om den positiva utvecklingen.

3.2.4 Antal ordningsstörande händelser per miljon delresor

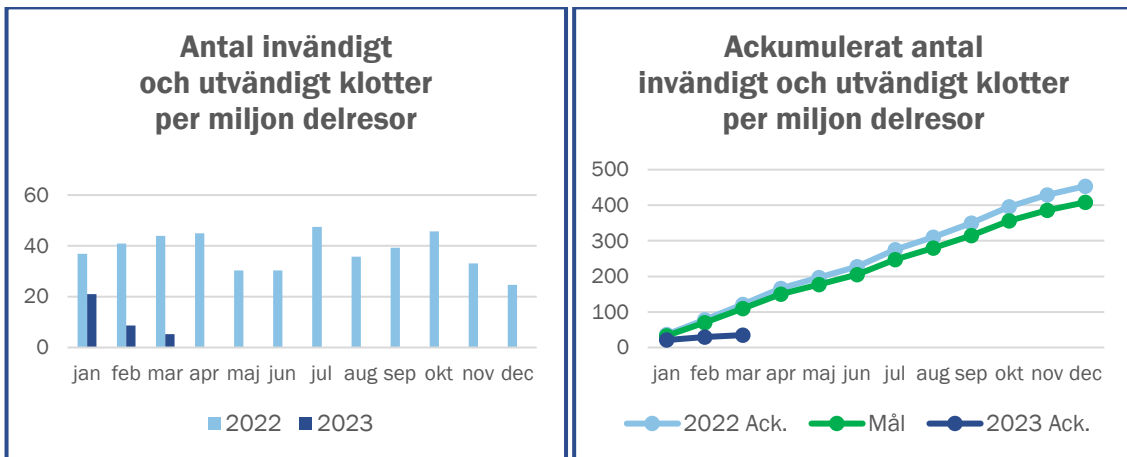
Med kategori ordningsstörande följer vi upp antal påverkade ombord, skadegörelse ombord, missbruk av nödbroms och nöddörröppnare, otillåtet resgods, förorening i spårvagn, klotter, utvändigt otillåten medåkning samt hot och våld. Vi exkluderar dock ordningsstörande vid hållplats eftersom det inte är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

Ordningsstörande händelser påverkar de drabbade och vår verksamhet hårt och GS ska verka för att dessa störningar ska minska med 10 procent jämfört med 2022.



3.2 SKIP och förbättring (4|10)

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.



Statistik gällande hot och våld kommer att uppdateras.

Analys:

Ordningsstörningar och klotter påverkas mycket av yttre faktorer. Det totala antalet ordningsstörande händelser för mars 2023 ökar något ytterligare jämfört med januari och februari 2023. Fortfarande står antal "påverkade ombord" för den största andelen inom kategorin ordningsstörande händelser (52,6 procent) följt av "förening på spårvagn" (26,3 procent). Antal "skadegörelse ombord" ökar med nästan 50 procent från februari 2023.

Antalet inrapporterat invändigt och utvändigt klotter fortsätter att minska. Från toppnoteringen i juli 2022 med knappt 400 rapporter om invändigt och utvändigt klotter, är antalet rapporterade klotterhändelser för mars 2023 nere på 171. Skadegörelse och klotter är enligt våra medarbetare som arbetar med klottersanering ett problem både ur ekonomisk hänsyn och arbetsmiljömässigt. Arbetet är viktigt utifrån Västtrafiks kvalitetskrav och resenärernas upplevelse av resan samt i förebyggande syfte (broken window theory).

Enligt Svensk kollektivtrafiks Kollektivtrafikbarometer 2022 är "bråkiga och stökiga personer" och "otrevliga platser och fordon" en källa till otrygghet vilket innebär att vi behöver fortsätta arbeta proaktivt och reaktivt för att förebygga och agera för att minska antalet ordningsstörande händelser.

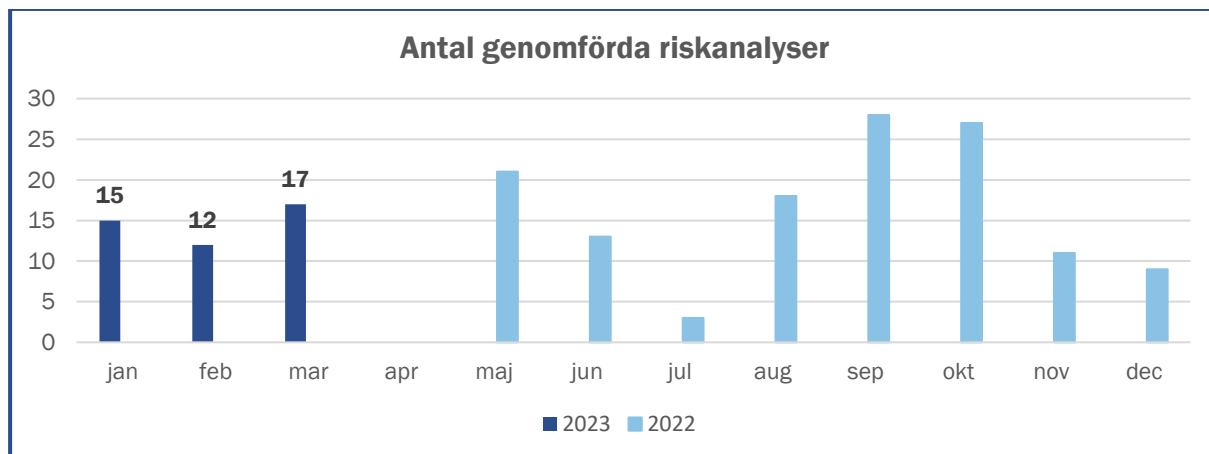
Åtgärd:

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.

3.2 SKIP och förbättring (5|10)

3.2.5 Antal genomförda riskanalyser

Risikanalyser 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:

17 genomförda riskanalyser har rapporterats för mars 2023. Riskanalyser ska göras i samband med förändringar i verksamheten som till exempel vid personalförändringar, förändringar av arbetsmetoder eller arbetstider, om- och nybyggnationer, och när ny arbetsutrustning införs. Att kunna redovisa antal genomförda riskbedömningar är ett krav från våra kunder och följs, förutom i denna månadsrapport, upp vid interna och externa revisioner.

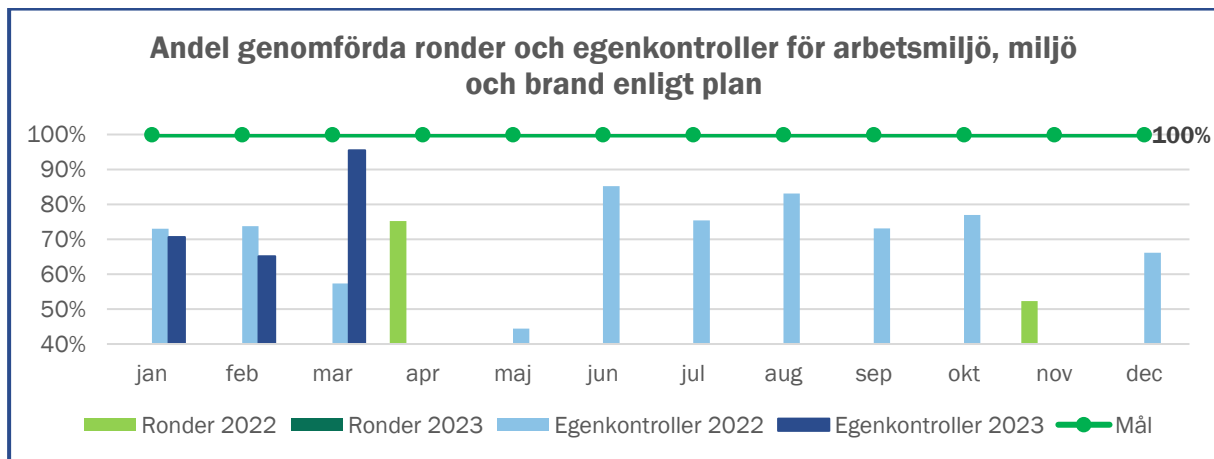
Åtgärd:

Korrekt arbetssätt kring hur Göteborgs Spårvägar ska arbeta med riskhantering håller just nu på att visualiseras och beskrivas i Göteborgs Spårvägars VLS. En process med tillhörande stödjande dokument för riskhantering ska tas fram för att underlätta för verksamheten. Enheten håller även på att ta fram en handbok för riskhantering som förväntas bidra till att öka kunskapen och ge stöd till verksamheten kring när, hur och varför man ska genomföra riskbedömningar, samt hur dessa ska dokumenteras, registreras och rapporteras.

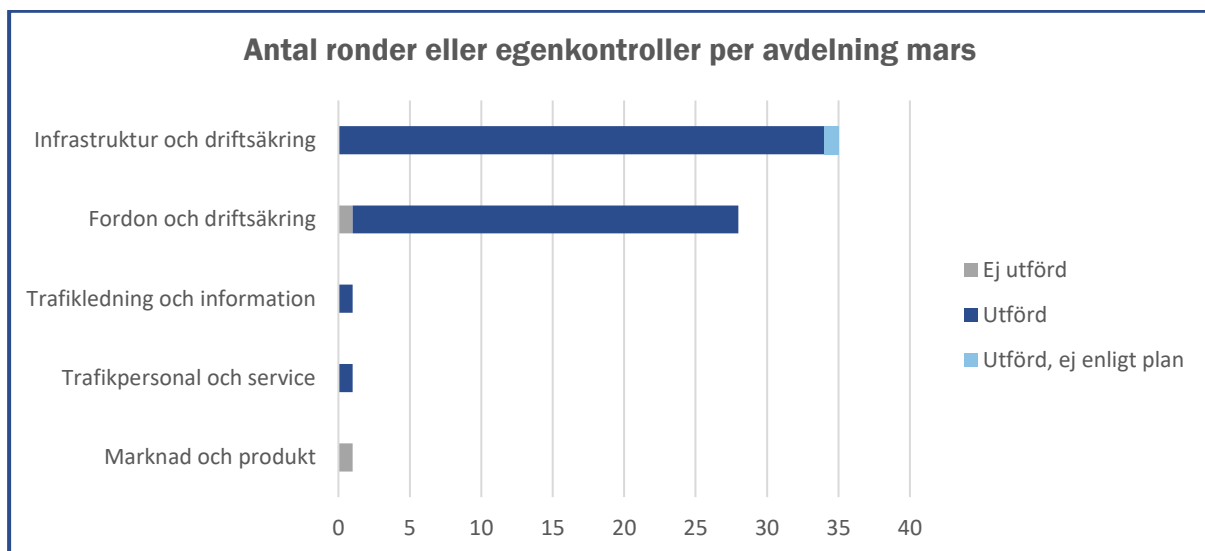
3.2 SKIP och förbättring (6|10)

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

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 mars ligger på 96 procent vilket är mycket nära målet och bäst uppnådda resultat sedan GS började mäta genomförandet. Siffran kan jämföras med 65 procent i februari 2023 och 57 procent i mars 2022. Egenkontrollerna dokumenterades också med god kvalitet under mars månad. Egenkontrollerna och ronderna är ett viktigt verktyg för att undersöka vår verksamhet utifrån arbetsmiljö, miljö och brand 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. Trots gott resultat under mars månad kvarstår problematiken kring att det är en stor administrativ börda för cheferna/egenkontrollanterna att dokumentera egenkontrollerna och ronderna i Excel.

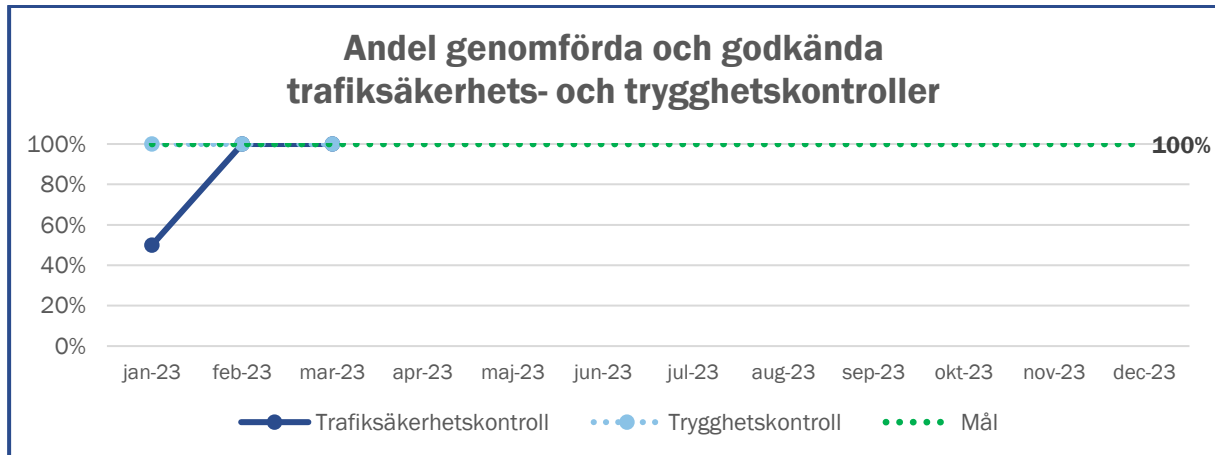
Åtgärd:

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-kommittés handlingsplan.

3.2 SKIP och förbättring (7|10)

3.2.7 Andel genomförda och godkända Trafiksäkerhets- och Trygghetskontroller

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



Källa: Trafiksäkerhet- och Trygghetsplanen 2023

Analys:

Samtliga Trygghetskontroller för mars 2023 är genomförda enligt plan. Det innebär för att Enheten för trygghet och säkerhet följt upp och säkerställt kvalitet på egenkontroll, att informations- och/eller utbildningsinsatser genomförts och att medarbetarenkäten nu innehåller frågor huruvida medarbetare upplever sin arbetsplats som trygg. Trafiksäkerhet har genomfört samtliga av sina kontroller. De senaste mätningarna har antytt till en förbättring inom hastighetsöverträdelser men kan samtidigt vara för tidigt att göra en fast bedömning.

Åtgärd:

Hur medarbetare upplever trygghet finns nu med i medarbetarenkäten. Detta ger oss möjlighet att över tid skapa oss en uppfattning om och 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. Trafiksäkerhet kommer fortsätta genomföra sina planerade kontroller under året som vanligt.

3.2.8 Antal tillbud och olyckor inom arbetsmiljö

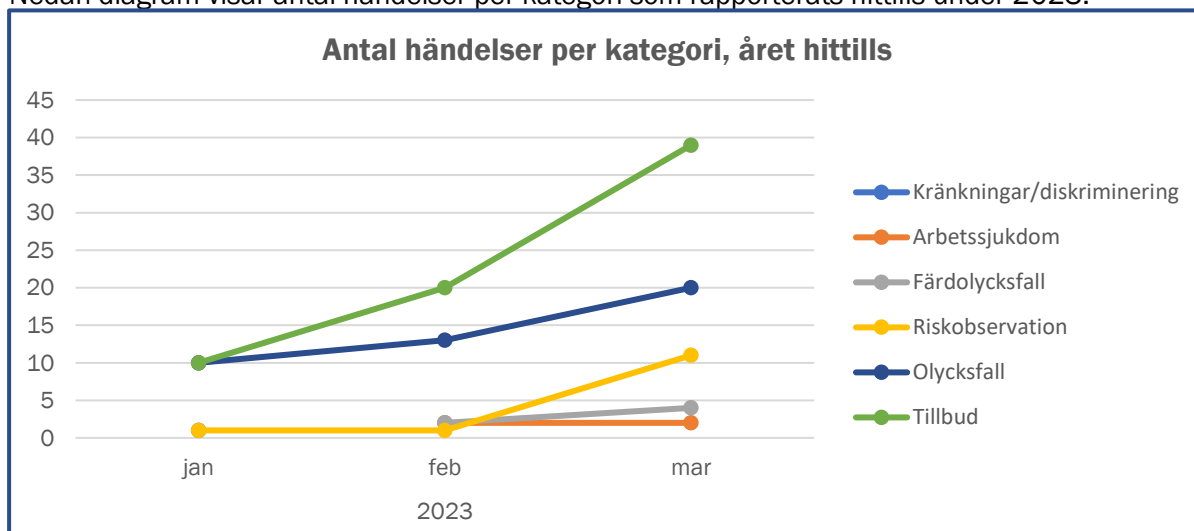
Arbetsmiljörelaterade risker, tillbud och olyckor/skador rapporteras i systemstödet IA, som nås via Personec.

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) Arbetsjukdom: En sjukdom som beror på skadlig inverkan i arbetet under längre tid. Arbetskador som uppkommit på annat sätt än genom olycksfall i arbetet klassificeras som arbetsjukdomar.
- (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.

