

# 2023

Diarienummer 0005/23  
2023-06-16

## MÅNADSRAPPORT



Göteborgs  
Spårvägar

Maj

Månadsrapport 2023

# Innehållsförteckning

|   |               |
|---|---------------|
| <b>1. Inledning</b>                           | <b>2.</b>     |
| 1.1 Syfte                                     |               |
| 1.2 VD sammanfattar                           |               |
| <hr/>   |               |
| <b>2. Övergripande leveranser</b>             | <b>3–21.</b>  |
| 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                      |               |
| <hr/>   |               |
| <b>3. Stödjande avdelningars leveranser</b>   | <b>22–41.</b> |
| 3.1 Ledning och kommunikation                 |               |
| 3.2 SKIP och förbättring                      |               |
| 3.3 HR och kultur                             |               |
| <hr/>   |               |
| <b>4. Operativa avdelningarnas leveranser</b> | <b>42–64.</b> |
| 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                |               |
| <hr/>   |               |

# 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

Maj 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 akuta avstängningar utav banan, andra störningar i trafiken samt köbildningar. Utmaningarna med banan har även lett till många hastighetsnedsättningar vilket i sin tur leder till mer förseningar för alla resenärer. Vår punktlighet ligger på 68 procent vilket är väsentligt lägre gentemot 2022. Trafiksituationen samt standarden på banan är en stor utmaning och vi arbetar intensivt med våra partners för att hitta lösningar. Vi ser en ökning i antalet vägtrafikolyckor sen mars månad, och detta kopplar vi till att det pågår en massa arbeten i stan vilket leder till att bilisterna får ta andra vägar att ta sig fram. Sammanstötningarna är i förhållandevis av låg allvarlighetsgrad.

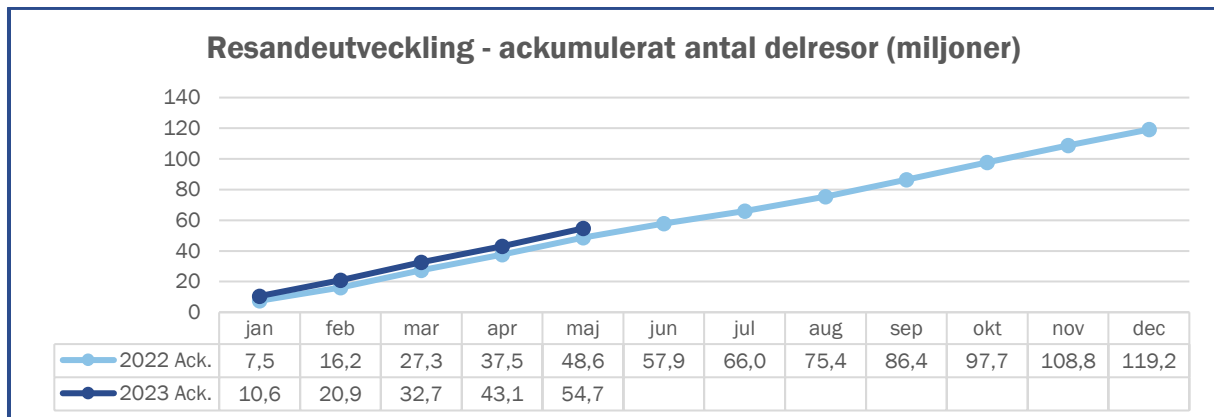
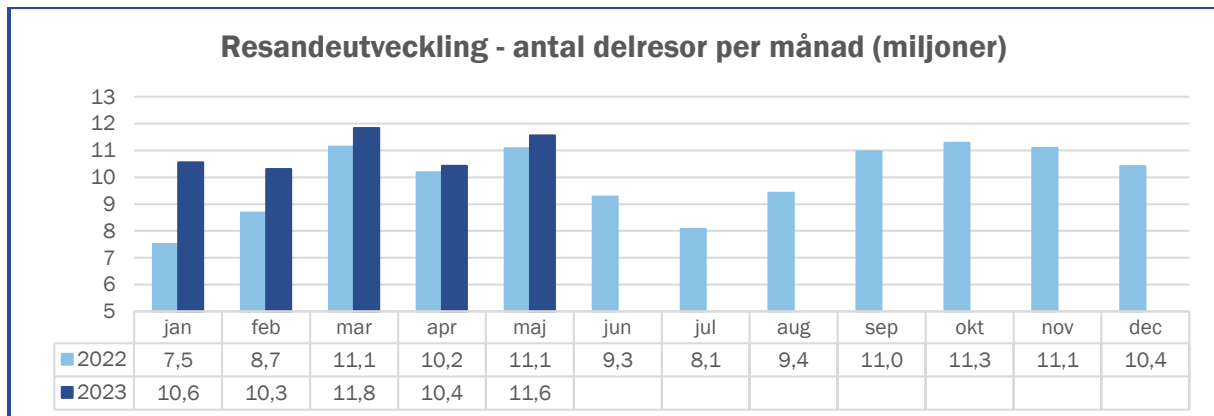
Resandet fortsätter att öka och under maj månad hade vi 11,6 miljoner delresor vilket är ca 500 000 fler än samma månad 2022. Ackumulerat innebär detta 54,7 miljoner delresor vilket är ca 6,1 miljoner fler än samma period förra året.

Göteborgs Spårvägar visar för maj ett rörelseresultat på 7 mkr. Trafikavtalet (TA) visar ett resultat på 17 mkr och Utförandeentreprenadavtalet (UEA) - 10 mkr. Prognosen pekar på ett överskott inom TA med ca 22 mkr och ett underskott inom UEA med ca -14 mkr. Arbetet pågår för att minska underskottet inom UEA, bland annat genom att kvalitetssäkra tidsregistreringen i vårt underhållssystem samt se över prislistan så att intäkterna matchar kostnaderna.

## 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 maj 2023 är antal delresor 11,6 miljoner. Ackumulerat antal delresor januari-maj 2023 är 54,7 miljoner, vilket är 12,5 procent mer än januari-maj 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 och kommer att ingå i samma dokument som affärsplanen i stället för att vara ett separat dokument som tidigare.

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. I februari startade projekt Punktlighet som har som målsättning att öka framkomligheten för spårvagnar och därmed punktligheten i vår trafik. Det som gör projektet unikt är att alla involverade aktörer är representerade: Göteborgs Spårvägar, Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen. Projektgruppen träffas varje vecka och hittills har de fokuserat på att identifiera problem med framkomligheten och prioritera bland dessa.

Den 8 januari höjdes biljettpriset och sänktes 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.

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.

## 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              | <b>4,3</b> |
| Helt, rent och städat | 3,7            |                |                |                | 3,8              | 3,7              | <b>3,9</b> |
| Behagligt klimat      | 4,0            |                |                |                | 3,8              | 4,0              | <b>4,0</b> |
| Trevligt bemötande    | 4,0            |                |                |                | 4,1              | 4,0              | <b>4,2</b> |
| Personalen uppmärksam | 4,0            |                |                |                | 3,9              | 4,0              | <b>4,0</b> |
| Körstil               | 4,1            |                |                |                | 4,1              | 4,1              | <b>4,2</b> |
| Hållplatsinformation  | 4,2            |                |                |                | 4,2              | 4,2              | <b>4,5</b> |
| Plats ombord          | 3,7            |                |                |                | 3,6              | 3,7              | <b>3,8</b> |
| Litar på tidhållning  | 3,6            |                |                |                | 3,8              | 3,6              | <b>4,0</b> |
| Störningsinformation  | 3,5            |                |                |                | 3,8              | 3,5              | <b>4,5</b> |
| Trygg ombord          | 4,1            |                |                |                | 4,1              | 4,1              | <b>4,5</b> |
| Nöjd med Västtrafik   | 3,6            |                |                |                | 3,7              | 3,6              | <b>3,9</b> |

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:

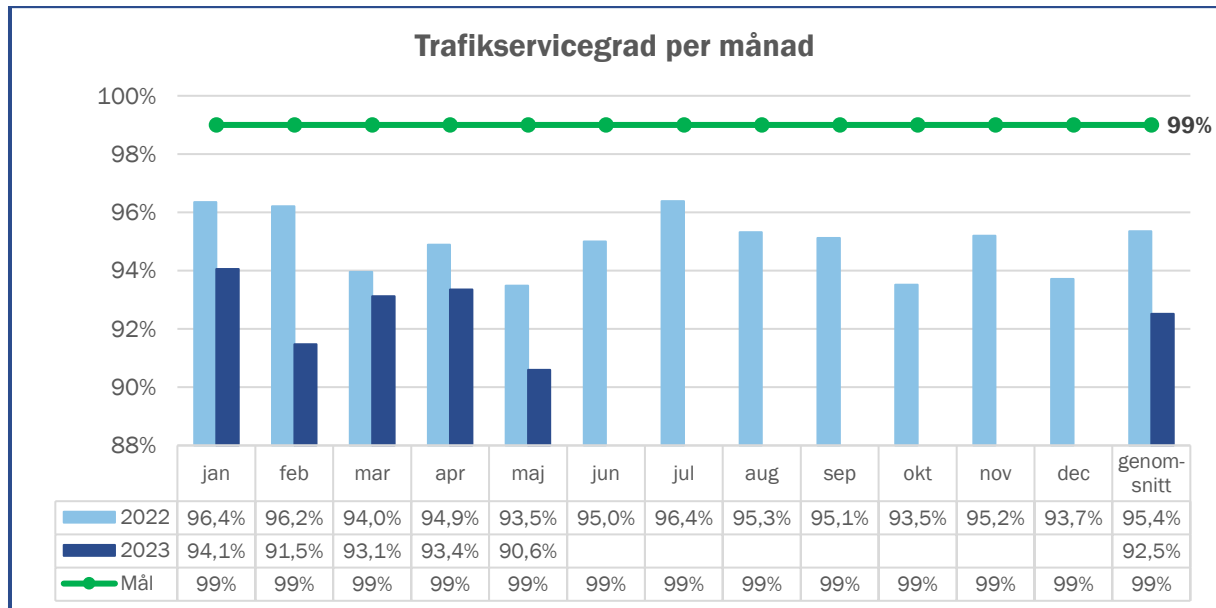
Det har skapats en arbetsgång, information till förare kring störningsarbete i vinter där det leder till förbättring. När trafikpersonal hamnar i en störning som medför stopp så förväntas följande punkter av spårvagnsförare för att öka servicen till våra resenärer.

- 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:

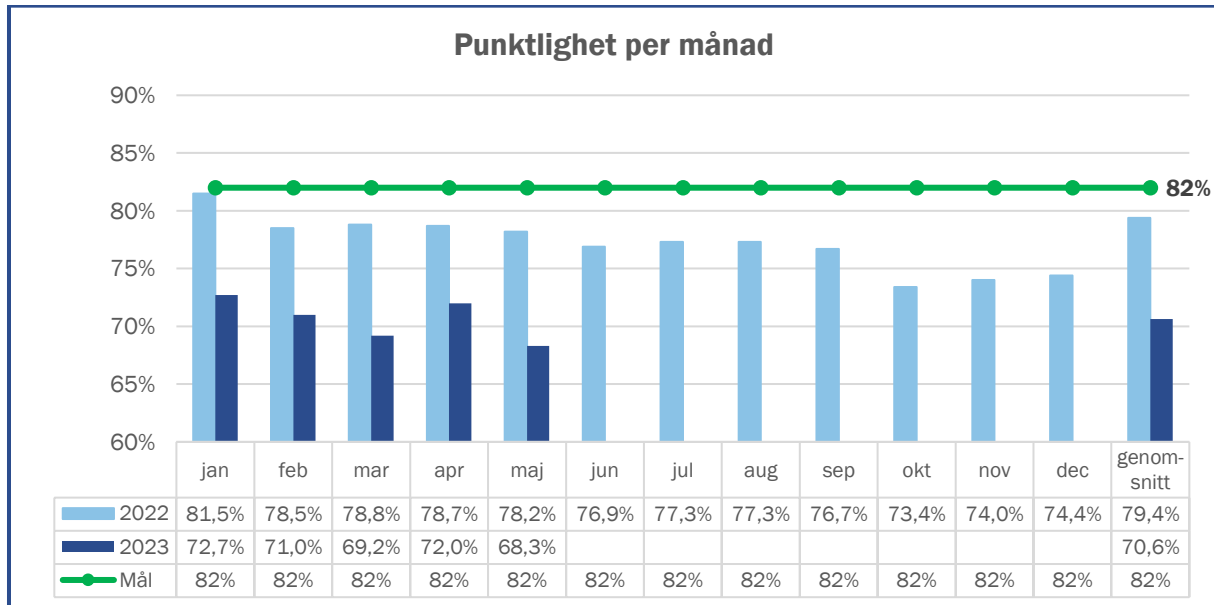
I maj når vi en trafikservicegrad (störningsfri trafik) på 92 procent. Jämfört 2022 låg trafikservicegraden för maj på 93,4 procent. Under maj har vi haft ett flertal akuta avstängningar i vår bana pga. rälsbrott. Dessutom ett arbete vid Wavrinskys plats som förlängdes en vecka då arbetet inte blev klart enligt plan. Båda dessa händelser orsakade 1876st störda turer. Fortsatt många störda turer pga. förseningar och köbildning som tillsammans står för 2127st. I april var motsvarande siffra 1093st. Framkomlighetsproblemen beror till stor del på ett ökat antal hastighetsnedsättningar i banan. Många förseningar under maj beror också på ett arbete vid Sahlgrenska som orsakade stora köer. Även förarbristen är fortsatt stor och orsakar 887st störda turer under maj. Motsvarande i april var 1420 störda turer.

### Åtgärd:

GS och Stadsmiljöförvaltningen arbetar för att åtgärda hastighetsnedsättningarna. Fortsatt arbete med att utveckla trepartssamverkan mellan GS, Stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik för 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 maj har vi en punktlighet på endast 68,3 procent. Det är en försämring med 3,7 procentenheter jämfört med april. I maj 2022 låg punktligheten på 78,2 procent. På samma sätt som hastighetsnedsättningarna påverkar vår trafikservicegrad, så påverkar det så klart även vår punktlighet. Hastighetsnedsättningar, med bland annat en begränsning på 5 km/h i Brunnsparken, gör det svårt att hålla tidtabellen. Därtill framkomlighetsproblem såsom köbildning, fordonsfel, broöppning av Hisingsbron och hinder i banan, gör att vi är långt från vårt mål på 82 procent.

### Åtgärd:

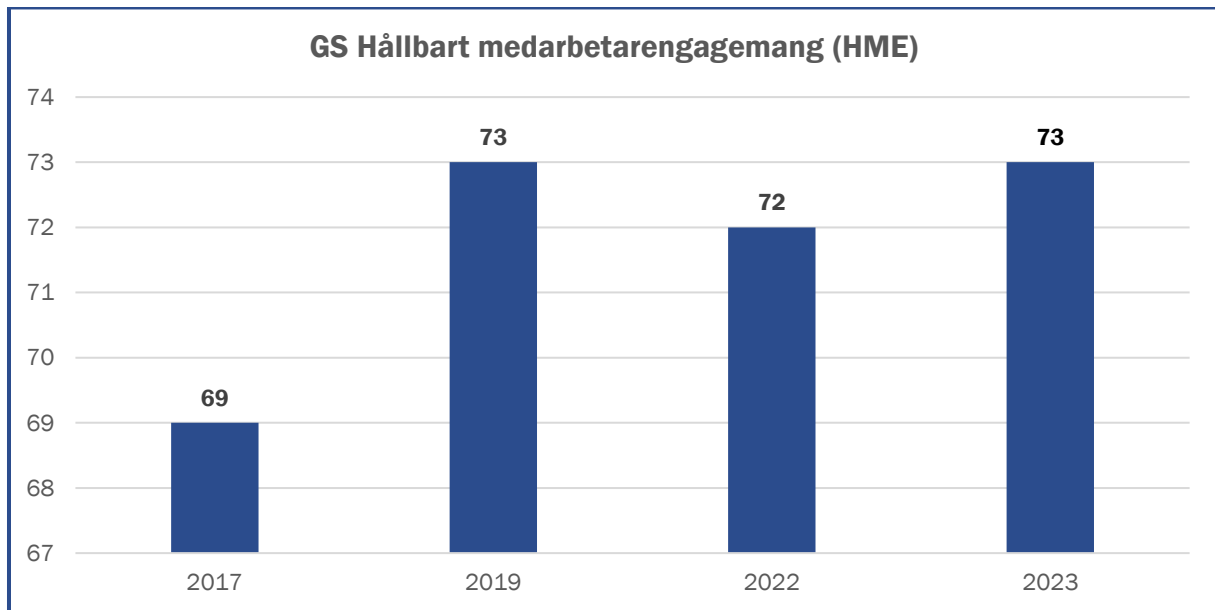
Produktstrategi med linjenätsutveckling samt modernare, mer tillförlitliga och längre fordon. Punktlighetsprojekt som ser över bland annat dörrstyrning för kortare hållplatsstopp samt hållplatsreducering. Fokus på fordon med återkommande fel.