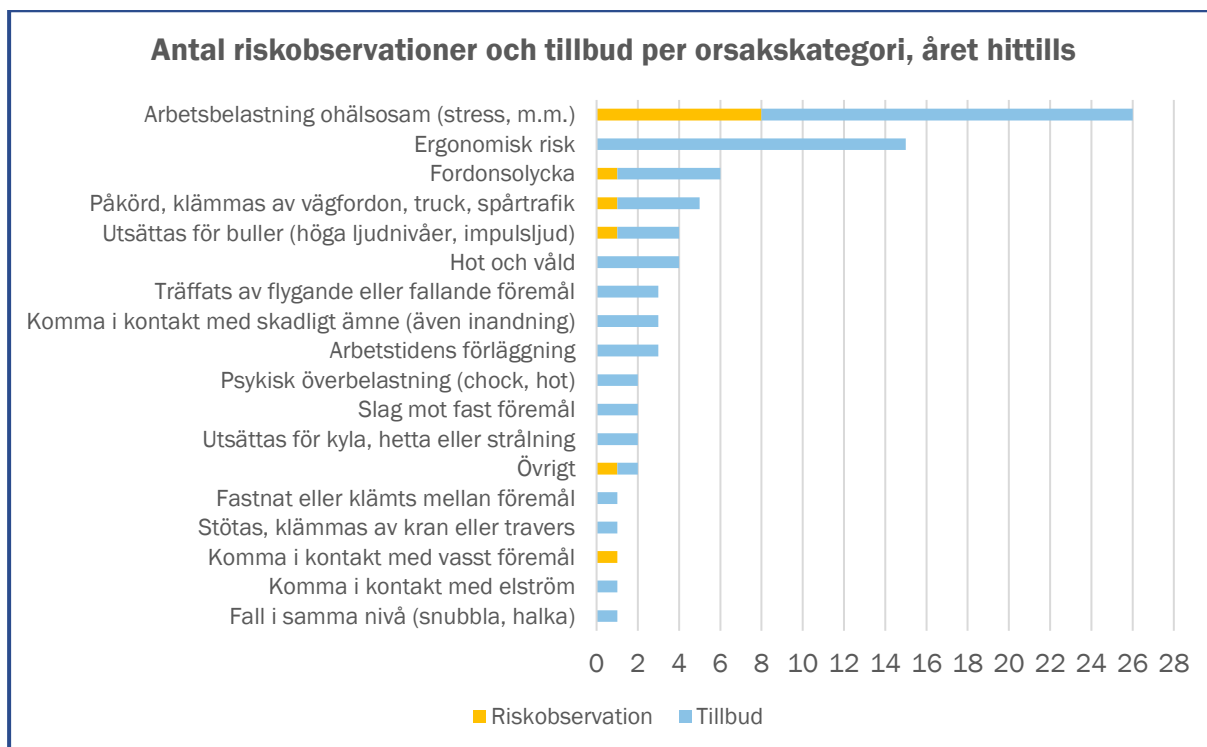
3.2 SKIP och förbättring (8|10)

Nedan diagram visar antal händelser per kategori som rapporterats hittills under 2023.

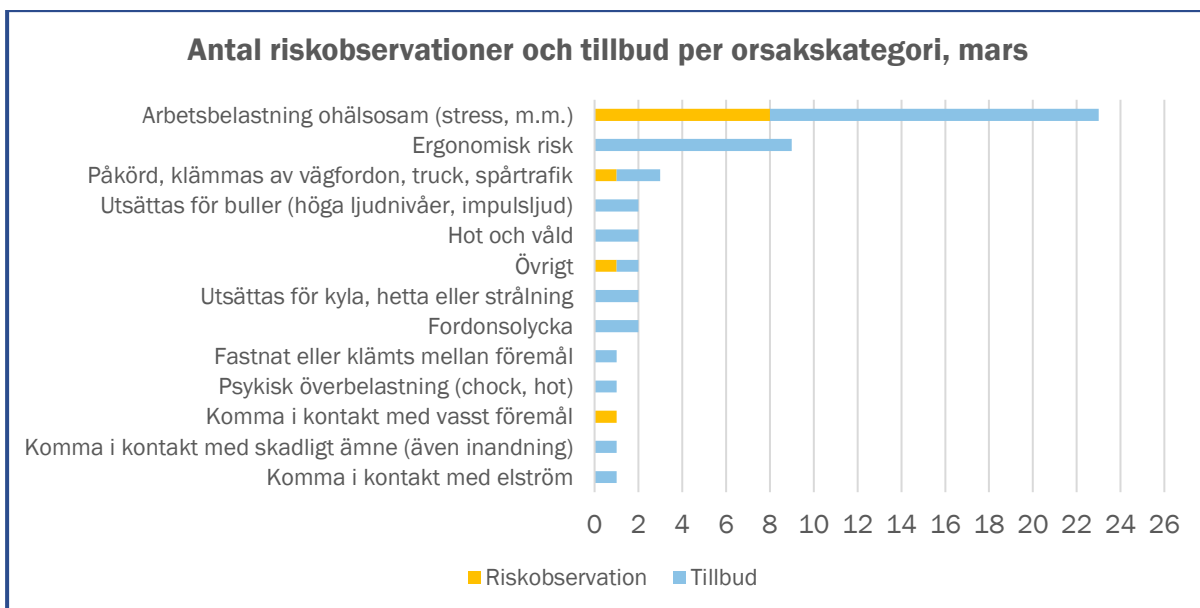


Källa: IA (OBS! Händelser som endast registreras i Händelseregistret eller HOA finns ej med i ovan statistik).

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

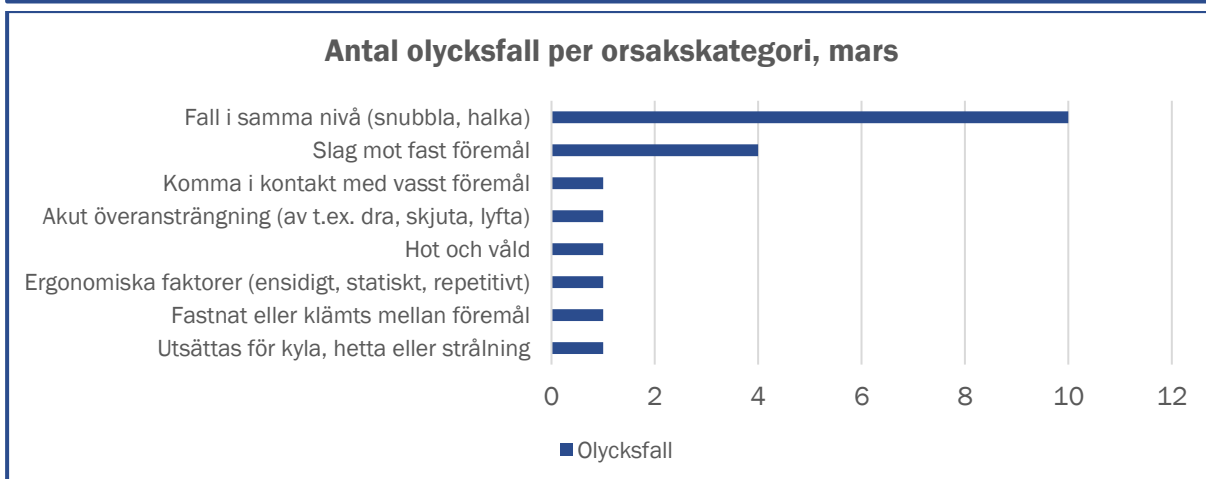
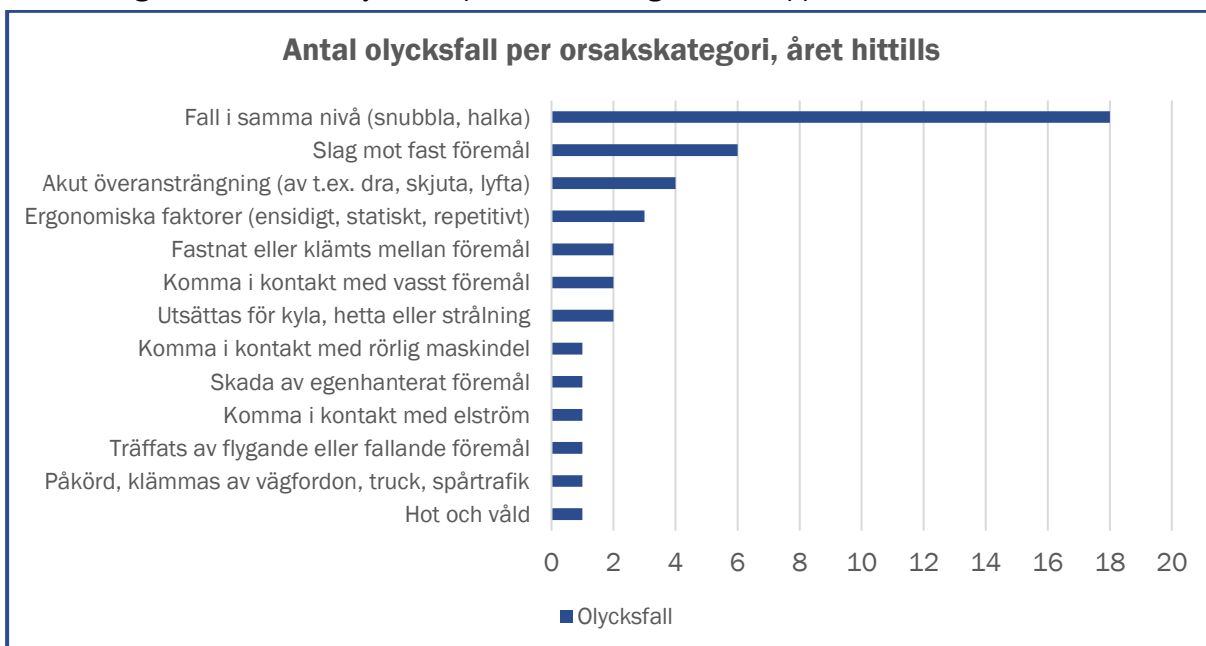


3.2 SKIP och förbättring (9|10)



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).

3.2 SKIP och förbättring (10|10)

Analys:

Antalet rapporterade fall över lag ökar, och positivt är att antalet tillbud och riskobservation överstiger antalet olyckor med ett förhållande 5 tillbud/riskobservationer per olycka, vilket är en positiv trend och där GS strävar mot att uppnå förhållande 10 tillbud på 1 olycka.

Det har inträffat en allvarlig olycka som anmälts till Arbetsmiljöverket och är under utredning.

Sett både över tid och under mars månad så är Arbetsbelastning ohälsosam (stress m.m.) den vanligaste orsaken till tillbud och riskobservationer. De flesta rapporter med denna skaderisk har inkommit från spårvagnsförare där körtider inte kan hållas på grund av många hastighetsbegränsande sträckor, vilket ger liten möjlighet till pauser som i sin tur skapar en ohälsosam arbetsbelastning (stress). Detta förstärker också troligtvis de upplevda problemen kopplat till ergonomi. Bristande ergonomi är också en av de vanligaste orsakerna till tillbud och riskobservationer sett över året och i mars månad. Orsakerna 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 såväl under år 2023 som under mars månad. Olyckorna inträffar oftast i spår, vid in- eller utträde ur vagn eller vid ändhållplats.

Slag mot fast föremål är en av de vanligaste orsakerna till olyckor i mars och beror på olika isolerade händelser som det inte går att skönja något mönster gällande.

Åtgärd:

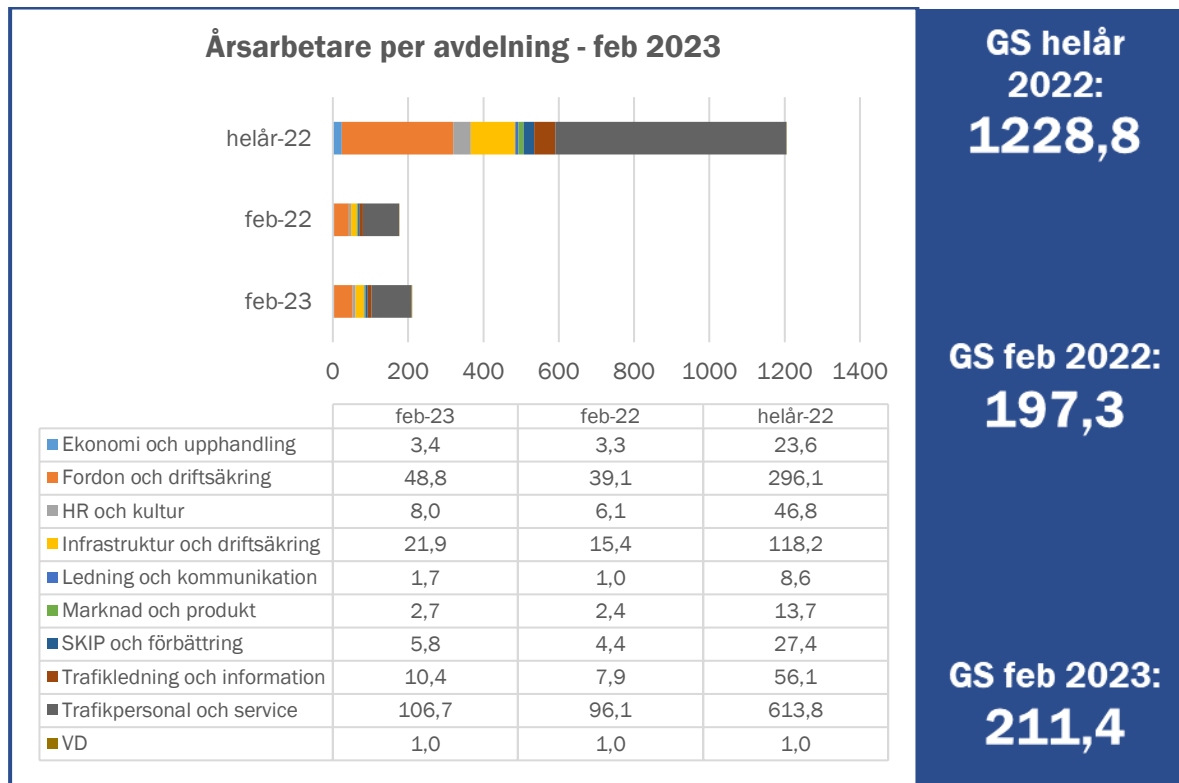
- Snabbare hantering och återkoppling till medarbetarna av deras inrapporterade händelser för att öka motivationen till tillbudsrapporteringen samt för mer tillförlitligt statistikunderlag.
- I handlingsplanen för HMS-kommittéerna ligger det som en åtgärds punkt att skapa ett nyckeltal på hur snabbt ärendena i IA hanteras.
- En HMS-rapport, som bygger på månadsrapporten ska tas fram och gås igenom på varje HMS-kommittémöte. Detta skapar förutsättningar för att analysera mönster och trender gällande olyckor och tillbud även på enhetsnivå med lämpliga åtgärder i arbetsmiljö som följd.

3.3 HR och kultur (1|10)

3.3.1 Antal årsarbetare (ack.) per avdelning samt totalt

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

3.3.2 Antal heltidsanställda kollektivmedarbetare per avdelning samt totalt

Ska uppdateras.

3.3 HR och kultur (2 | 10)

3.3.3 Antal heltidsanställda tjänstemän per avdelning samt totalt

Ska uppdateras.

3.3.4 Antal tjänstlediga och föräldralediga, st per avdelning samt totalt

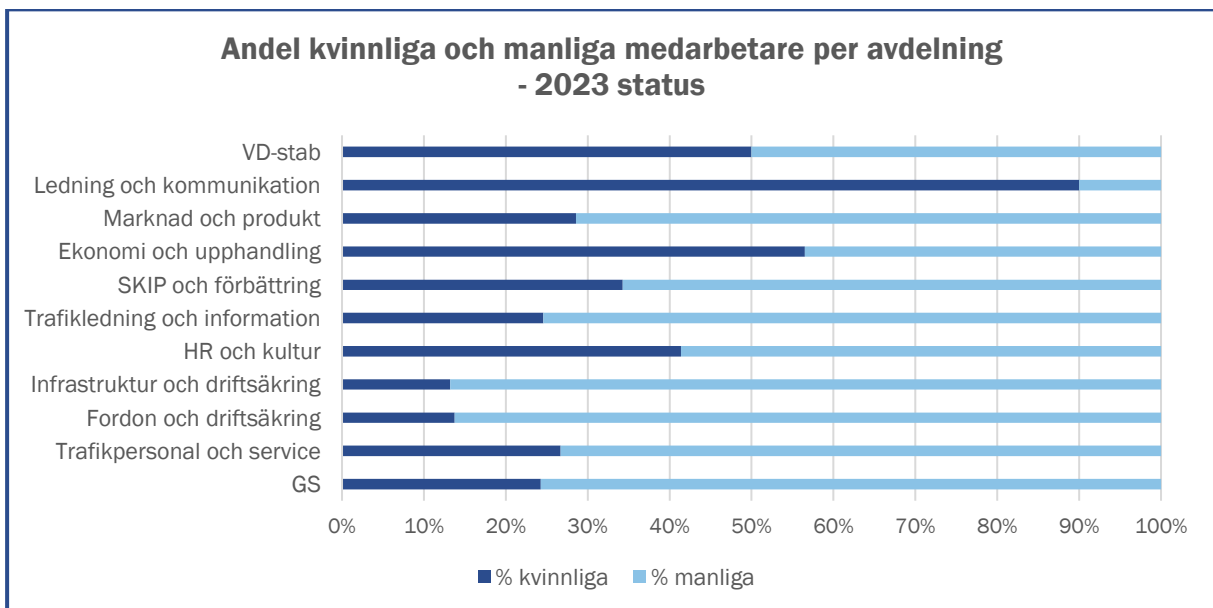
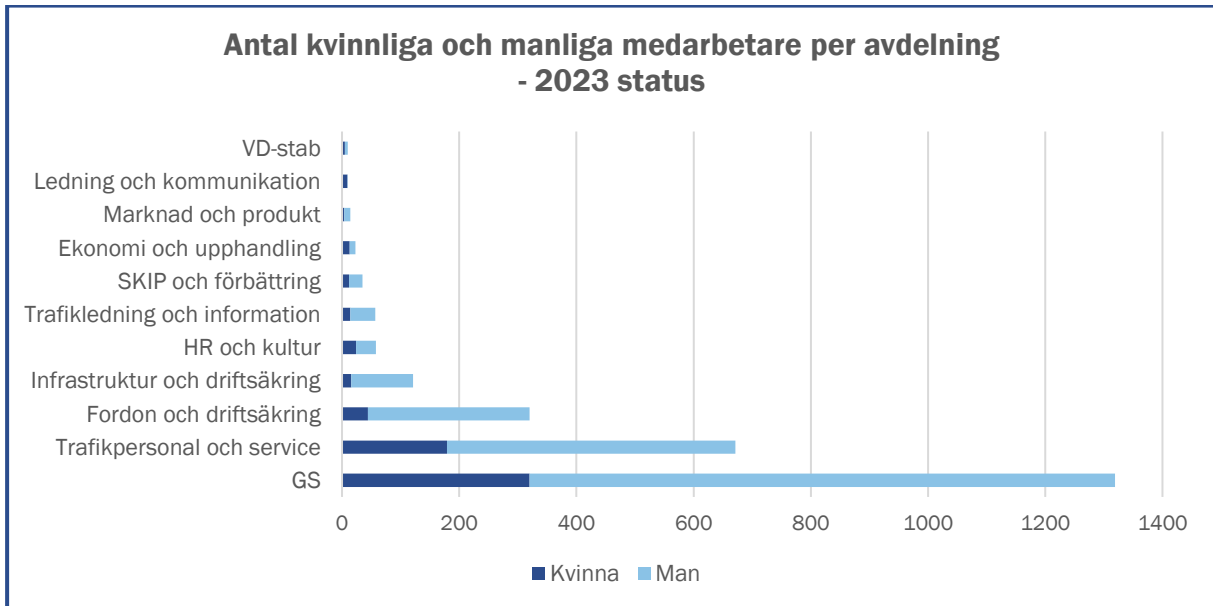
Anger antal tjänstlediga och föräldralediga under **mars** månad.