## 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|5)

### Ekonomiskt resultat totalt bolaget maj 2023

| Resultaträkning (Mkr)                                    | Utfall<br>Maj<br>2023 | Budget<br>Maj<br>2023 | Avvikelse   | Prognos<br>helår<br>2023 | Budget<br>helår<br>2023 | Avvikelse   |
|--|-----------------------|-----------------------|-------------|--------------------------|-------------------------|-------------|
| Nettoomsättning  | 541,8                 | 532,9                 | 8,9         | 1 284,4                  | 1 279,2                 | 5,2         |
| Övriga rörelseintäkter                                   | 11,9                  | 8,3                   | 3,6         | 20,4                     | 18,0                    | 2,4         |
| <b>- Rörelsens intäkter</b>                              | <b>553,7</b>          | <b>541,2</b>          | <b>12,5</b> | <b>1 304,8</b>           | <b>1 297,2</b>          | <b>7,6</b>  |
| Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster   | -134,7                | -129,2                | -5,5        | -315,3                   | -283,5                  | -31,8       |
| Övriga externa kostnader                                 | -85,4                 | -87,9                 | 2,5         | -212,4                   | -206,3                  | -6,1        |
| Personalkostnader  | -319,0                | -325,7                | 6,7         | -743,4                   | -775,5                  | 32,1        |
| Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar | -7,0                  | -12,5                 | 5,5         | -26,0                    | -31,9                   | 5,9         |
| Övriga rörelsekostnader                                  | -0,4                  | 0,0                   | -0,4        | -0,4                     | 0,0                     | -0,4        |
| <b>- Rörelsens kostnader</b>                             | <b>-546,5</b>         | <b>-555,3</b>         | <b>8,7</b>  | <b>-1 297,5</b>          | <b>-1 297,2</b>         | <b>-0,3</b> |
| <b>- Rörelseresultat</b>                                 | <b>7,1</b>            | <b>-14,1</b>          | <b>21,2</b> | <b>7,3</b>               | <b>0,0</b>              | <b>7,3</b>  |
| Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter         | 0,6                   | 0,0                   | 0,6         | 0,7                      | 0,1                     | 0,7         |
| Räntekostnader och liknande resultatposter               | -0,1                  | -0,1                  | 0,0         | -0,1                     | -0,1                    | 0,0         |
| <b>- Finansiella intäkter och kostnader</b>              | <b>0,6</b>            | <b>0,0</b>            | <b>0,6</b>  | <b>0,6</b>               | <b>-0,1</b>             | <b>0,7</b>  |
| <b>- Resultat efter finansiella poster</b>               | <b>7,7</b>            | <b>-14,1</b>          | <b>21,8</b> | <b>7,9</b>               | <b>-0,1</b>             | <b>8,0</b>  |
| <b>- Årets resultat</b>                                  | <b>7,7</b>            | <b>-14,1</b>          | <b>21,8</b> | <b>7,9</b>               | <b>-0,1</b>             | <b>8,0</b>  |

Källa (gäller för hela 2.7): Agresso

#### Analys:

Göteborgs Spårvägar visar för maj ett resultat före finansiellt netto på 7,1 mkr, vilket är 21,2 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 året första månader, tid som utförts men som inte registrerats fullt ut i systemet 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 samt att försäkringsintäkter bokförts.

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 månader. Inom ramen för Trafikavtalet finns de huvudsakliga positiva avvikelserna inom personalkostnader, el och avskrivningar. Något högre kostnader mot budget finns inom IT-kostnader.

Prognosen för helåret skiljer sig mellan avtalen, Trafikavtalet visar en positiv prognos med 21,8 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 | 5)

### Ekonomiskt resultat Utförandeentreprenadavtalet maj 2023

| Resultaträkning (Mkr)                                    | Utfall<br>Maj<br>2023 | Budget<br>Maj<br>2023 | Avvikelse    | Prognos<br>helår<br>2023 | Budget<br>helår<br>2023 | Avvikelse    |
|--|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------------------|-------------------------|--------------|
| Nettoomsättning  | 61,8                  | 79,2                  | -17,4        | 172,9                    | 190,2                   | -17,3        |
| Övriga rörelseintäkter                                   | 1,1                   | 0,0                   | 1,1          | 1,1                      | 0,0                     | 1,1          |
| <b>- Rörelsens intäkter</b>                              | <b>63,0</b>           | <b>79,2</b>           | <b>-16,3</b> | <b>173,9</b>             | <b>190,2</b>            | <b>-16,2</b> |
| Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster   | -23,6                 | -23,0                 | -0,5         | -63,1                    | -55,3                   | -7,8         |
| Övriga externa kostnader                                 | -14,1                 | -12,7                 | -1,4         | -26,0                    | -30,2                   | 4,1          |
| Personalkostnader  | -33,3                 | -39,8                 | 6,6          | -92,3                    | -97,7                   | 5,4          |
| Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar | -1,6                  | -2,1                  | 0,5          | -6,9                     | -7,0                    | 0,1          |
| <b>- Rörelsens kostnader</b>                             | <b>-72,6</b>          | <b>-77,7</b>          | <b>5,1</b>   | <b>-188,3</b>            | <b>-190,2</b>           | <b>1,9</b>   |
| <b>- Rörelseresultat</b>                                 | <b>-9,6</b>           | <b>1,6</b>            | <b>-11,2</b> | <b>-14,4</b>             | <b>0,0</b>              | <b>-14,4</b> |
| 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          |
| <b>- Finansiella intäkter och kostnader</b>              | <b>0,0</b>            | <b>0,0</b>            | <b>0,0</b>   | <b>0,0</b>               | <b>0,0</b>              | <b>0,0</b>   |
| <b>- Resultat efter finansiella poster</b>               | <b>-9,6</b>           | <b>1,6</b>            | <b>-11,2</b> | <b>-14,4</b>             | <b>0,0</b>              | <b>-14,4</b> |
| <b>- Årets resultat</b>                                  | <b>-9,6</b>           | <b>1,6</b>            | <b>-11,2</b> | <b>-14,4</b>             | <b>0,0</b>              | <b>-14,4</b> |

#### Analys:

För maj månad redovisar Utförandeentreprenadavtalet ett utfall om -9,6 mnkr, vilket är 11,2 mnkr lägre än budget. Intäkterna avviker med drygt 16,3 mnkr och kan framför allt förklaras med att budgeterade arbeten inte utförts och/eller ännu ej påbörjats samt periodiseringar. Verksamheten har dock erhållit intäkter avseende försäljning av en fordran om 0,8 mnkr vilket inte fanns i budget. Det negativa resultatet kan i huvudsak härledas till avsaknad av registrerad tid i EAM (-4,2 mnkr) och högre registrerad tid för administration, möten och övrig tid (-4,6 mnkr). Icke budgeterade personalkostnader (-0,5 mnkr) är ytterligare förklaringar till det negativa 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 har varit omfattande under året, exempelvis att rätt tid registreras på rätt projekt och att tid överhuvudtaget registreras i EAM, vilket beror på otydlig styrning och bristande IT-mognad.