Avdelning	Antal tjänstlediga	Antal föräldralediga
Ekonomi och upphandling	0	1
Fordon och driftsäkring	5	4
HR och kultur	1	0
Infrastruktur och driftsäkring	2	8
Ledning och kommunikation	0	0
Marknad och produkt	1	1
SKIP och förbättring	1	1
Trafikledning och information	0	1
Trafikpersonal och service	15	23
GS	25	39

3.3 HR och kultur (3 | 10)

3.3.5 Kvinnliga och manliga medarbetare per avdelning samt totalt

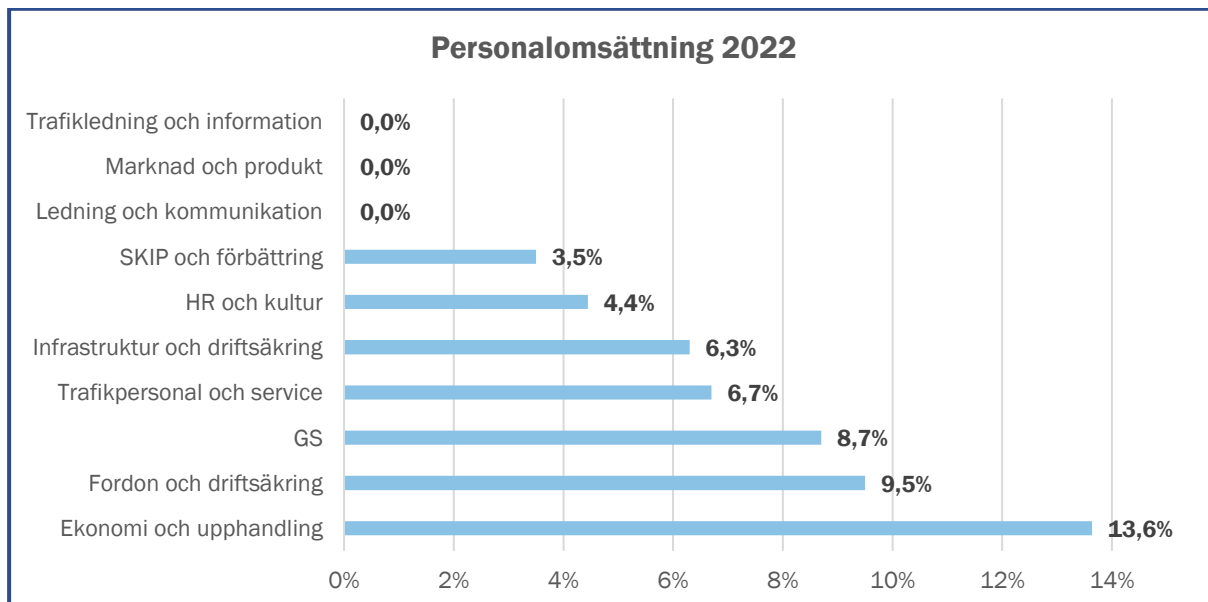
Anger könsuppdelad statistik totalt för GS och per avdelning. Status uppdateras en gång per år.



3.3 HR och kultur (4|10)

3.3.6 Personalomsättning per avdelning och totalt

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 räknas 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 1158 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 attraktiviteten - 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.

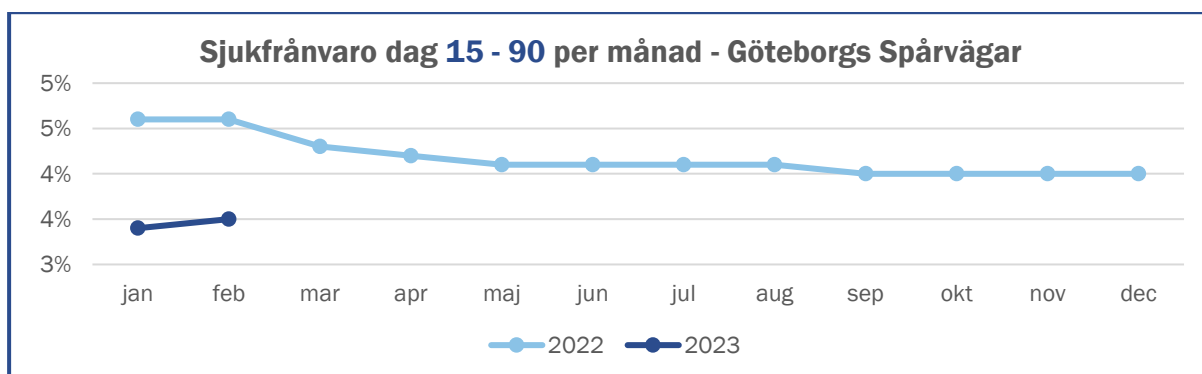
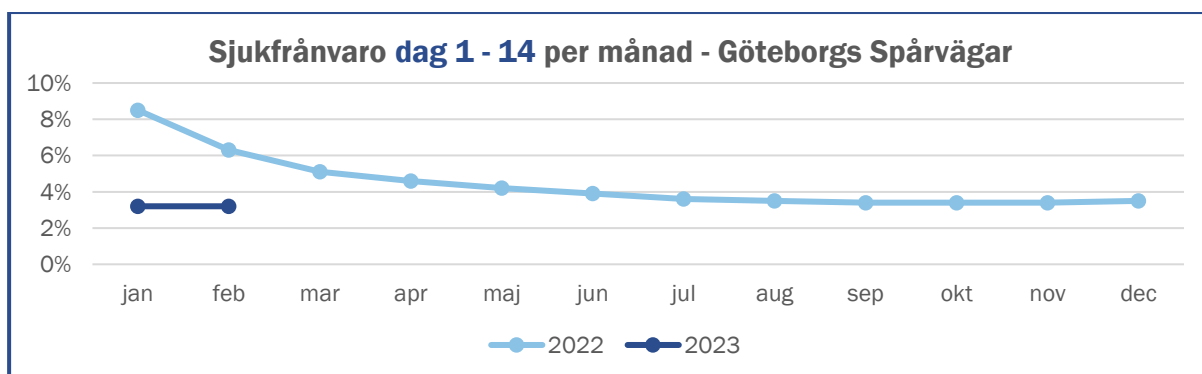
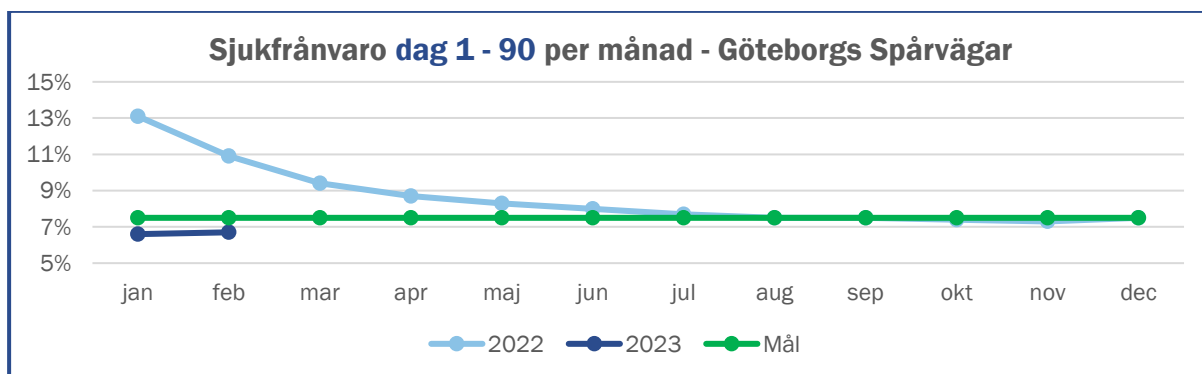
3.3 HR och kultur (5|10)

3.3.7 Sjukfrånvaro

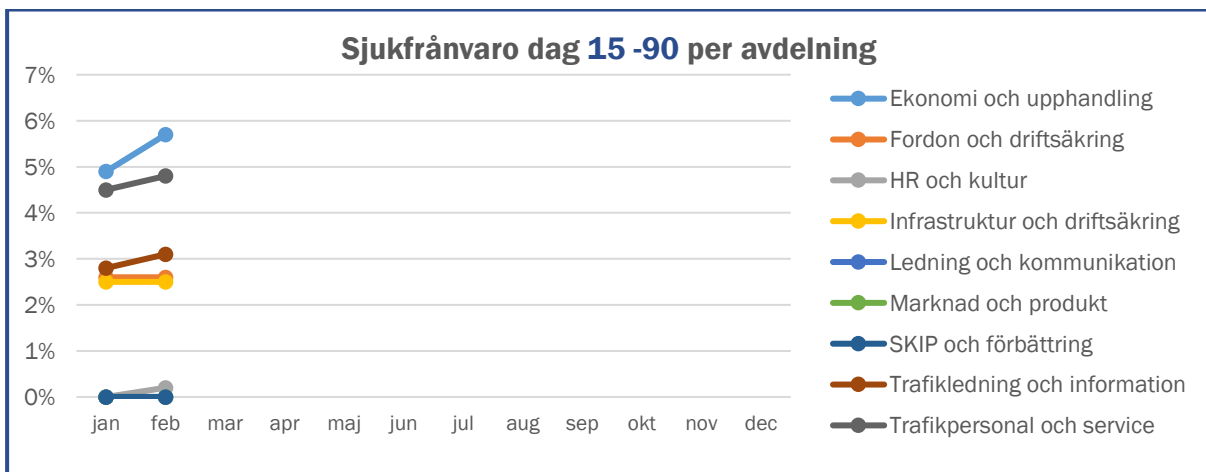
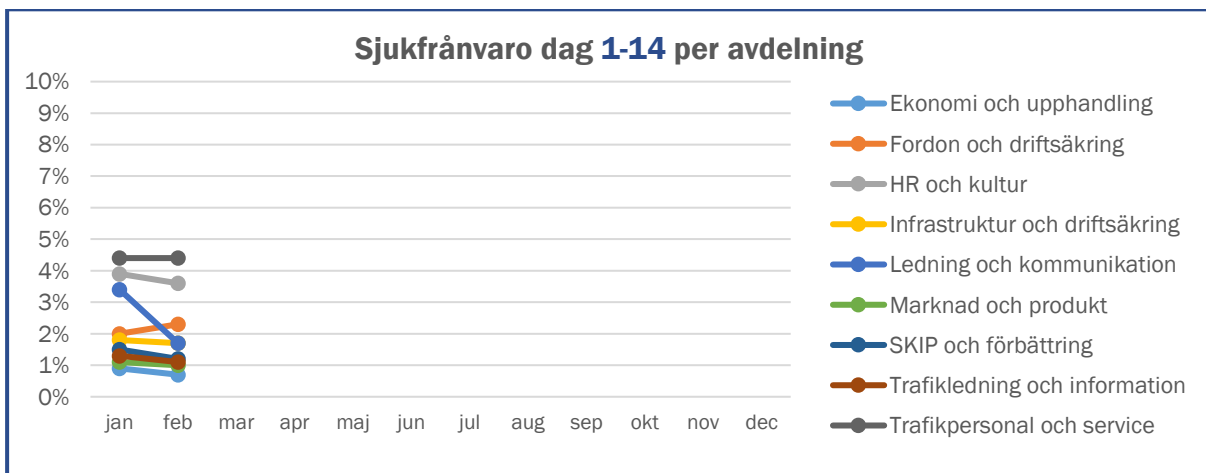
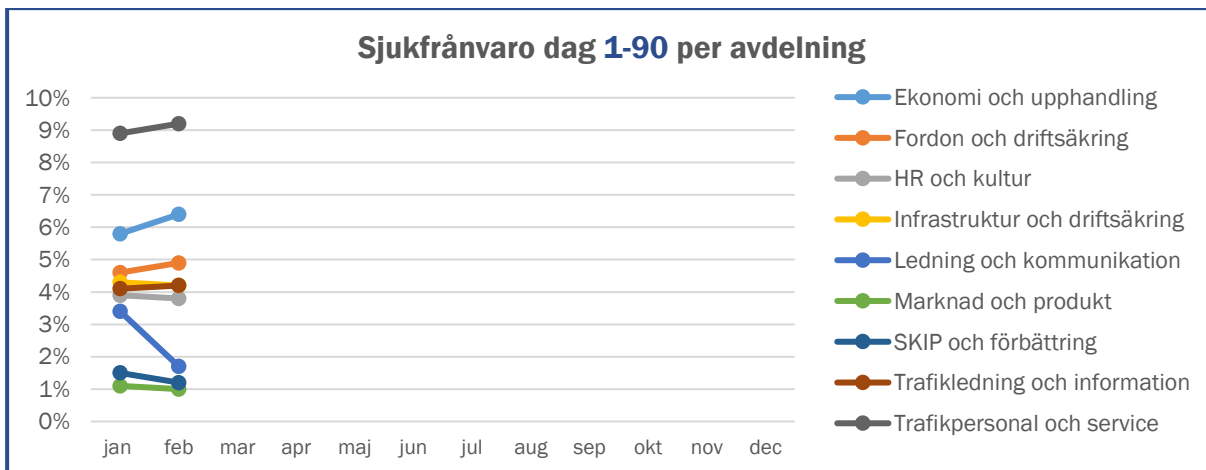
Sjukfrånvaron presenteras i procent. Procenten är framräknad som antalet sjuktimmars i förhållande till den tillgängliga ordinarie arbetstiden i timmar. I denna "tillgängliga" tid ingår inte föräldraledighet eller annan tjänstledighet, inte heller när den är partiell.

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:

Den totala ackumulerade sjukfrånvaron håller sig fortfarande under målvärdet för 2023 vilket är glädjande. Uppdelat på avdelningar syns att ett par av de mindre avdelningarnas siffror på kort- och långtidsfrånvaro förändrats. Det är någon eller ett par individer som påverkar statistiken. Ökad påverkan av stress rapporteras inom framför allt trafikpersonal och service. Någon betydande ökning av sjukfrånvaro syns ännu ej i statistiken.

Åtgärd:

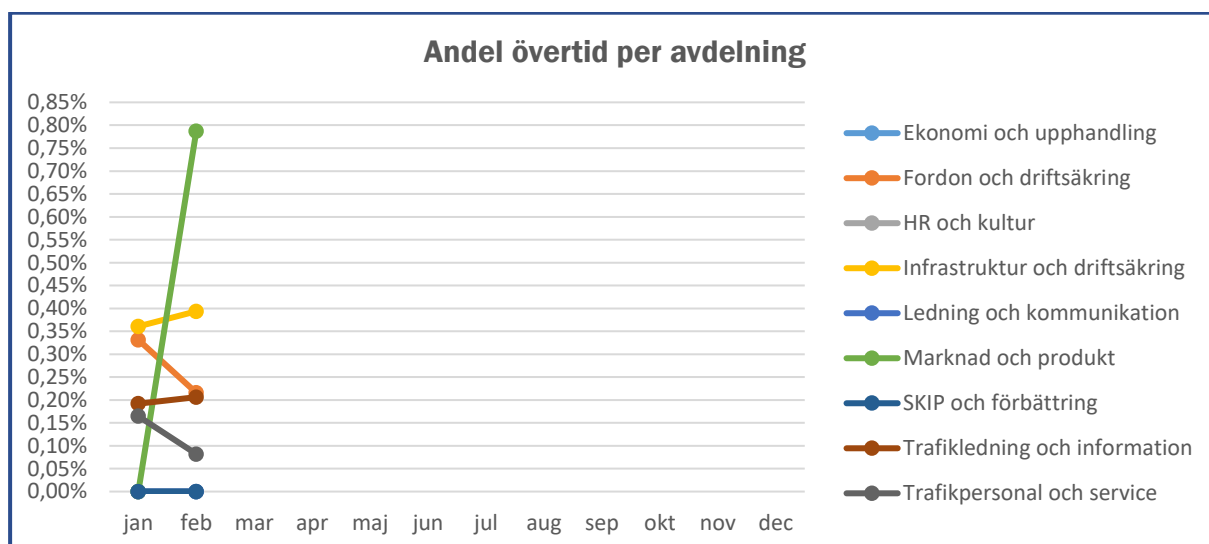
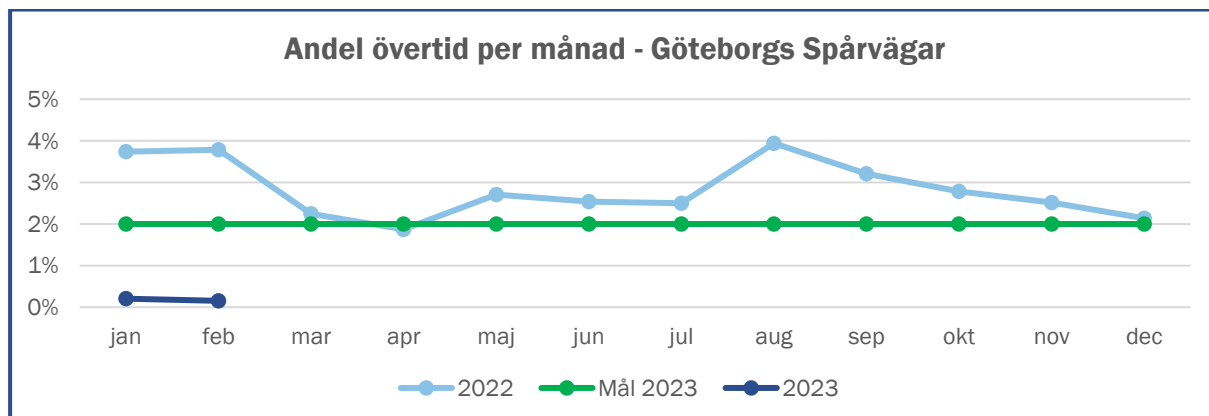
Bolaget fortsätter arbetet med förebyggande och främjande åtgärder i form av hälsosatsningar såsom vikt-väktarna, ergonomigenomgångar, mm. Bolaget fortsätter också med ett aktivt arbete kopplat till rehabilitering och ett proaktivt samarbete med företagshälsovården. Handlingsplaner som formas i HMS-kommitté följs och följs upp. Bolaget har lyft frågan om brister i trafikmiljön som leder till ökad stress till Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen.

3.3 HR och kultur (7|10)

3.3.8 Andel övertid

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 samt SKIP och förbättring ligger alla på värdet 0,00%)

Analys:

Andel övertid är under januari och februari betydligt lägre än föregående år och under målvärdet. På avdelningen Marknad och produkt arbetar få medarbetare och ett litet övertidsuttag får stort genomslag.

Åtgärd:

Inga särskilda åtgärder.

3.3 HR och kultur (8|10)

3.3.9 Utbildningar

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.

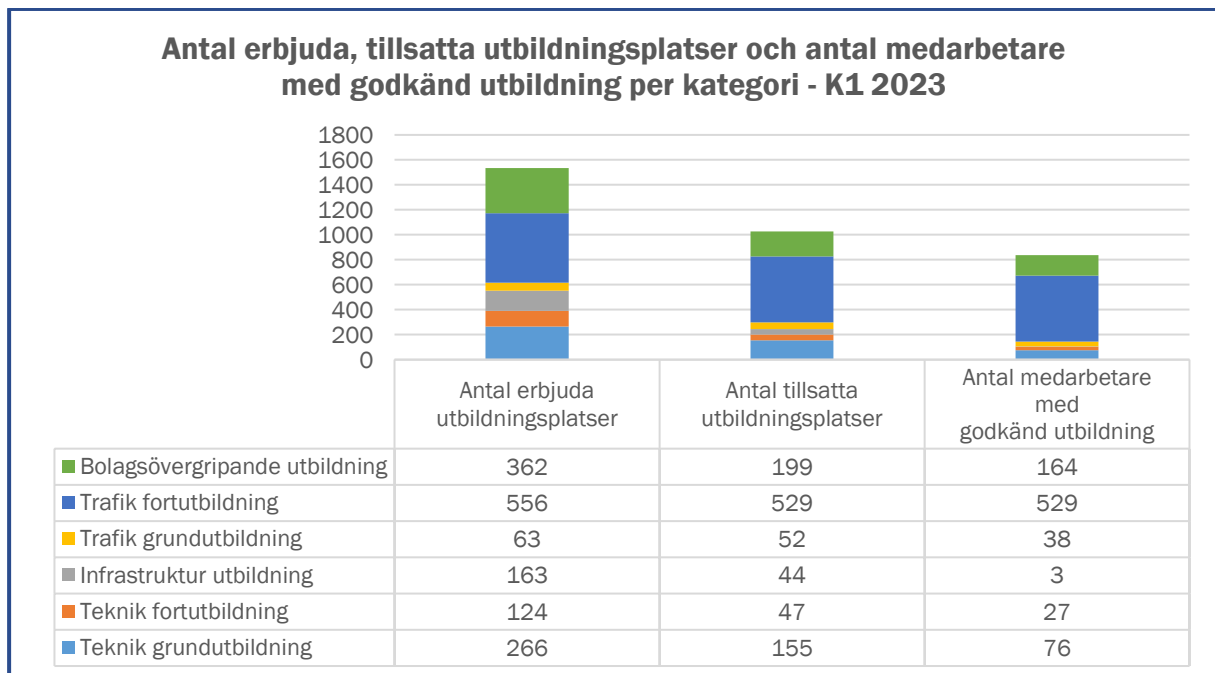
Teknik grundutbildning: Säkerhet vid arbete, vagnskänedom, underhållsbehörighet, servicebil samt Spårvagn Underhåll Planering (SUP/Infor EAM) utbildning.

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

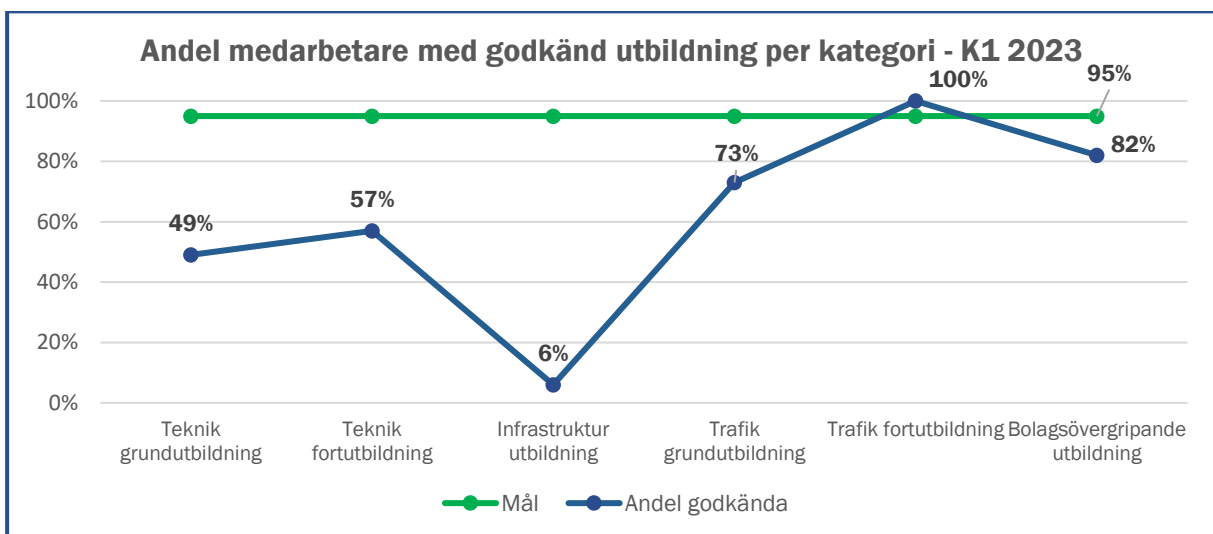
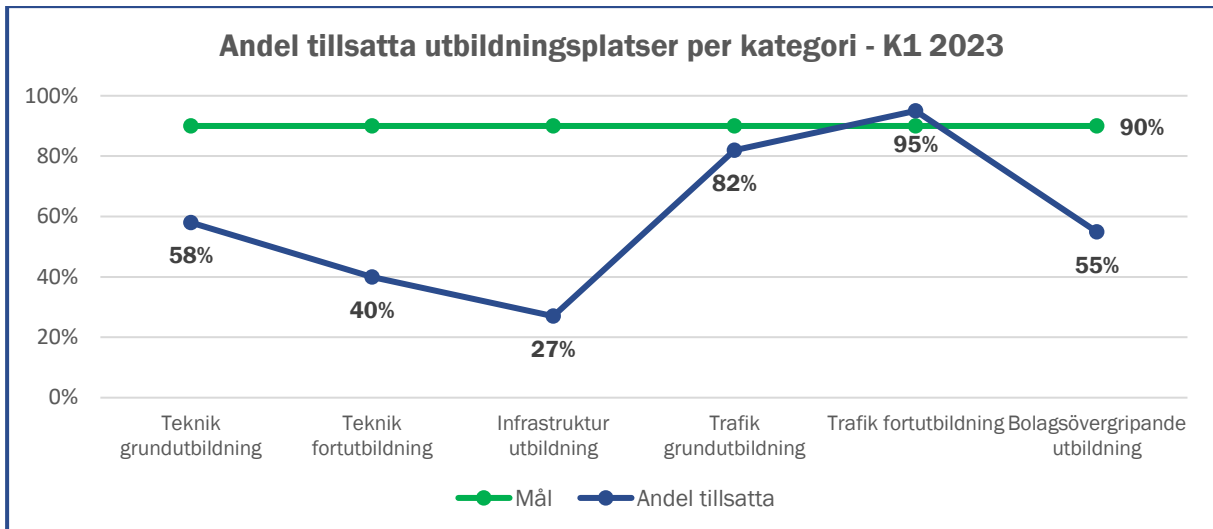
Infrastruktur utbildning: utbildning för spår samt Stadsmiljöförvaltningens (tidigare Trafikkontoret) utbildningar.

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 utbildningar för Infrastruktur. Andelen erbjudna utbildningsplatser följer årsplaneringen men alla platser tillsätts inte. Det tar lång tid att få återkoppling från externa utbildningsanordnare gällande deltagande och godkänd utbildning vilket medför att andelen godkända utbildningar i statistiken är färre än i praktiken. Det är också vanligt att utbildningen inte har slutförts under mätperioden. Flera utbildningar är längre inklusive den praktikperiod som krävs för ett godkänt resultat. Andelen godkända deltagare efter avslutad utbildning är fortsatt mycket god på årsbasis.

Under Q1 har obligatoriskt TRI (fortbildning för Spårvagnsförare behörighet A) genomförts. Under Q2 påbörjas samma fortbildning för Spårvagnsförare behörighet B-D samt TRI körning för medarbetare som inte uppnått tillräckligt antal körtimmar enligt SÄO 1.D.

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.

3.3 HR och kultur (10 | 10)

3.3.10 Antal praktikanter på Göteborgs Spårvägar

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

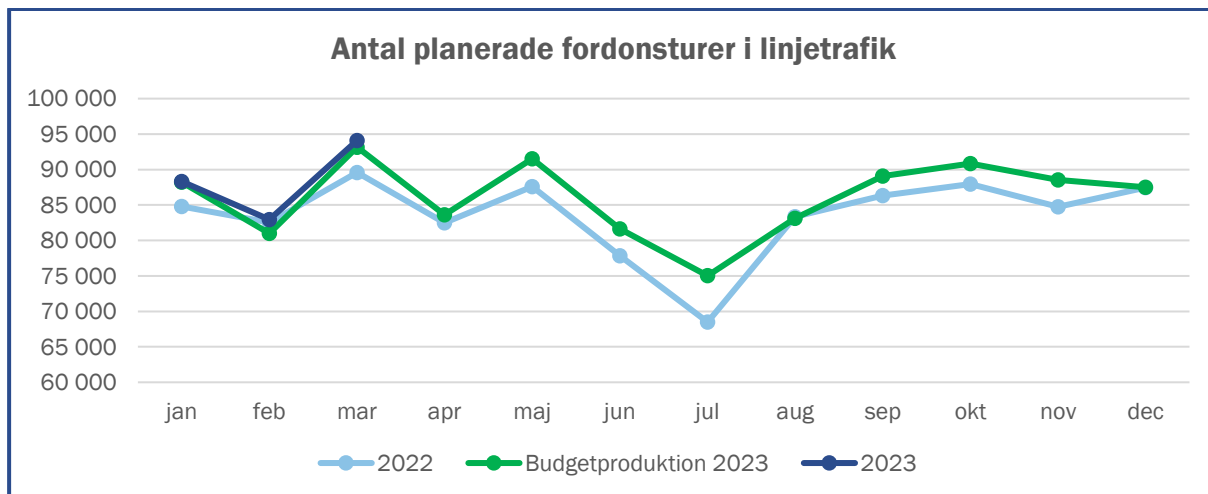
Avdelning	Antal praktikanter, grundskola	Antal praktikanter, sommarjobbare, gymnasie- och yrkeshögskola
Ekonomi och upphandling	0	1
Fordon och driftsäkring	0	4
HR och kultur	0	0
Infrastruktur och driftsäkring	0	0
Ledning och kommunikation	0	2
Marknad och produkt	0	0
SKIP och förbättring	0	0
Trafikledning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

4. Operativa avdelningars leveranser

4.1 Marknad och produkt (1|6)

4.1.1 Antal planerade fordonsturer i linjetrafik

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:

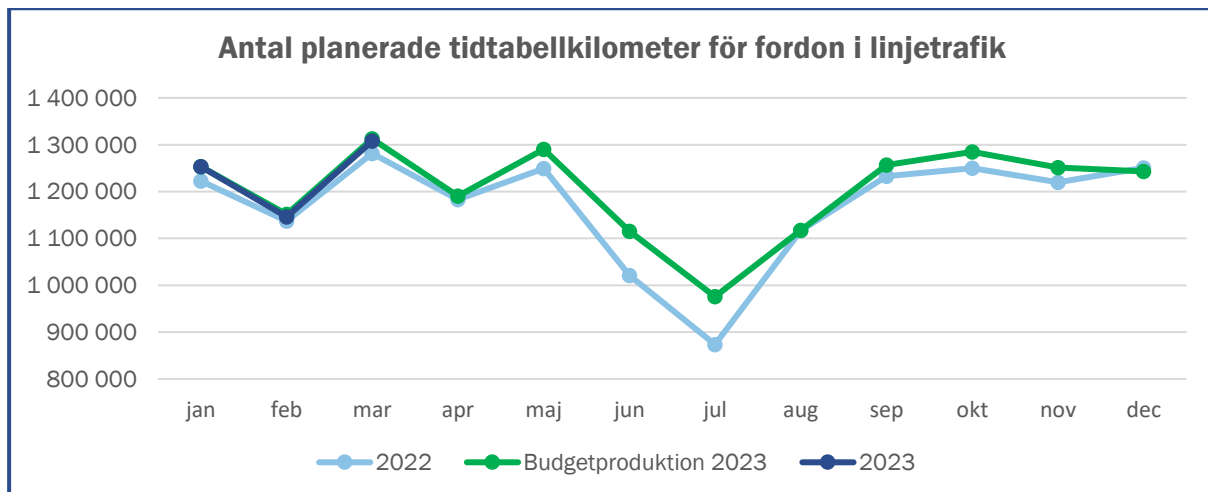
I mars var antalet planerade fordonsturer i linjetrafik 94 090st vilket är 0,99 procent mer gentemot budgetproduktion och ackat utfall ligger på 1,14 procent mer än budgetproduktion. Spårarbeten är den faktor som påverkar utfallet och i mars var det främst spårarbetena Medicinargatan (linje 6 respektive linje 8 delades i väst och öst) samt Chalmertunneln (linje 102 tillkom och trafikerade Lana-Härlanda) som påverkade utfallet.

Åtgärd:

Inget behov av åtgärd då spårarbeten är den faktor som påverkat resultatet marginellt och dessa behöver vi utföra för att kunna trafikera framgent.

4.1.2 Antal planerade tidtabellskilometer för fordon i linjetrafik

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



Analys:

I mars var antalet planerade tidtabellskilometer för fordon i linjetrafik 0,36 procent mindre gentemot budgetproduktion och ackumulerat utfall ligger på 0,27 procent mindre än budgetproduktion. Följande spårarbeten påverkade produktionen: Medicinargatan, Angered 1, Angered 2, Liseberg Södra, Stampgatan, Chalmers-tunneln.

Åtgärd:

Inget behov av åtgärd då spårarbeten är den faktor som påverkat resultatet marginellt och dessa behöver vi utföra för att kunna trafikera framgent.

4.1 Marknad och produkt (2|6)

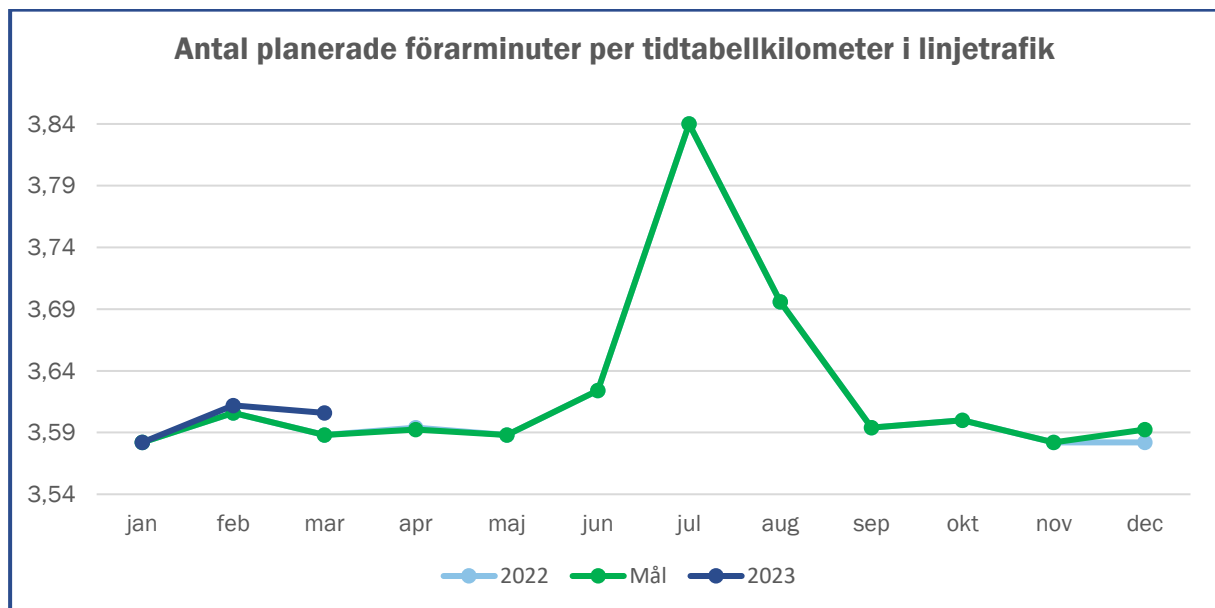
4.1.3 Antal behov trafikdimensionerade fordon, mån-tor, fre, lör, sön

Trafikdimensionerade omlopp innebär maxantalet planerade samtida omlopp. Från årsskiftet och fram till sommaren trafikeras 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

4.1.4 Antal förarminuter per tidtabellskilometer i linjetrafik

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



Analys:

I mars var antalet planerade förarminuter per tidtabellskilometer i linjetrafik marginellt sämre än målet. Följande spårarbeten påverkade produktionen: Medicinaregatan, Angered 1, Angered 2, Liseberg Södra, Stampgatan, Chalmerstunneln.