Prognosen för Utförandeentreprenadavtalet för helåret är ett resultat på -14,4 mnkr. Verksamheten 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 mnkr på helår. Vidare finns ej budgeterade personalkostnader om cirka 1,5 mnkr samt behov av att reparera gamla och uttjänta fordon/maskiner för cirka 1,5 mnkr. I samband med att verksamheten implementerat EAM identifieras ytterligare kostnader om 1,4 mnkr. Risker som identifieras i dagsläget är i huvudsak kopplat till för hög övrig tid samt tekniska utmaningar i samband med implementeringen av EAM (exempelvis kvalitetssäkra att personalen registrerar tid korrekt). Notera att prognosen inte inkluderar kostnaden för ej registrerad (eller avsaknad av) tid, varor och liknande utan vi förväntar oss få betalt retroaktivt så fort verksamheten registrerar allting i EAM.

Åtgärd se nästa sida:

## 2.7 Resultatrapport (3 | 5)

### Åtgärd (Utförandeentreprenadavtalet):

Göteborgs Spårvägar, Stadsmiljöförvaltningen (SMF) och Västtrafik har en pågående treparts-dialog gällande underhållsplaner, säkerhetsfrågor och övergripande ekonomiska frågor. Å-priser för året är fastställda för 2023 och justeras en gång om året inför kommande verksamhetsår. Principiella frågor rörande ekonomi, samt eventuella underskott/överskott, har beslutats att det ska hanteras genom ekonomiska avstämningsmöten ihop med SMF.

Utmaningar inom rekrytering av personal kvarstår, vilket verksamheten arbetar med kontinuerligt. Avdelningen för ekonomi och upphandling har identifierat ett behov av utbildning av cheferna avseende grundläggande ekonomi och kommer hålla en ekonomiutbildning till hösten. Cheferna inom Infrastruktur & Driftsäkring behöver därtill säkerställa att personalen har den kompetens eller möjlighet som behövs för att kunna registrera arbeten korrekt i EAM.

Därutöver har avdelningen för ekonomi och upphandling påbörjat åtgärder för att få bukt med relationen mellan verksamhetssystemet EAM och ekonomisystemet Agresso. Fram till dags dato har systemen inte korrelerat särskilt väl vilket påverkar redovisningen negativt. Åtgärderna siktar framför allt på att förenkla redovisningen och minimera antalet interndebiteringar samt utreda möjligheten till att registrera tid i efterhand. Idag har medarbetarna 200 dagar på sig att registrera tid i EAM, vilket inte är förenligt med grundläggande redovisningsprinciper.

## 2.7 Resultatrapport (4|5)

### Ekonomiskt resultat Trafikavtalet maj 2023

| Resultaträkning (Mkr)                                    | Utfall Maj 2023 | Budget Maj 2023 | Avvikelse   | Prognos helår 2023 | Budget helår 2023 | Avvikelse   |
|--|-----------------|-----------------|-------------|--------------------|-------------------|-------------|
| Nettoomsättning  | 457,9           | 436,3           | 21,6        | 1 067,8            | 1 047,0           | 20,8        |
| Övriga rörelseintäkter                                   | 3,0             | 1,5             | 1,6         | 4,7                | 3,3               | 1,5         |
| <b>- Rörelsens intäkter</b>                              | <b>460,9</b>    | <b>437,7</b>    | <b>23,2</b> | <b>1 072,6</b>     | <b>1 050,3</b>    | <b>22,3</b> |
| Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster   | -107,7          | -100,2          | -7,5        | -239,8             | -214,1            | -25,8       |
| Övriga externa kostnader                                 | -92,9           | -103,6          | 10,7        | -248,9             | -247,7            | -1,2        |
| Personalkostnader  | -237,6          | -239,5          | 1,8         | -542,8             | -564,1            | 21,3        |
| Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar | -5,5            | -10,2           | 4,7         | -18,8              | -24,4             | 5,6         |
| Övriga rörelsekostnader                                  | -0,4            | 0,0             | -0,4        | -0,4               | 0,0               | -0,4        |
| <b>- Rörelsens kostnader</b>                             | <b>-444,1</b>   | <b>-453,5</b>   | <b>9,4</b>  | <b>-1 050,7</b>    | <b>-1 050,3</b>   | <b>-0,4</b> |
| <b>- Rörelseresultat</b>                                 | <b>16,7</b>     | <b>-15,8</b>    | <b>32,5</b> | <b>21,8</b>        | <b>0,0</b>        | <b>21,8</b> |
| Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter         | 0,6             | 0,0             | 0,6         | 0,7                | 0,1               | 0,7         |
| Räntekostnader och liknande resultatposter               | 0,0             | -0,1            | 0,0         | -0,1               | -0,1              | 0,1         |
| <b>- Finansiella intäkter och kostnader</b>              | <b>0,6</b>      | <b>0,0</b>      | <b>0,6</b>  | <b>0,6</b>         | <b>-0,1</b>       | <b>0,7</b>  |
| <b>- Resultat efter finansiella poster</b>               | <b>17,3</b>     | <b>-15,8</b>    | <b>33,2</b> | <b>22,5</b>        | <b>-0,1</b>       | <b>22,6</b> |
| <b>- Årets resultat</b>                                  | <b>17,3</b>     | <b>-15,8</b>    | <b>33,2</b> | <b>22,5</b>        | <b>-0,1</b>       | <b>22,6</b> |

#### Analys:

Trafikavtalet visar för maj ett rörelseresultat före finansiellt netto på 16,7 mkr, vilket är 32,5 mkr högre än budget.

Intäkterna har en positiv avvikelse mot budget med 23,2 mkr. Av dessa kan 20 mkr hänvisas till upparbetade kostnader för destinationsskyltar, vilka vidarefaktureras. Ytterligare 1,1 mkr av intäktsavvikelsen härleds till försäkringsutbetalningar och resterande avvikelse består av bidrag för sjuklöne-kostnader och skrotintäkter.

Kostnadssidan avviker totalt med 9,4 mkr. Personalkostnaderna är totalt sett i fas mot budget, medan kostnader för varor, material och köpta tjänster överstiger budget. Inom kostnadsgruppen sticker entreprenadkostnaderna ut och ligger 26 mkr över budget, dock avser 20 mkr av dessa inköp av destinationsskyltar. Materialinköp och el för drift av spårvagn avviker positivt mot budget med 6,2 respektive 11,5 mkr.

Övriga kostnader avviker positivt med drygt 10 mkr och beror framför allt på lägre elkostnader för fastighet samt lägre OH-kostnader än budget.

Senareläggning av investeringar påverkar avskrivningar positivt med 4,7 mkr.

Total prognos för helåret är positiv och uppgår till 21,8 mkr. I prognosen ökar intäktssidan med ca 20 mkr för destinationsskyltar, vilket också ökar kostnaderna med motsvarande summa inom material och köpta tjänster. Ytterligare poster som försämrar samma kostnadskategori är indikationer på materialprisökningar samt inköp och hantering av ytterbelysning på vagnar 1,4 mkr, vilket inte finns med i budget. Material kopplat till M33 antas vara periodisering som skjuts över till kommande år med 5 mkr. IT-tjänster och licenskostnader som ligger under samma kostnadskategori har ökat på grund av prisförändringar och har prognostiserats upp med 2,5 mkr. Ytterligare prognospåverkan finns med 15 mkr avseende tidigare lagda arbeten för rostsanering samt utrangering av vagnstyp M29.

Elkostnaderna prognostiseras, utefter utfallet jan-maj, till en helårseffekt på cirka 10 mkr i avvikelse mot budget.

Personalkostnaderna prognostiseras fortsatt till 21,3 mkr lägre än budget. Förarbrist vägs i dagsläget till stor del upp av övertid och timanställda men kommer inte att vara hållbart för hela året. I prognosen har utbildningsdagar reducerats och personalbehovet i resterande verksamt reviderats gentemot budget.

Förseningar i investeringar gör att avskrivningskostnaden kommer att avvika positivt mot budget 2023. Prognosen pekar mot en positiv avvikelse med 5,6 mkr mot budget.

Åtgärd, se nästa sida:

## 2.7 Resultatrapport (5 | 5)

### Åtgärd (Trafikavtalet):

"Kompetensförsörjning spårvagnsförare" är ett av de arbetspaket inom ramen för SIQ som under sommaren kommer att ta fram ett analysunderlag, på kort och lång sikt, med förslag på åtgärder och aktiviteter som ska bidra till en bemanning i fas. Underlaget kommer att presenteras till bolagsledning och affärsledning under september månad. 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. Arbetet har påbörjats.
- Konsultarvoden, kontering och utvärdering av behov. Arbetet har påbörjats och behöver följas upp under 2023
- Genomlysning av personalkostnader. Behöver belysas och värderas i kommande LTP.

### Ekonomiskt resultat Övriga avtal, projekt och uppdrag maj 2023

| Resultaträkning (Mkr)                                    | Utfall Maj 2023 | Budget Maj 2023 | Avvikelse   | Prognos helår 2023 | Budget helår 2023 | Avvikelse   |
|--|-----------------|-----------------|-------------|--------------------|-------------------|-------------|
| Nettoomsättning  | 22,1            | 17,4            | 4,7         | 43,7               | 42,0              | 1,7         |
| Övriga rörelseintäkter                                   | 7,5             | 6,8             | 0,7         | 14,3               | 14,8              | -0,4        |
| <b>- Rörelsens intäkter</b>                              | <b>29,7</b>     | <b>24,2</b>     | <b>5,4</b>  | <b>58,0</b>        | <b>56,8</b>       | <b>1,2</b>  |
| Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster   | -2,2            | -4,5            | 2,2         | -8,8               | -10,5             | 1,7         |
| Övriga externa kostnader                                 | -8,1            | -1,2            | -6,9        | -7,8               | -1,9              | -6,0        |
| Personalkostnader  | -19,3           | -18,2           | -1,1        | -41,2              | -43,9             | 2,8         |
| Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar | 0,0             | -0,2            | 0,2         | -0,3               | -0,5              | 0,2         |
| <b>- Rörelsens kostnader</b>                             | <b>-29,7</b>    | <b>-24,1</b>    | <b>-5,6</b> | <b>-58,1</b>       | <b>-56,8</b>      | <b>-1,4</b> |
| <b>- Rörelseresultat</b>                                 | <b>0,0</b>      | <b>0,1</b>      | <b>-0,1</b> | <b>-0,1</b>        | <b>0,0</b>        | <b>-0,1</b> |
| <b>- Resultat efter finansiella poster</b>               | <b>0,0</b>      | <b>0,1</b>      | <b>-0,1</b> | <b>-0,1</b>        | <b>0,0</b>        | <b>-0,1</b> |
| <b>- Årets resultat</b>                                  | <b>0,0</b>      | <b>0,1</b>      | <b>-0,1</b> | <b>-0,1</b>        | <b>0,0</b>        | <b>-0,1</b> |

### Analys:

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

- *Ringlinien* 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 2,3 mkr mer än budget på grund av fakturerade arbeten gentemot Västfastigheter utförda under 2022 samt övriga uppbokningar.
- *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.

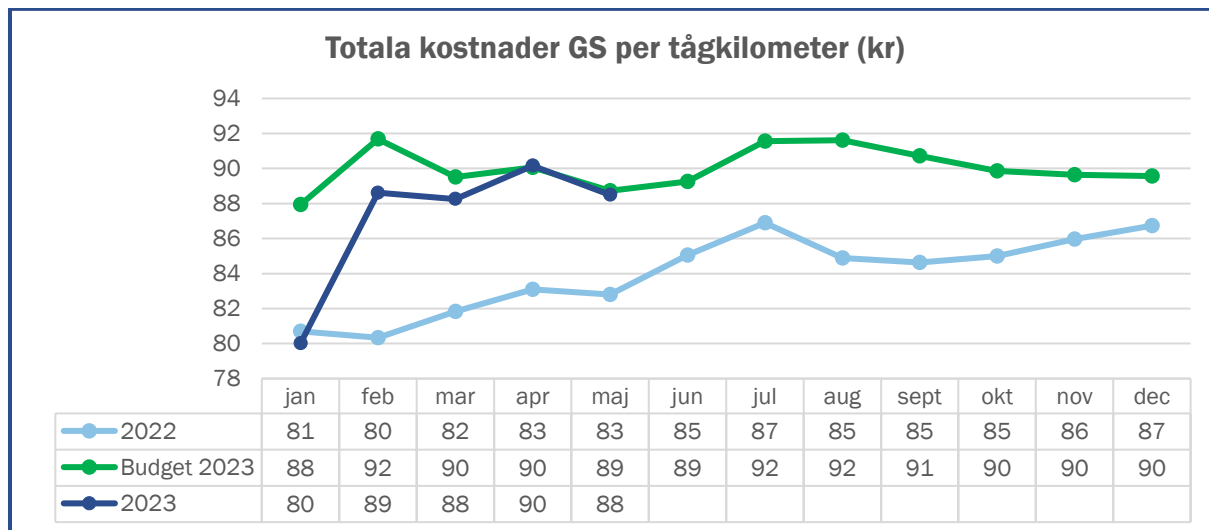
### Åtgärd:

Ingen åtgärd.

## 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:

Tågkilometer och kostnaderna är för den ackumulerade perioden är 1 procent lägre än budgeterat. Totalt för hela GS blir ett jämt utfall mot budget men det är stora i de individuella avtalen.

#### Åtgärd:

Att skapa ett bra utfallsunderlag för att stötta budgeteringen på avtalsnivå.

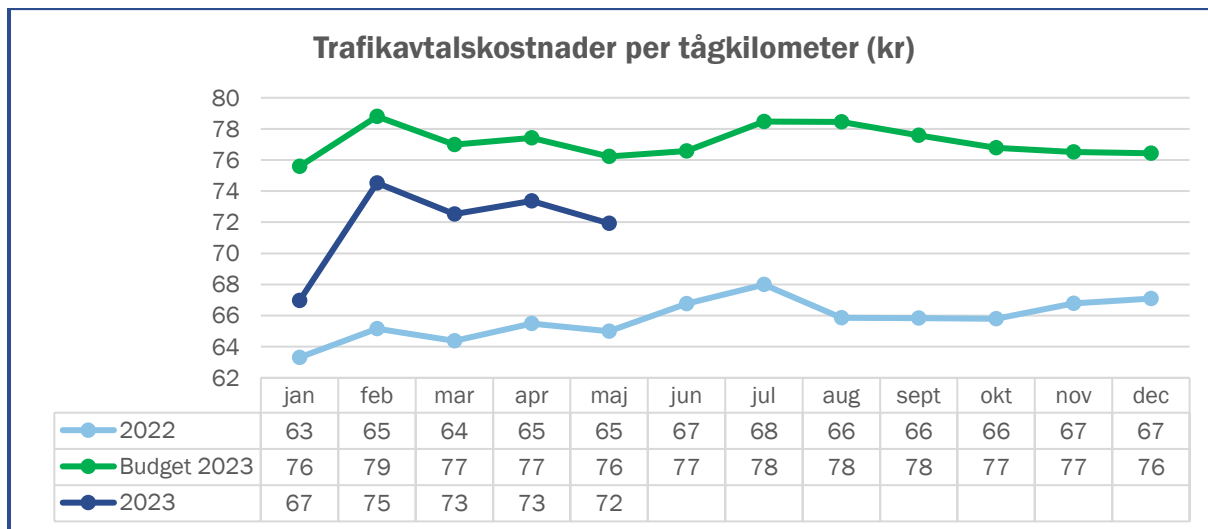
Rekrytera och utbilda personal är kritiskt för verksamheten i sin helhet och bolaget måste ta fram en plan för hur detta ska genomföras.



## 2.8 Ekonomiska nyckeltal (2 | 7)

### 2.8.2 Trafikavtalskostnader per tågakilometer

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



#### Analys:

Tågakilometer för den ackumulerade perioden är 1 procent lägre än budgeterat och kostnaderna är 2 procent (9,2 mkr) lägre trots ökade kostnader på 20 mkr för destinationskyltar. Den största faktorn är el, avskrivningar, personalkostnader och färre underhåll på M33 bidrar till helheten.