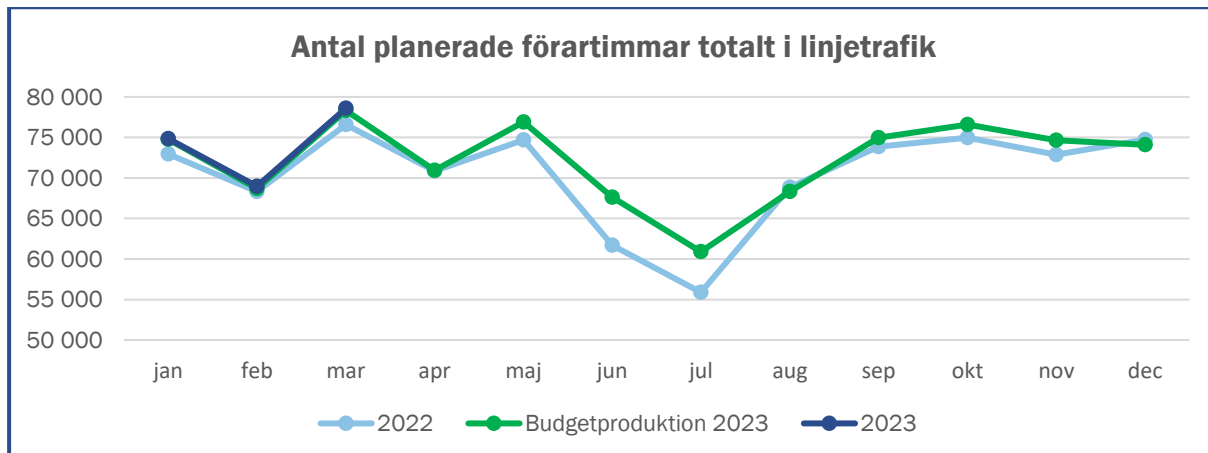
Åtgärd:

Inget behov av åtgärd då spårarbeten är den faktor som påverkat resultatet marginellt och dessa behöver vi utföra för att kunna trafikera framgent.

4.1 Marknad och produkt (3 | 6)

4.1.5 Antal planerade förartimmar totalt i linjetrafik

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:

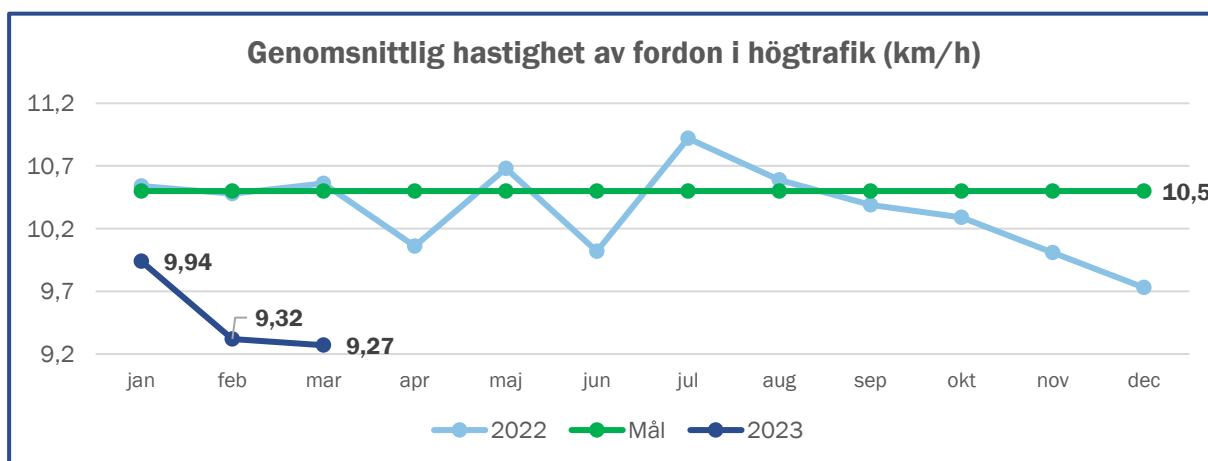
I mars var antalet planerade förartimmar totalt i linjetrafik 0,34 procent mer än budgetproduktion och ackat utfall ligger på 0,31 procent mer än budgetproduktion. Spårarbetena Medicinaregatan, Angered 1, Angered 2, Liseberg Södra, Stampgatan, Chalmerstunneln gjorde så att kilometer minskade och förartimmar ökade marginellt.

Åtgärd:

Inget behov av åtgärd då spårarbeten är den faktor som påverkat resultatet marginellt och dessa behöver vi utföra för att kunna trafikera framgent.

4.1.6 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 mars var genomsnittlig hastighet av fordon i högtrafik 1,23 km/h lägre än målet. Systematiskt återkommande och påverkande faktorer är bl.a. antal resande, signalprioritet, icke hindrande spårarbeten, korsningsutformning, hållplatsutformning, 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 produktionen inte uppnår optimal kapacitet och effektivitet.

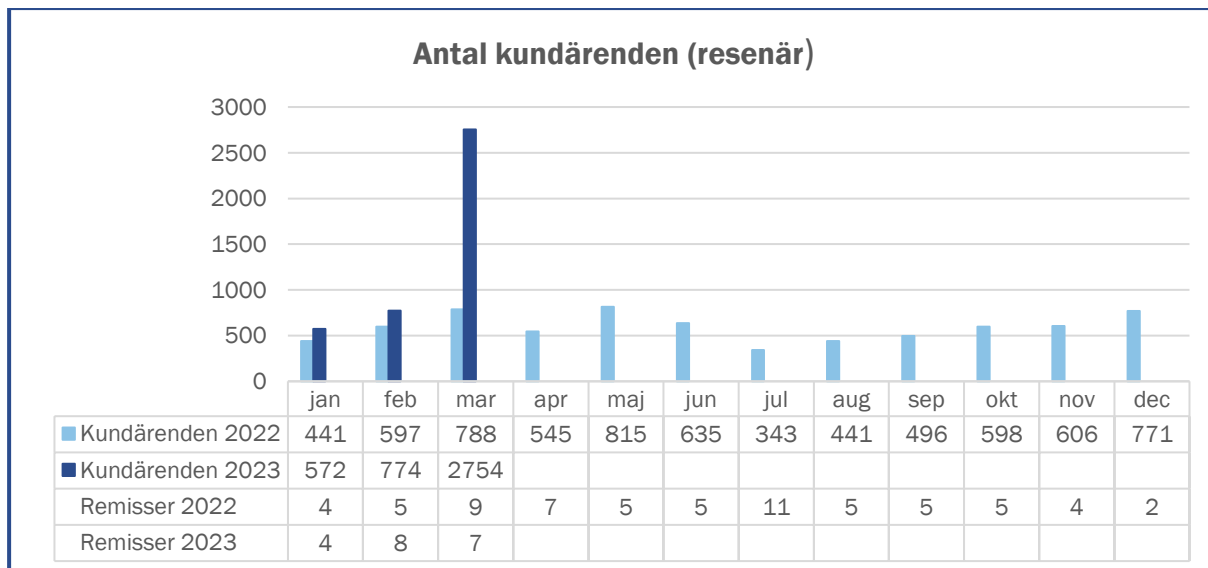
Åtgärd:

Se produktstrategi 2023, Genomförandeplan Spårvagn samt underlag framkomlighetsanalys & åtgärder kort-/ medel- och långsikt. Även projekt "Punktlighet" är uppstartat, vilket specifikt är inriktat på åtgärder för att förbättra framkomligheten. Samtliga dessa strategier/ underlag och åtgärder omhändertogs samt följs upp inom partnerskapsmodellen med Västtrafik.

4.1 Marknad och produkt (4|6)

4.1.7 Besvarade kundärenden (resenär)

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 mars var 7 vilket är en minskning i jämförelse med föregående år samma månad. Totalt antal kundärenden i mars var 2754, aldrig tidigare har så många kundärenden inkommit på en enda månad sedan år 2013. Hisingsbron fastnade i uppfällt läge den 9 mars vilket bidrog till detta nya rekord.

Åtgärd:

Bortsett från problem orsakats av Hisingsbron:

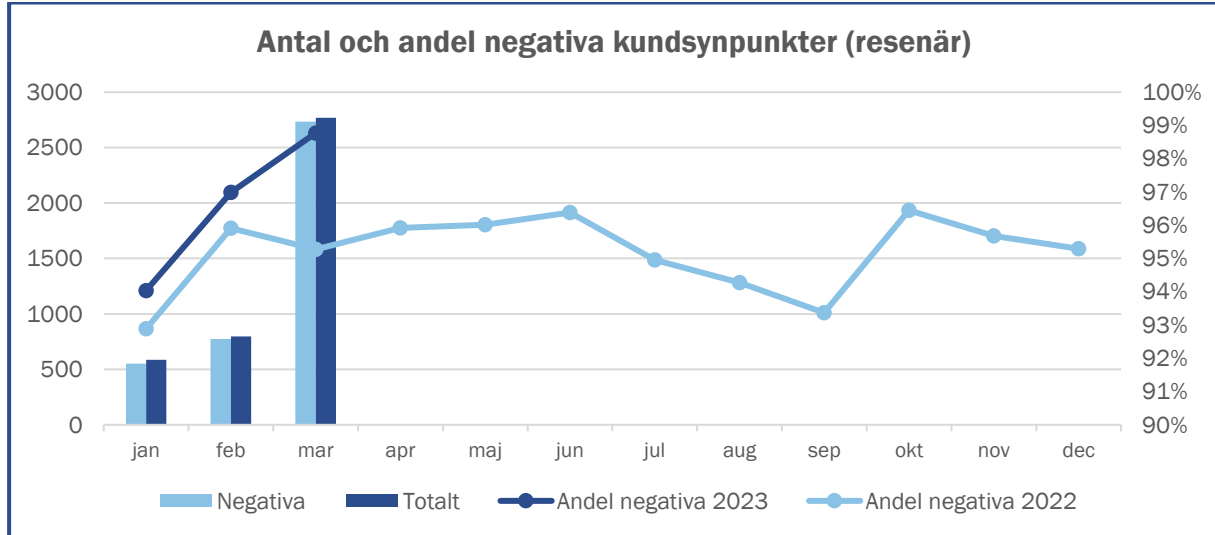
Stort behov av utveckling av rutiner för hantering av kundsynpunkter tillsammans med Västtrafik. En lista med förbättringsförslag för Västtrafiks process "hantera kundsynpunkter" har sammanställts av Göteborgs Spårvägar och delas med ansvariga på Västtrafik kundservice med önskemål om uppföljning genom återkommande avstämningar. Dessutom har samarbetet med avdelningen Infrastruktur och driftsäkring, som ansvarar för hanteringen av resenärssynpunkter relaterat till spårvägsanläggningen, stärkts och instruktioner 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. 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 kan då 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.

4.1 Marknad och produkt (5|6)

4.1.8 Antal kundsynpunkter per kategori (resenär)

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	2523										3424
Förare	78	82	94										254
Fordon	47	45	45										137
Körde förbi hållplats	20	25	32										77
Olycka/ Trafikolycka/ Skada	7	20	10										37
Trafikutveckling	13	4	5										22
Fullsatt fordon	3	7	7										17
Information på fordon	7	5	3										15
Hållplats/utrustning	2	10	3										15
Övrigt	9	18	4										31
Totalt	549	754	2726										4029

Källa: Västtrafiks rapport Synpunkter Göteborgs Spårvägar Spårvagn.qvw

Analys:

Majoriteten negativa resenärssynpunkter fortsatt relaterat till inställda turer och förseningar, se 4.1.7 gällande Hisingsbron. Antalet resenärssynpunkter för övriga kategorier såsom förare och fordon är på normalnivå.

Åtgärd:

Se 4.1.7.

4.1 Marknad och produkt (6 | 6)

4.1.9 Andel genomförda marknadsföringsåtgärder i samarbete med Västtrafik enligt plan

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

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

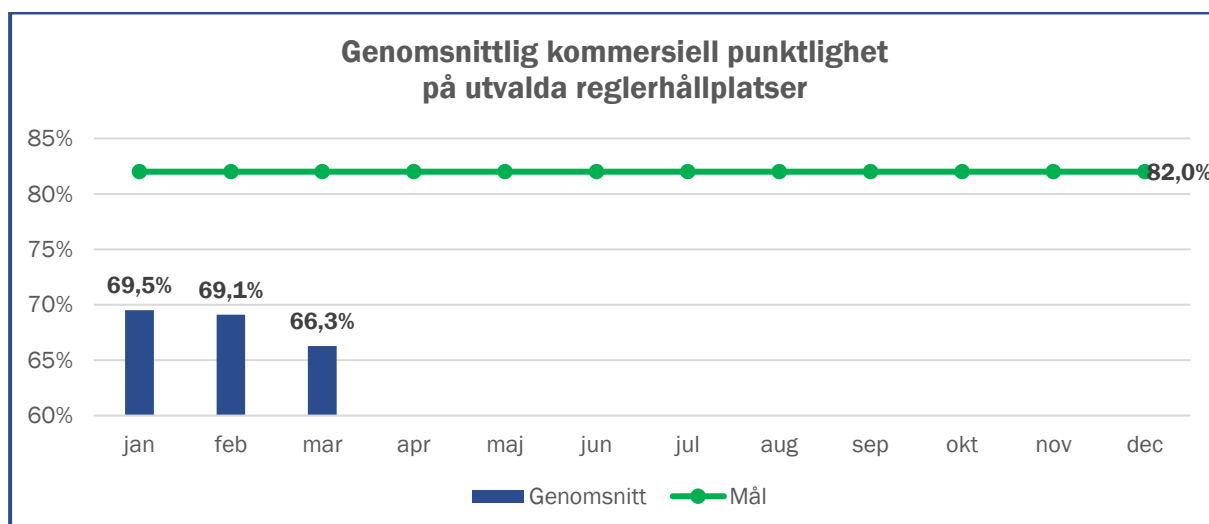
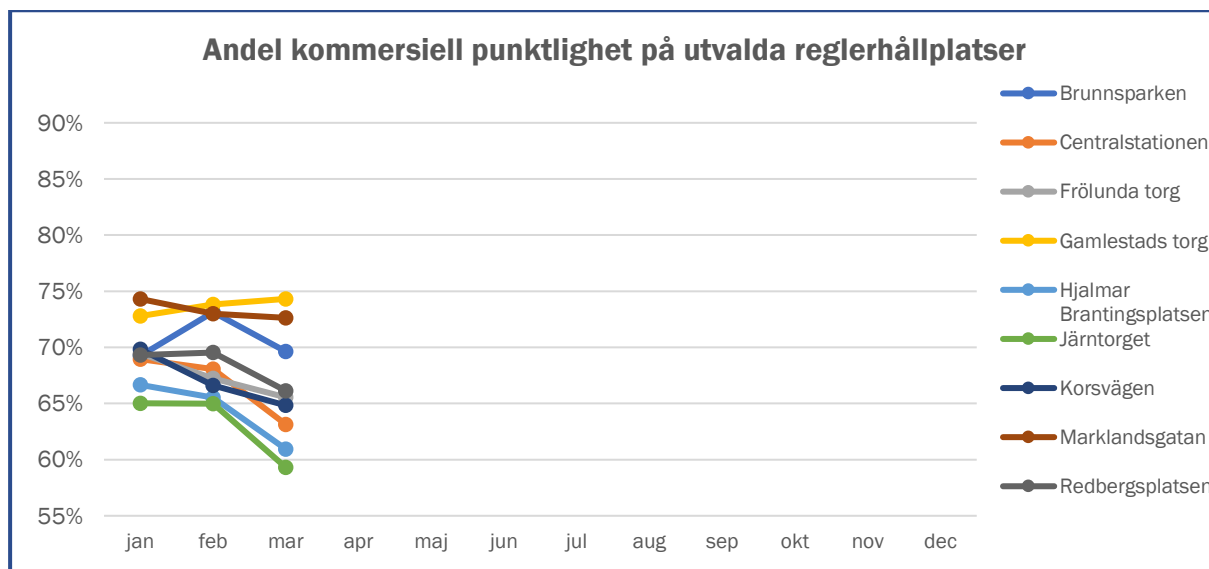
Varje år genomförs kulturpris utav jury som består av Kulturnämnden och styrelsen. Människan bakom uniformen (MBU) genomförs tillsammans med räddningstjänsten, polisen, stadsdelsnämnder och ambulans för att samverka med ungdomar som sker både vår och höst i två områden. Vi har ett partneravtal med Stadsmissionen 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	40 %
MUB (människan utan bostad) - Stadsmissionen	löpande under året	0 %
Gratifikationer	30 mars	100 %
Sommar- och julgåva/aktivitet	juni och december	0 %
West Pride	5 - 11 juni	0 %
Profilprodukter	löpande vid behov under året	0 %

4.2 Trafikledning och information

Andel kommersiell punktlighet på utvalda reglerhållplatser

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:

Mars månads resultat på 66,3 procent visar en fortsatt negativ genomsnittlig trend. Jämför man med resultaten från mars 2022 så har vi en genomsnittlig minskning på 9,1 procent, vilket visar att vi har kommit längre bort från målet på 82 procent.