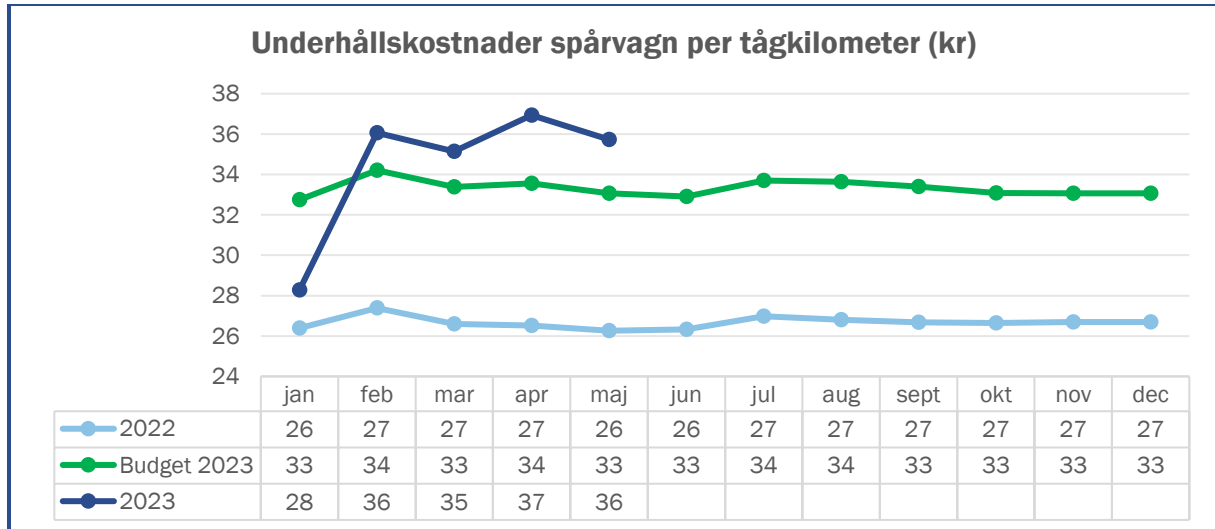
#### Åtgärd:

Att rekrytera och utbilda spårvagnsförare är kritiskt för verksamheten i sin helhet och bolaget måste ta fram en plan för hur detta ska genomföras.

## 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:

Tågkilometer för den ackumulerade perioden är 1 procent lägre än budgeterat. Avvikelsen mot budget beror i huvudsak av 20 mkr för destinationsskyltar, som är en punktinsats som ligger utöver budget. Periodisering av HVK och material uttag gör att kostnadsökningen är lägre än prognostiserat.

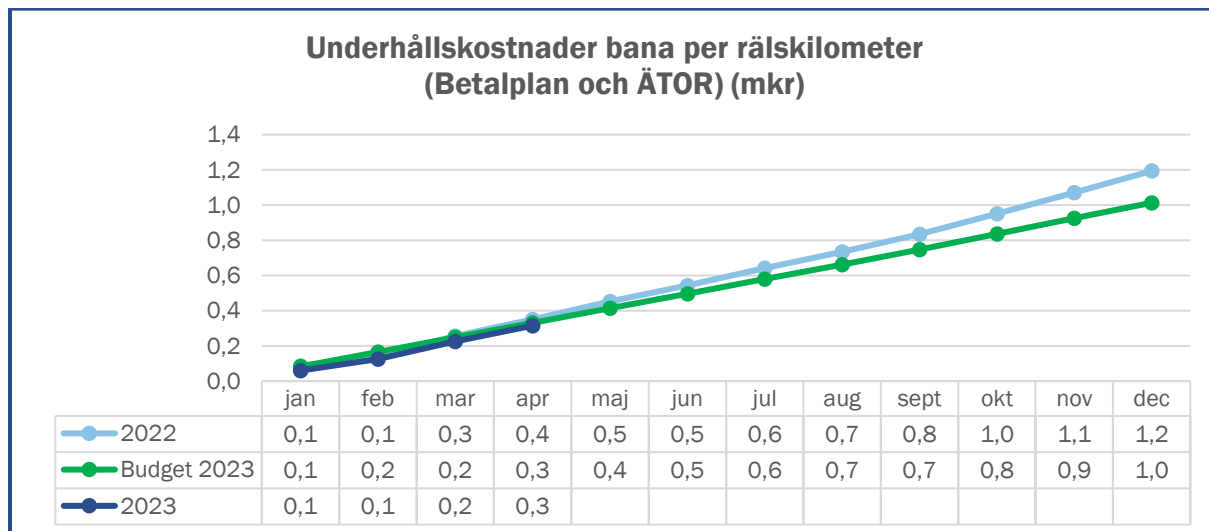
#### Åtgärd:

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.

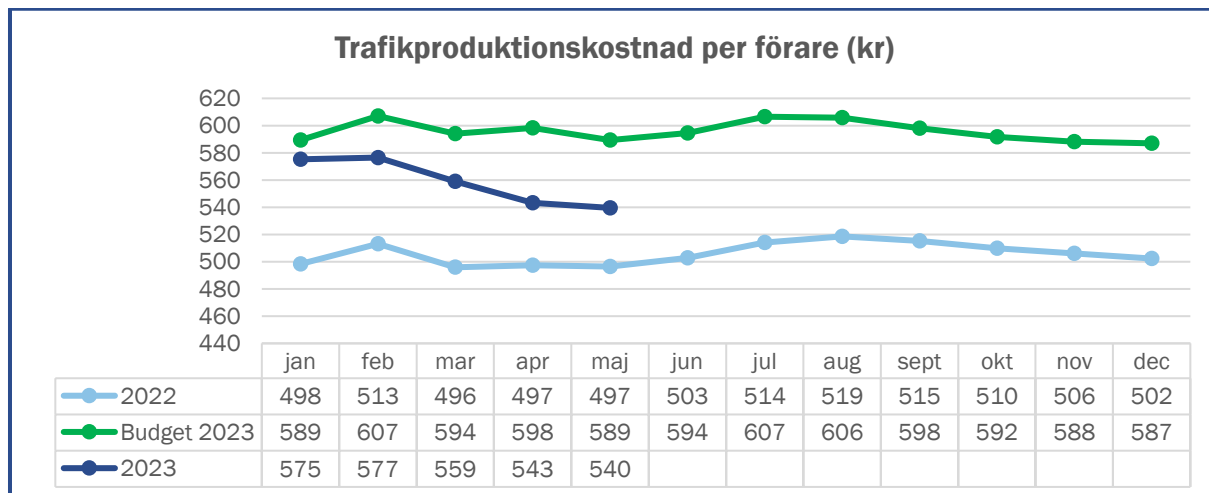
#### Åtgärd:

Utvärdering av KPI rörande UE- avtalet är under utredning.

## 2.8 Ekonomiska nyckeltal (5|7)

### 2.8.5 Trafikproduktionskostnad per förare

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



#### Analys:

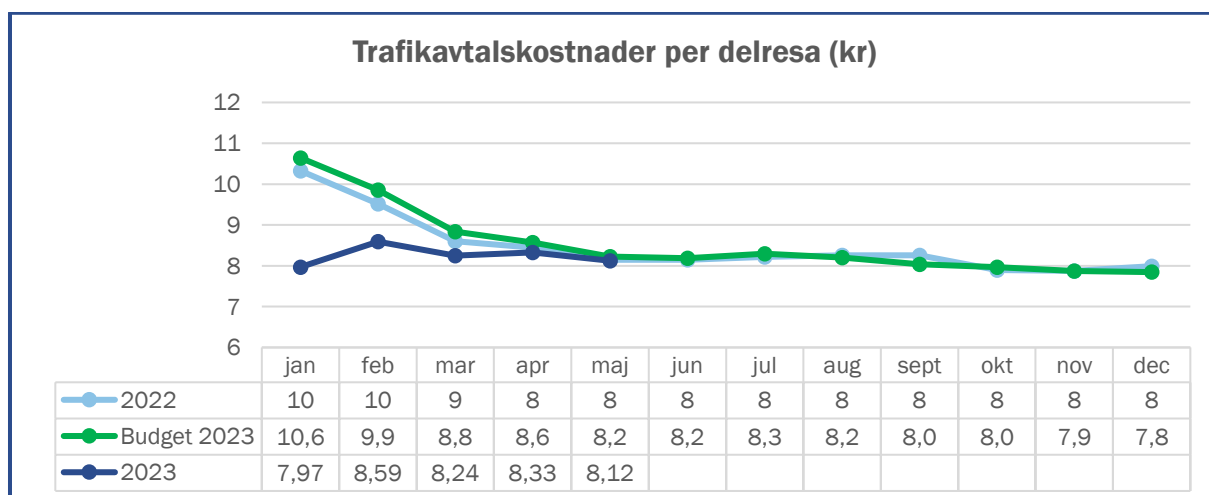
Den ackumulerade körtiden har minskat ytterligare ner till 475 timmar mot budget. Kostnaderna sjunker samtidigt med 8 procent (18 mkr). Kostnadsminskningen kan härledas till EL och personalkostnader.

#### Åtgärd:

Att rekrytera och utbilda spårvagnsförare är kritiskt för verksamheten i sin helhet och bolaget måste ta fram en plan för hur detta ska genomföras.

### 2.8.6 Trafikavtalskostnader per delresa

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 ackumulerade resandet ligger 400 tusen under budget och drastisk sjunkit sedan februari. Kostnaderna är samtidigt 9,2 mkr lägre än budgeterat vilket tillsammans leder att kostnad per resa ligger 11 öre under budget.

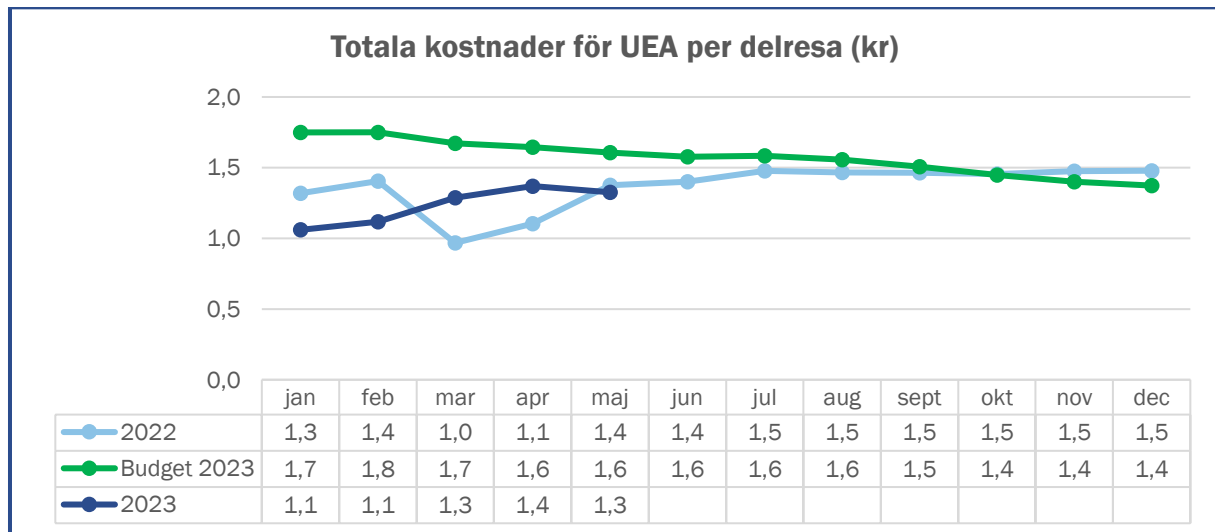
#### Åtgärd:

Att rekrytera och utbilda spårvagnsförare är kritiskt för verksamheten i sin helhet och leverans gentemot tidtabellen och resenärerna.

## 2.8 Ekonomiska nyckeltal (6 | 7)

### 2.8.7 Totala kostnader för Utförandeentreprenadavtalet (UEA) per delresa

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:

Under framtagande 2023.

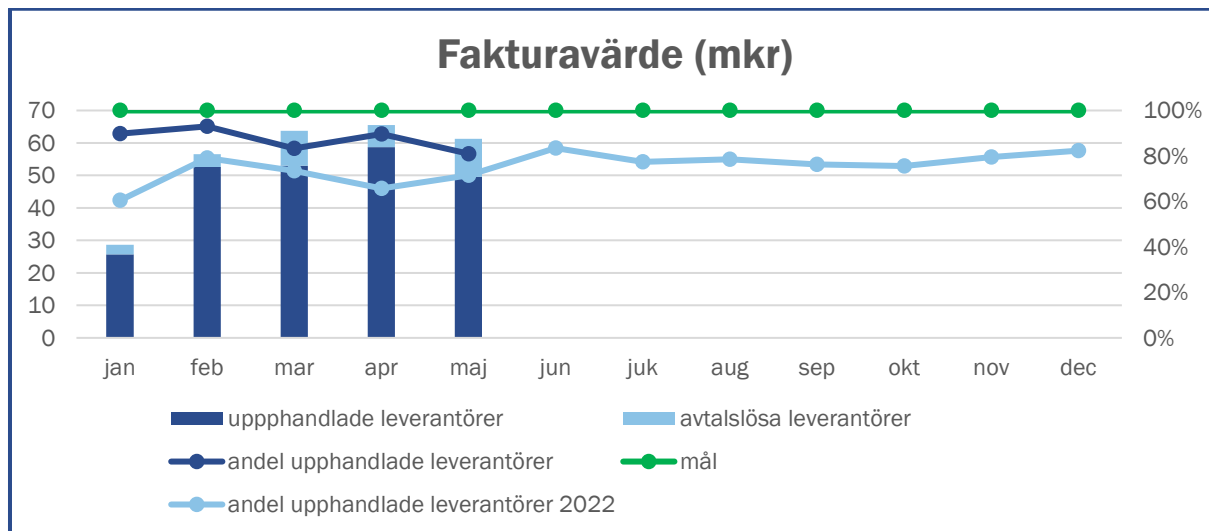
#### Åtgärd:

Utvärdering av KPI rörande UE- avtalet är under utredning. Säkerställa datakvalitén i samband med affärs-systembyte 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:

Utfallet för maj är att 81 procent av fakturavärdet omfattar inköp från leverantörer med avtal. En minskning med 8,7 procent från föregående månad. Även i jämförelse mot samma period föregående år sker en minskning, då med 3 procent.