I nuläget har vi för närvarande 27 olika begränsningar kopplat till hastighetssänkningar. Under mars har 80 rapporterade förseningar på grund av broöppning på Hisingsbron registrerats. Totalt under mars månad så fanns 281 händelser registrerade i HOA med "Trafikstockningar" och 491 händelser "Försening" längs hela linjenätet, vilket påverkar den kommersiella punktligheten på reglerhållplatser. Detta går även att se under Trafikservicegradrapporten på "topp 10 anledningar till störningar i trafik".

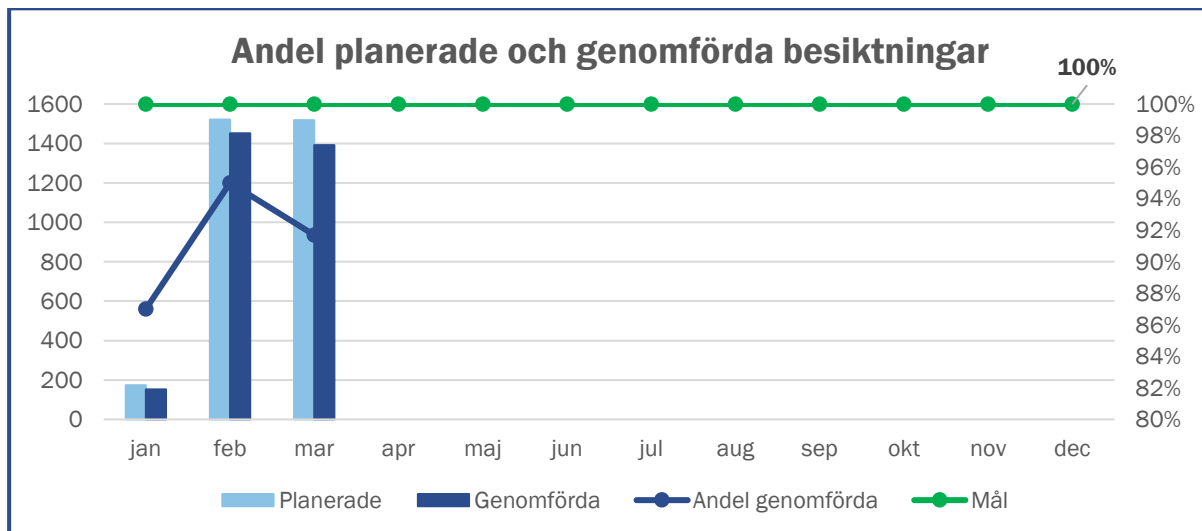
Åtgärd:

Se produktstrategi 2023, Genomförandeplan Spårvagn samt underlag framkomlighetsanalys & åtgärder kort-/ medel- och långsikt. Även projekt "Punktlighet" är uppstartat, vilket specifikt är inriktat på åtgärder för att förbättra framkomligheten. Samtliga dessa strategier/ underlag och åtgärder omhändertogs samt följs upp inom partnerskapsmodellen med Västtrafik.

4.3 Infrastruktur och driftsäkring (1|6)

4.3.1 Andel genomförda banbesiktningar enligt plan

Anger andelen genomförda besiktningar enligt plan under 2023 och omfattar säkerhetsbesiktning bana, underhållsbesiktning bana, säkerhetsbesiktning växelområden, underhållsbesiktning växelområden, säkerhetsbesiktning SISÄ-anläggningar (15st), säkerhetsbesiktning punktsignalanläggningar (2st), säkerhetsbesiktning gatuväxelstyrning, säkerhetsbesiktning växelomläggning, underhållsbesiktning växelomläggning, underhållsbesiktning växelvärmesystem, 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/vxlmeke: Av 1055st protokoll var det 1042st som var utförda enligt plan och 13st som utfördes tidigare än plan, inget protokoll utfördes senare än planerat. Spårbesiktning: Av 262st protokoll var det 261st som utfördes enligt plan och 1st protokoll en dag för tidigt (Riktad besiktning), detta pga. att vi arbetar overtid och fick gå ut på söndagen innan perioden som börjar på måndagen för att hinna. Kontaktledningsbesiktning: Av 201st protokoll var 97st protokoll inte utförda, och 15st utförda senare än plan.

Åtgärd:

Signal/vxlmeke: n/a. Spårbesiktning: n/a. Kontaktledningsbesiktning: Besiktningarna utförda enligt plan, men avrapporteringen i Cityworks är inte utförd enligt rutin.

4.3 Infrastruktur och driftsäkring (2|6)

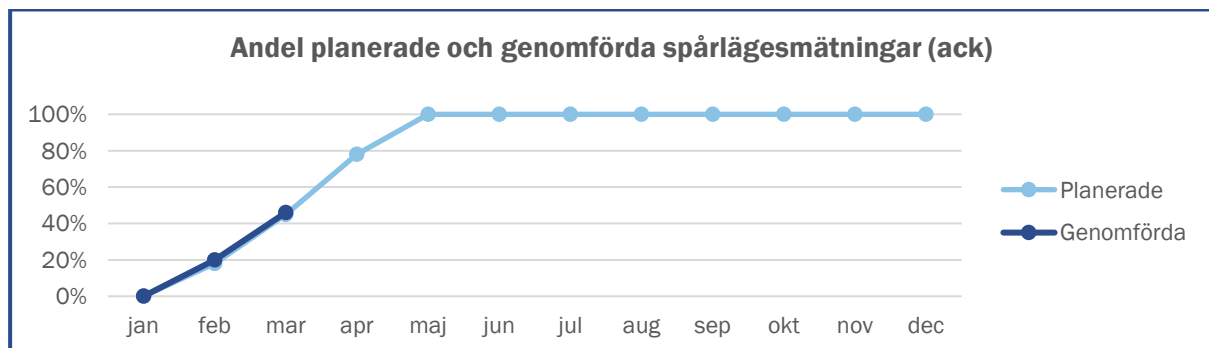
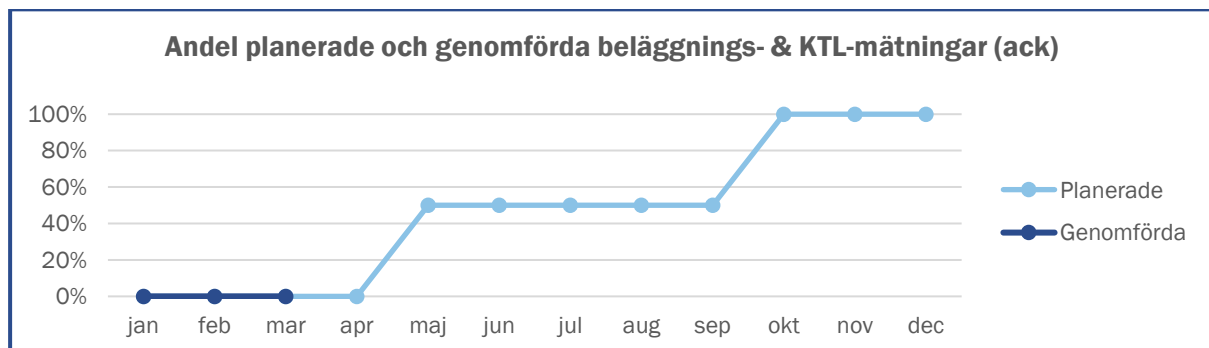
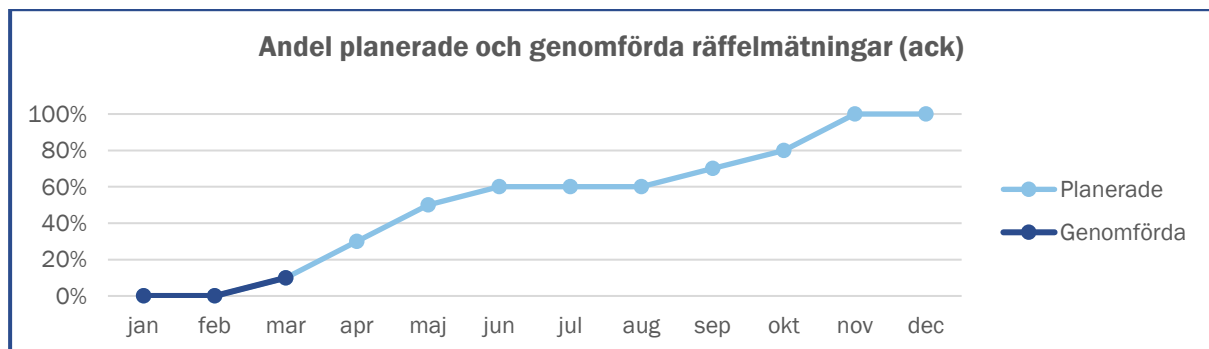
4.3.2 Andel genomförda mätningar enligt plan

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 rälenas 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:

N/A

Åtgärd:

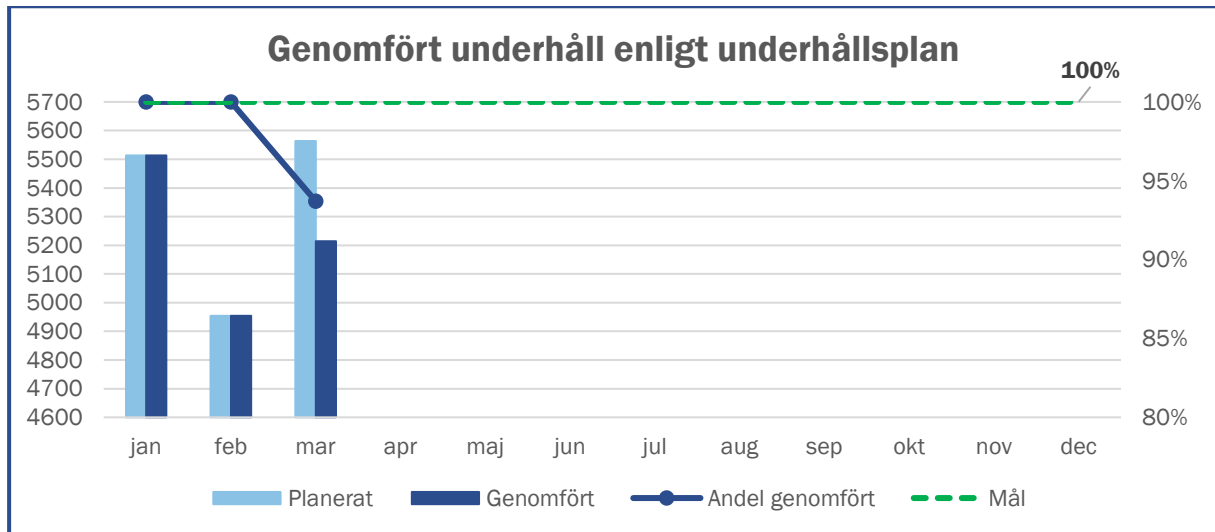
N/A

4.3 Infrastruktur och driftsäkring (3 | 6)

4.3.3 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.



Analys:

Då det var en del snöoväder så har vi fått prioritera akuta spolningar och därför inte kunnat följa den ordinarie planen.

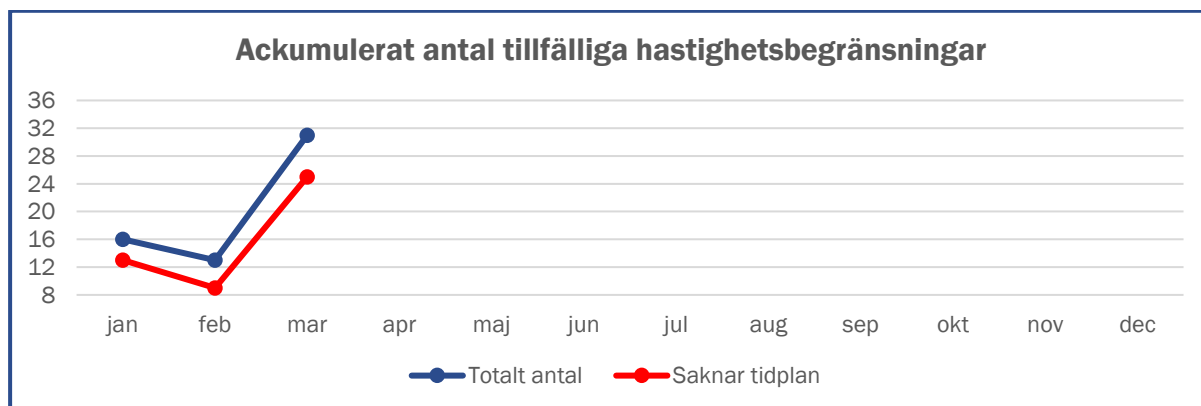
Åtgärd:

Ej förutsedda problem då snöoväder inte är detta. Inga åtgärder då vi inte kommer att göra dessa i efterhand och vi är på de vi missade ett par gånger/vecka i vår plan

4.3 Infrastruktur och driftsäkring (4 | 6)

4.3.4 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 (hastighetsbegränsning) fram till dess att åtgärd genomförs. GS ansvarar och genomför akuta åtgärder för att trafikering ska kunna fortsätta men med hastighetsbegränsning. De åtgärder som krävs för att återställa hastigheten beslutas av Stadsmiljöförvaltningen. Nedan diagram visar det antalet tillfälliga hastighetsbegränsningar vid respektive månadsskifte och målet är nollvision i dialog med Stadsmiljöförvaltningen.



Källa: Stadsmiljöförvaltningen Spårvägskartan

Analys:

Vid månadsskiftet fanns det 31st tillfälliga hastighetsbegränsningar. Dessa är fördelade enligt följande: 8st farbaneslitage, 3st rälsbrott, 3st stor spårvidd. Återstående 17st är andra orsaker. Ombesiktning av flertal besiktningsanmärkningar har lett till hastighetsbegränsningar. Åtgärder har inte kunnat genomföras i tid av olika anledningar.

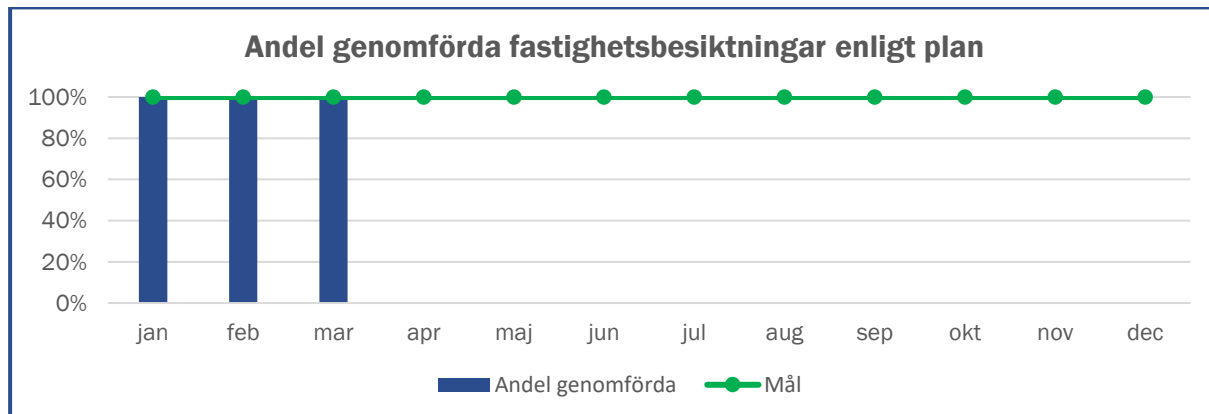
Åtgärd:

Under slutet av mars i början av april startades en sammansatt grupp mellan SMF / GS. Veckovisa möten mellan SMF / GS genomförs. Man pulsar nu åtgärder, med tar med frågor för prioritering. Av 31st ärenden finns en prognos ställd ifrån SMF på 26st, 2st under utredning, 3st ingen prognos och planerad åtgärd på 6st.

4.3 Infrastruktur och driftsäkring (5|6)

4.3.5 Andel genomförda fastighetsbesiktningar enligt plan

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

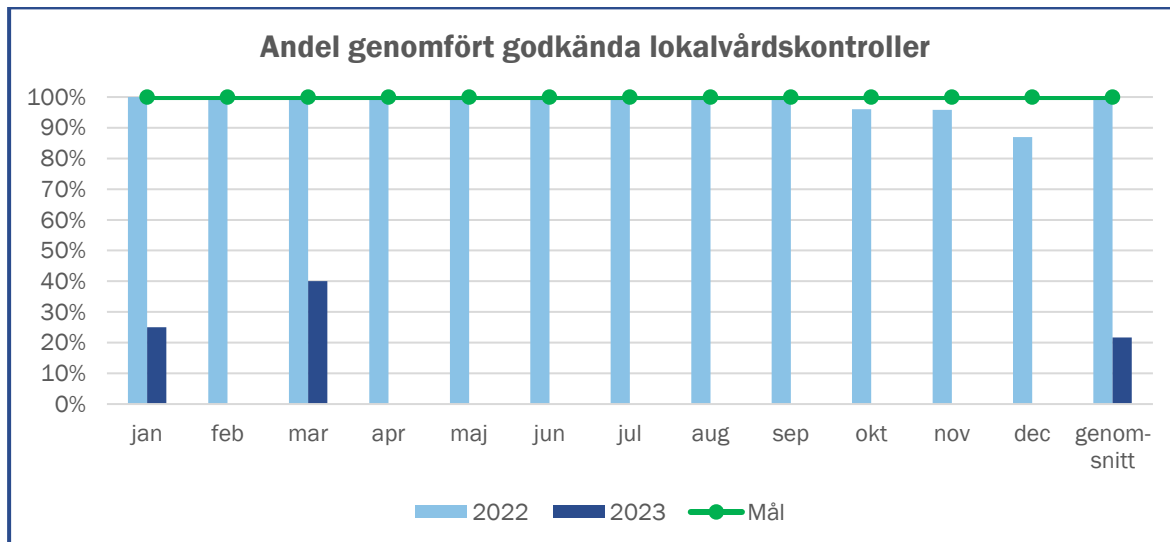
4.3.6 Andel fastighet felanmälningar

Ska uppdateras.

4.3 Infrastruktur och driftsäkring (6|6)

4.3.7 Andel genomfört godkända lokalvårdskontroller

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



Källa: Lokalvårdsjournal. Genomsnitt avser samma månader 2022 & 2023 även om alla månader är med i diagrammet för 2022.

Analys:

Nyanställd har börjat och utför kontroller sedan mitten/slutet av april. Kontroller utförda med lågt resultat. Belyser vikten av fortsatta kontroller och uppföljningsmöten. Sista nya entreprenören nu introducerad och uppstartsarbete med denna pågår.

Åtgärd:

Månadsvisa ronder med entreprenörer. Återkoppling till entreprenör vid icke godkänt resultat.

4.4 Fordon och driftsäkring (1|6)

4.4.1 Antal spårvagnar totalt samt per respektive spårvagnstyp

Nedan tabell anger antal spårvagnar totalt samt per respektive spårvagnstyp. Förändring från föregående månad finns inom parentes. GS har tagit emot totalt 31 vagnar av modell M33 som kan sättas i trafik.

Spårvagnstyp	M29	M31	M32	M33	M34 (2024)	Totalt mar 2023
Antal i mar	53	80	62	31 (+1)	0	226

Veckodag	Maxantalet planerade fordon i samtida omlopp	Antal totala fordon (med pedal-set) i mar	Andel reservflotta i mar
mån-tor	163	199,5	22,4%
fre	163	199,5	22,4%
lör	127	199,5	57,1%
sön	105	199,5	90,0%

4.4.2 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.

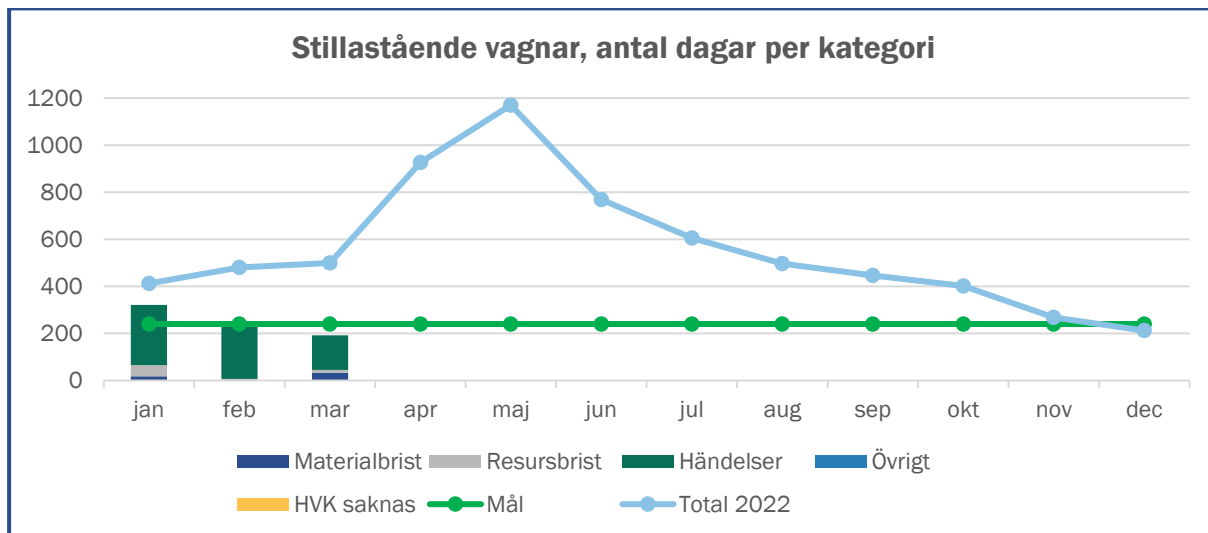
Högvärdeskomponent (HVK) saknas: Material som Västtrafik anskaffar saknas skall orsaka 0 stillastående dagar per månad.

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 denna månad 33 dagar. Två linjebrytare till M31 har varit sena, och en handkontroll till 32 saknas. Material är på väg. HVK saknas har denna månad 0 dagar. Resursbrist har denna månad orsakat 12 dagar stillastående. Detta är kö till hjulbyte M32. Händelser har denna månad orsakat 147 dagar. Tre M29 står för rost i Västerås, en M31 står för brand, M32 har en vagn med allvarliga sprickor och en med trasigt golv. En M33 står för VTO (vägtrafikolycka). Övrigt. Inga övriga orsaker noterades denna månad.

Åtgärd:

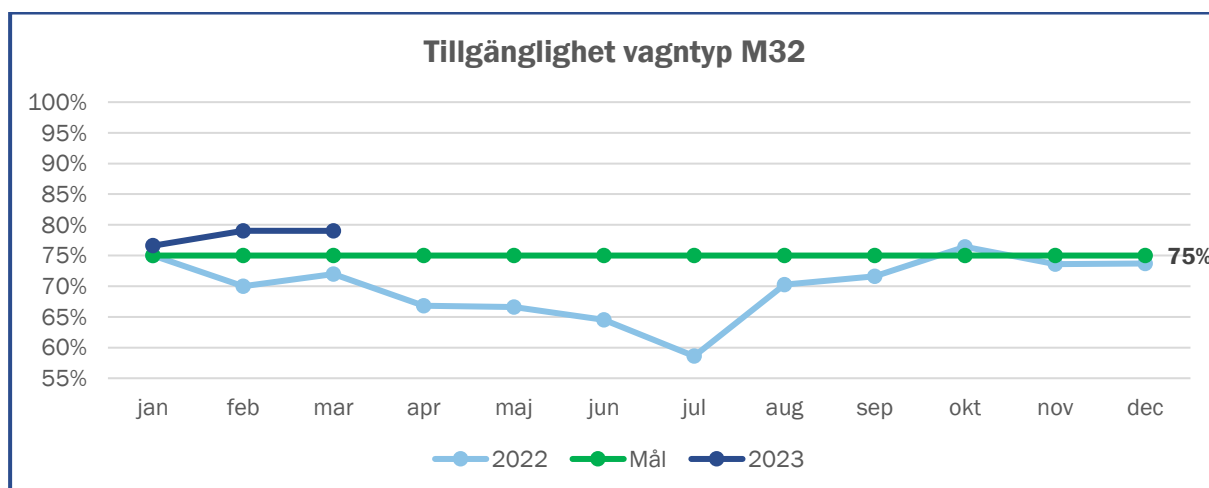
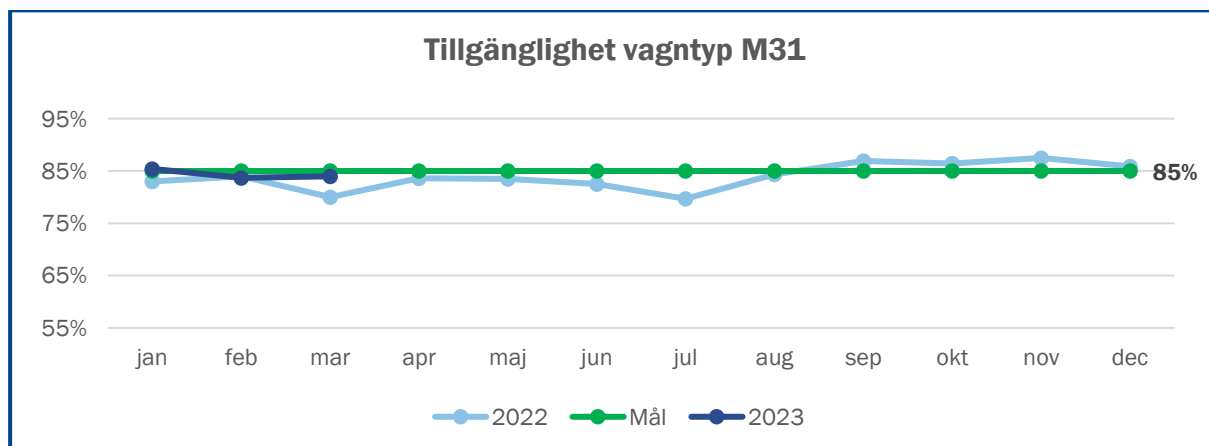
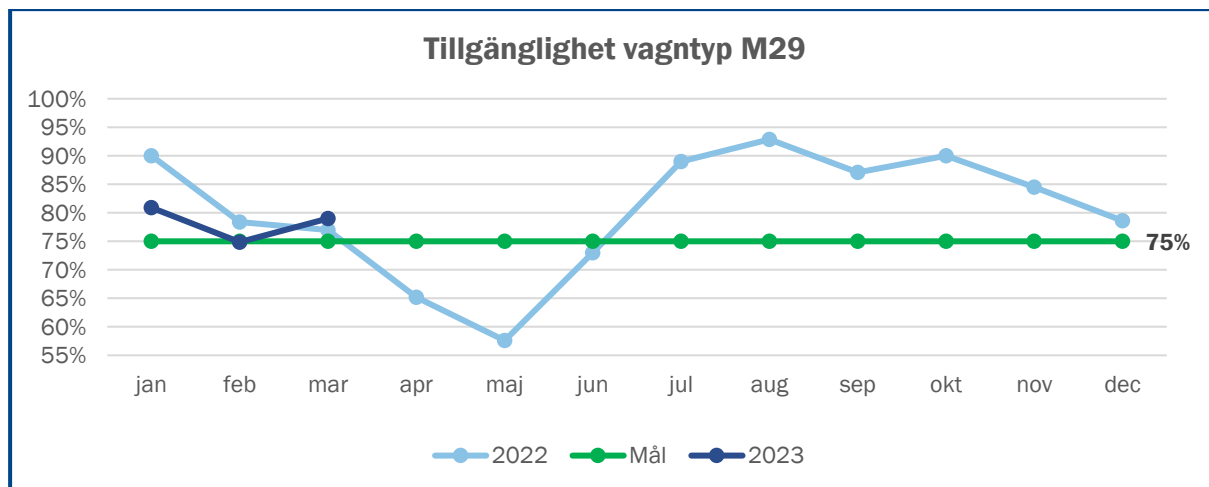
Nyckeltalet är fortsatt lågt på ett bra värde. Minskningen från förra månaden har sin orsak i att 811 och 812 inte längre räknas som krockade vagnar, då de är utrangerade. Att öka vår förmåga att hålla vagnar tillgängliga är nu framför allt riktat på fordon som råkar ut för händelser - dels att säkerställa en god trafikmiljö, dels att öka vår kapacitet att utföra skadereparationer.

4.4 Fordon och driftsäkring (2 | 6)

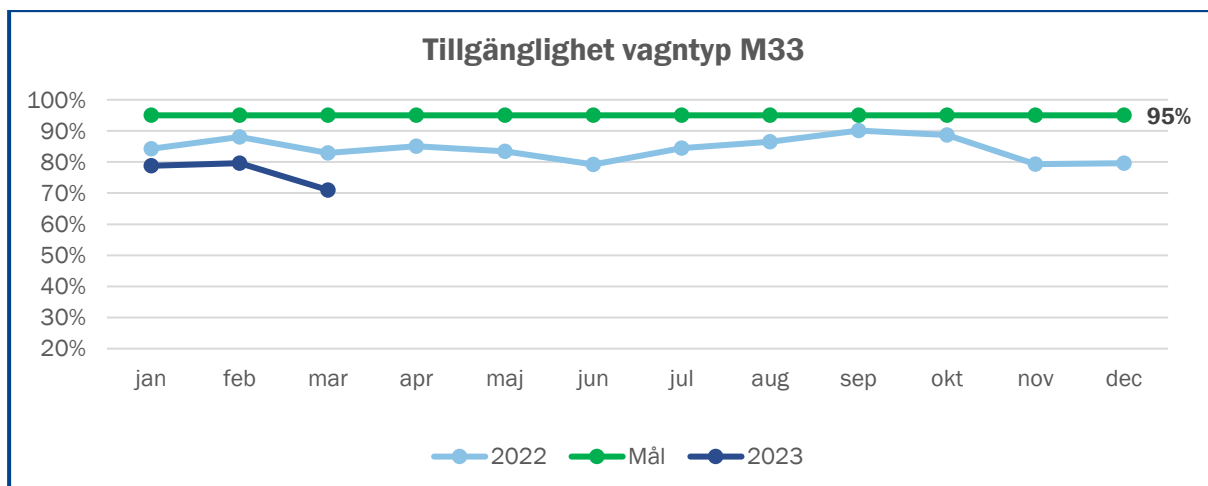
4.4.3 Tillgänglighet spårvagnsflottan

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 vagnstyper)

Analys:

M29 har högre tillgänglighet för sin måltillgänglighet jämfört med föregående månad. 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.

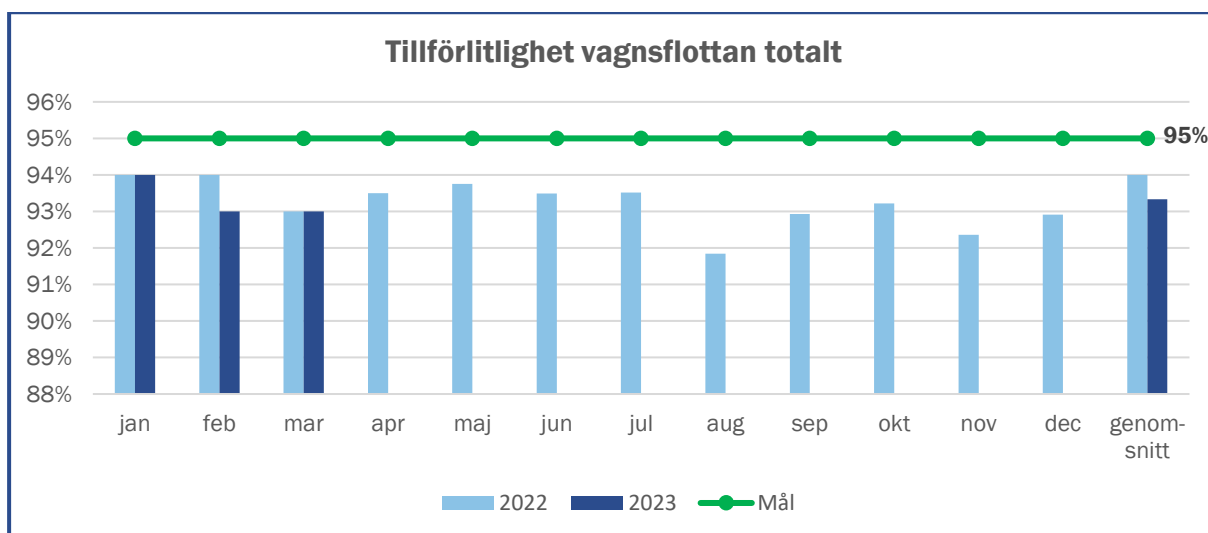
Åtgärd:

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

4.4.4 Tillförlitlighet spårvagnsflottan

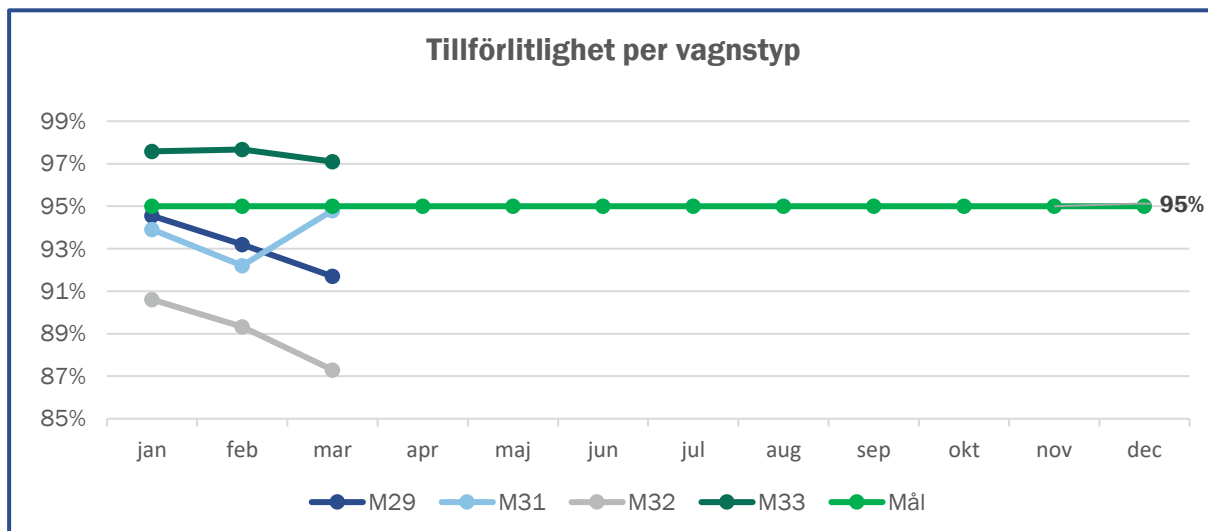
Tillförlitlighet vagnsflottan totalt och per vagnstyp anger andel omlopp utan indragningar, förseningar och stopp på grund av enbart tekniska anledningar. Anger medelvärde över månaden för antalet omlopp utan tekniska störningar för varje vagnsmodell.

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:

Tillförlitligheten är denna månad är lik förra, med några fler fel på M29. M33 har totalt 25st fel registrerade, vilket fortfarande är lågt.

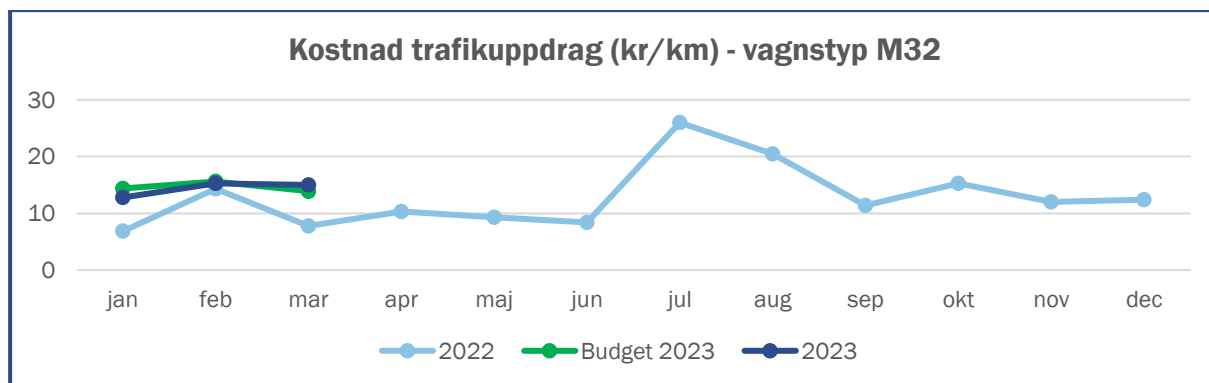
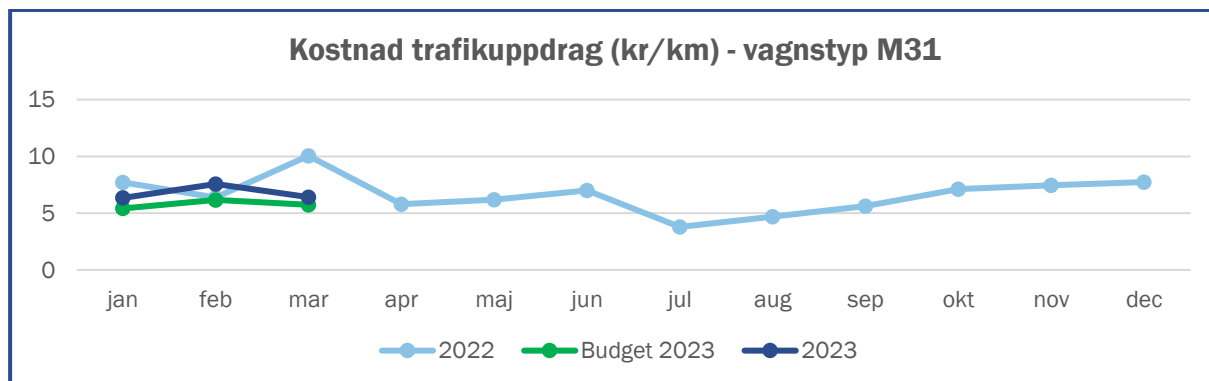
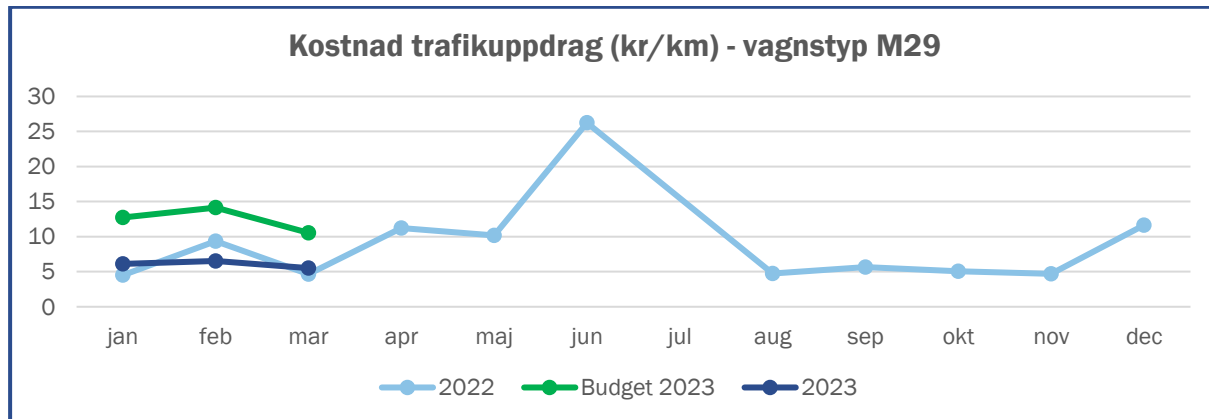
Åtgärd:

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.

4.4 Fordon och driftsäkring (5|6)

4.4.5 Kostnad underhåll

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 sätta ett mål för den här punkten men vi observerar siffrorna för tillfället.



Analys:

Utfall i budget är 5,51kr/km för M29, 6,4kr/km för M31 och 15,0kr/km för M32. M33 kommer att presenteras efter Final Take Over av flottan. När utfall jämförs med budget så ligger M29 fortfarande under budget med ca 50 procent. Detta kommer att balansera sig när fakturor från rostrevisionen anländer. Det är fortfarande lågt behov av hjulbyten M29. M31 ligger fortsatt över budget med ca 12 procent, med några fler åtgärder på hjul och motorer än prognosticerat. M32 ligger 8 procent över, vilket är en hög takt på hjulbyten denna månad.

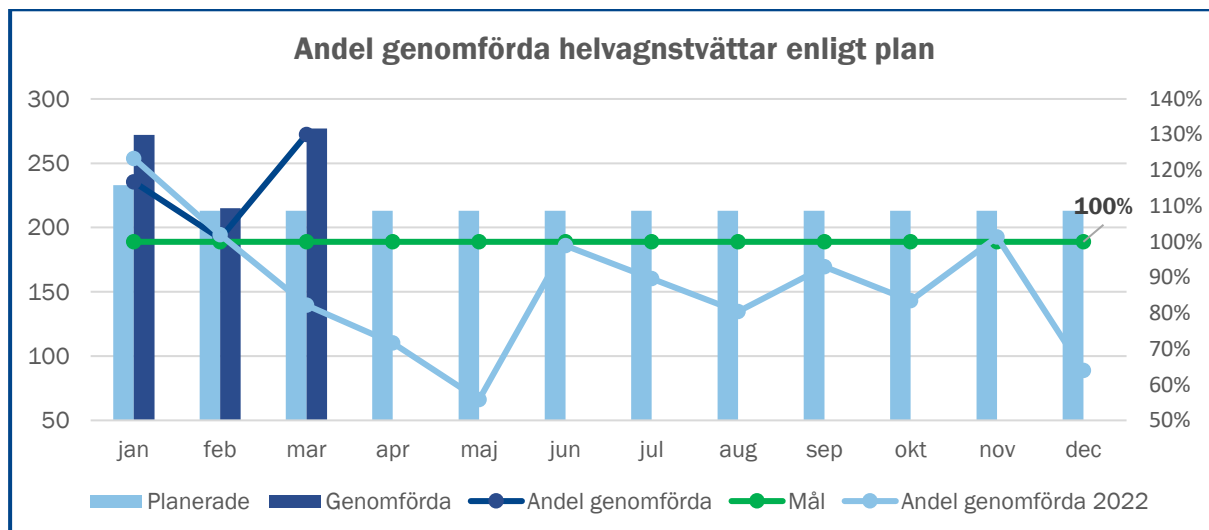
Åtgärd:

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. Det saknas dokumentation för att skapa tillräcklig prognos för M33 och M34. Arbeta pågår med att säkra denna från leverantör. Det är också ett krav för Final Take Over.

4.4 Fordon och driftsäkring (6 | 6)

4.4.6 Andel genomförda helvagnstvättar enligt plan

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 mars var antalet planerade helvagnstvätt 213st vagnar, utfört är 277st vagnar vilket är bäst uppnådda resultat sedan GS började mäta genomförandet.

Åtgärd:

Inget behov av åtgärd.

4.4.7 Andel genomfört dagligt spårvagnsunderhåll enligt stästandard Insta 800

Ska uppdateras.

4.5 Trafikpersonal och service (1 | 3)

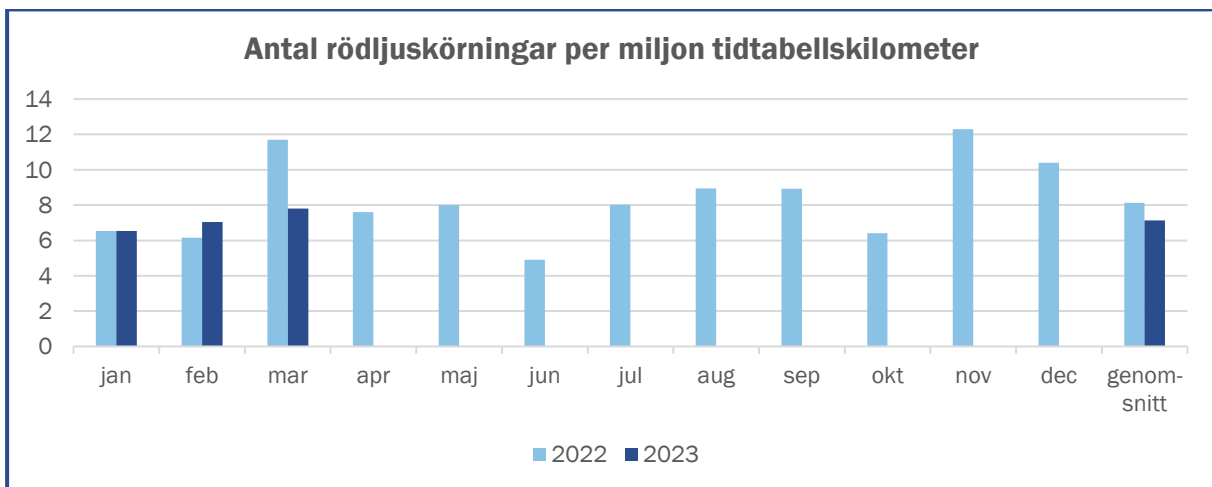
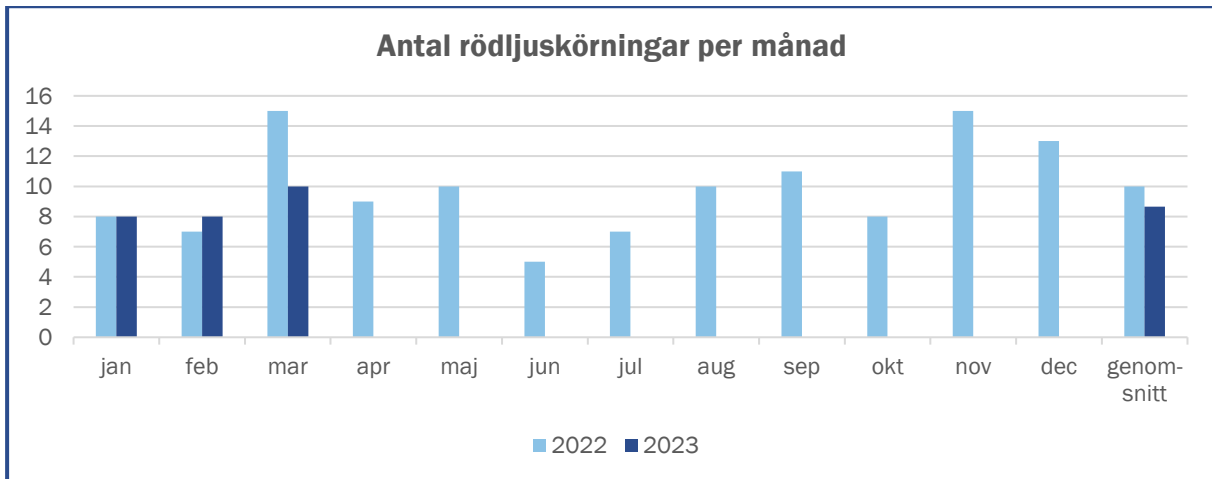
4.5.1 Antal förare

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

Antal förare	Heltidsanställda	Deltidsanställda	Timanställda
Mars 2023	559 (514)	36 (34)	68 (68)

4.5.2 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:

10st rödljuskörningar denna månad, varav två var tekniskt fel, med signalfel Chalmerstunneln. Eventuellt ytterligare en är orsak till detta. Utöver dessa två vid Botaniska, tre vid Gamlestan, en vid Nymånegatan och en vid Hammarkulletunneln.

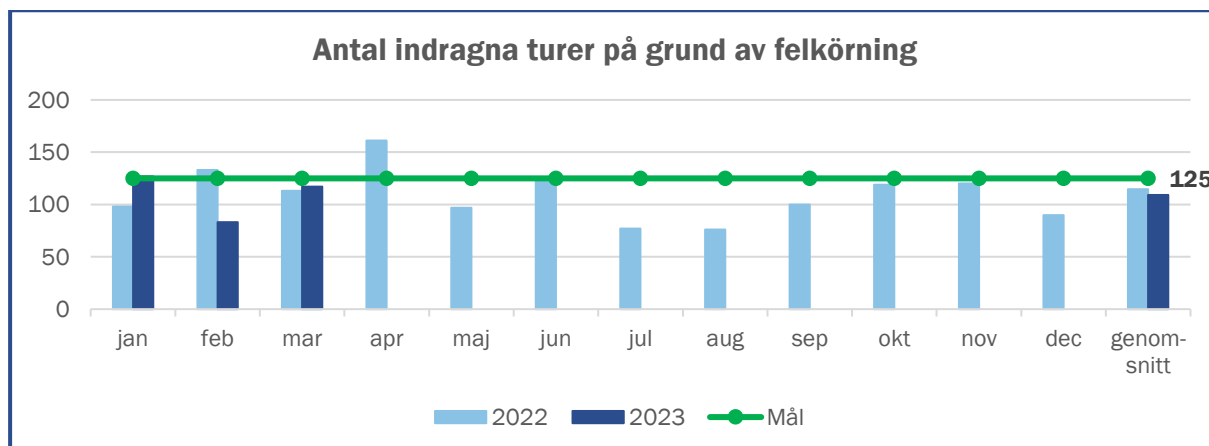
Åtgärd:

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 innan hen är återinsatt i trafiken.

4.5 Trafikpersonal och service (2 | 3)

4.5.3 Antal indragna turer på grund av felkörning

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 felkörningar sker i Brunnsparken. Det sker tre gånger fler felkörningar i 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 växel (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, denna månad Gamlestaden. Det är oftast kopplat till omläggningar i trafiken.

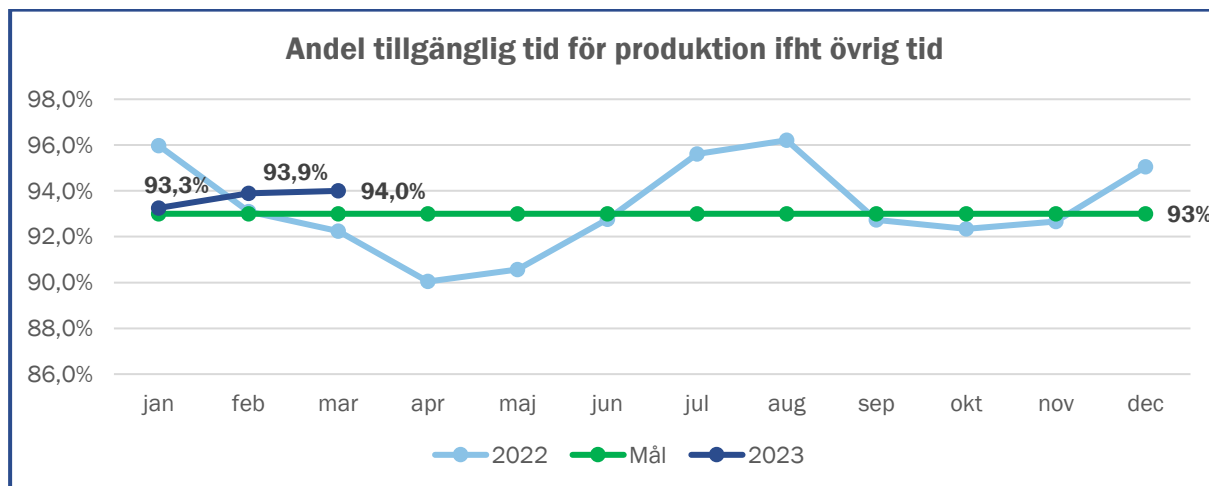
Åtgärd:

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.

4.5 Trafikpersonal och service (3 | 3)

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

Personalbalans anger förhållandet mellan antalet timmar förare spenderar på produktion och antalet timmar de spenderar på andra aktiviteter (övrig tid) dvs. utbildning, APT, utvecklingssamtal och annat arbete. Övrig tid innebär läkarbesök enligt TFSF, M33 utbildning, MBU aktiviteter, förskjuten rast pga. försening, rapportskrivning, lyft ur säkerhetstjänst, reservtjänst, medarbetarsamtal, samtal med gruppchef, APT. Fortsätta planera så tidseffektivt som möjligt.



4.5.5 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.



**Göteborgs
Spårvägar**

Tillsammans sätter vi Göteborg i rörelse