#### Åtgärd:

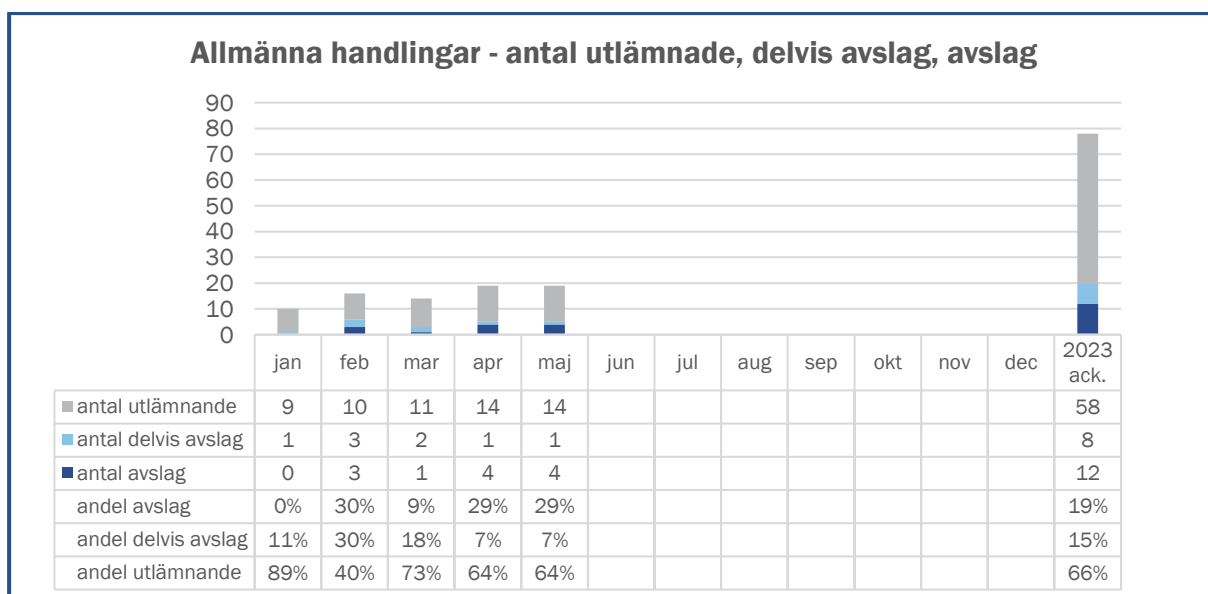
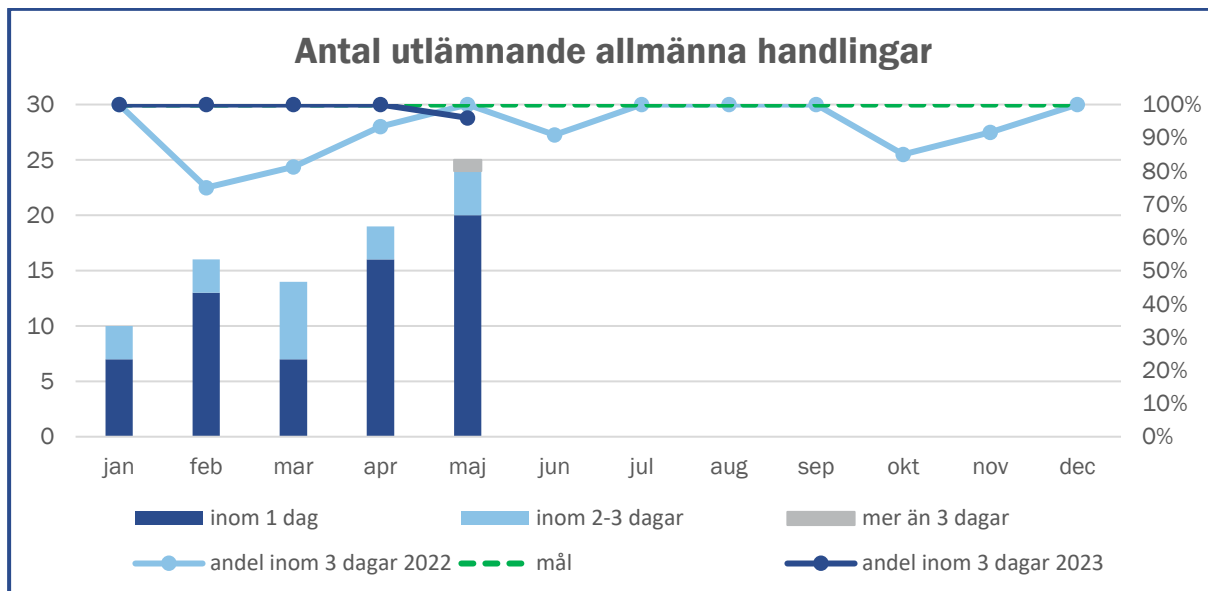
Arbeta med att öka kunskapen inom upphandlingsområdet samt belysa vikten av att följa bolagets och stadens tecknade avtal.

## 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:

Under maj månad inkom det 25st begäran av allmänna handlingar. Ett utlämnande av en begäran utlämnades dag 4, dvs en dag för sent. Förseningen berodde på en enhet som skulle ta fram handlingen, inte hade riktigt förstått att vid en begäran måste detta hanteras skyndsamt.

### Åtgärd:

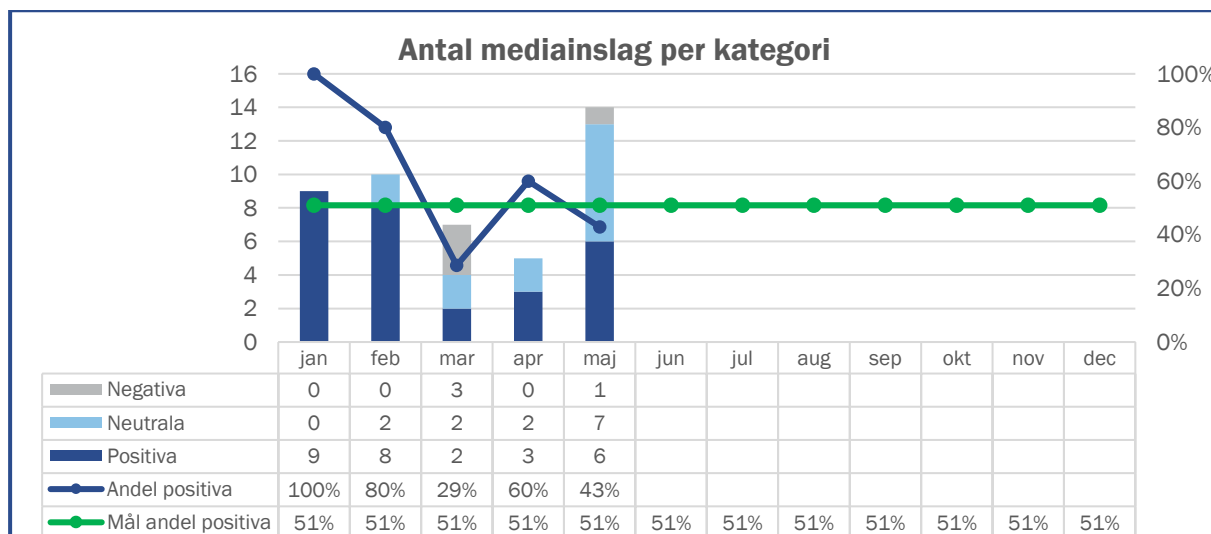
För att vi ska bibehålla ett fortsatt bra resultat, kommer det fortsättningsvis poängteras till verksamheten vikten av skyndsamt hantering.



# 3.1 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:

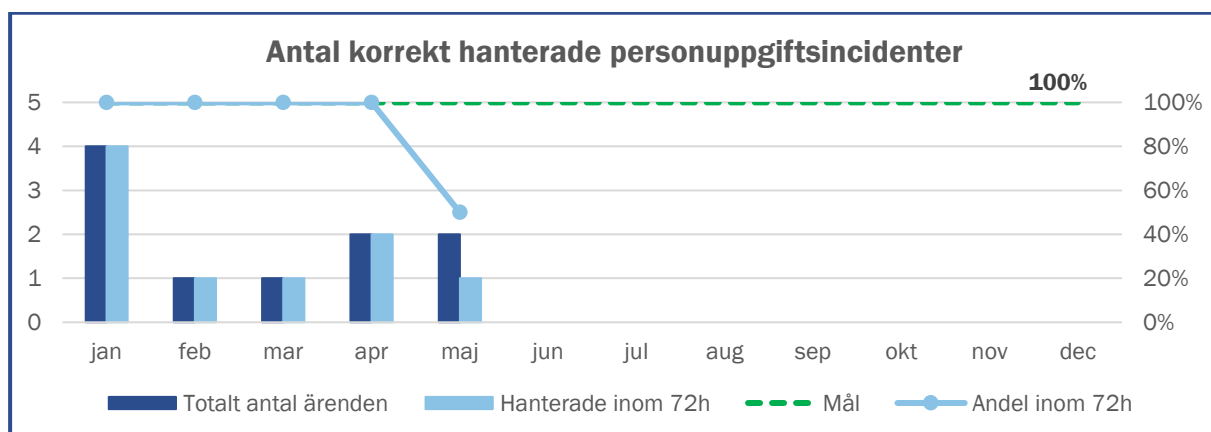
Maj månad präglades av flera positiva nyheter, framför allt att vi var klara med skyltinstallation och att vi ska delta i Spårvagns-EM

### Åtgärd:

Vi bör tänka på att kommunicera externt när vi uppnått en målsättning i vårt arbete, som destinations-skyltarna.

## 3.1.3 Personuppgiftsincidenter

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



Källa: Diariet

### Analys:

Under maj månad har två personuppgiftsincidenter inrapporterats, varav en hanterades efter 72 timmar. Dock visade det sig att det handlade om rätten att få sina personuppgifter rättade mer än en personuppgiftsincident.

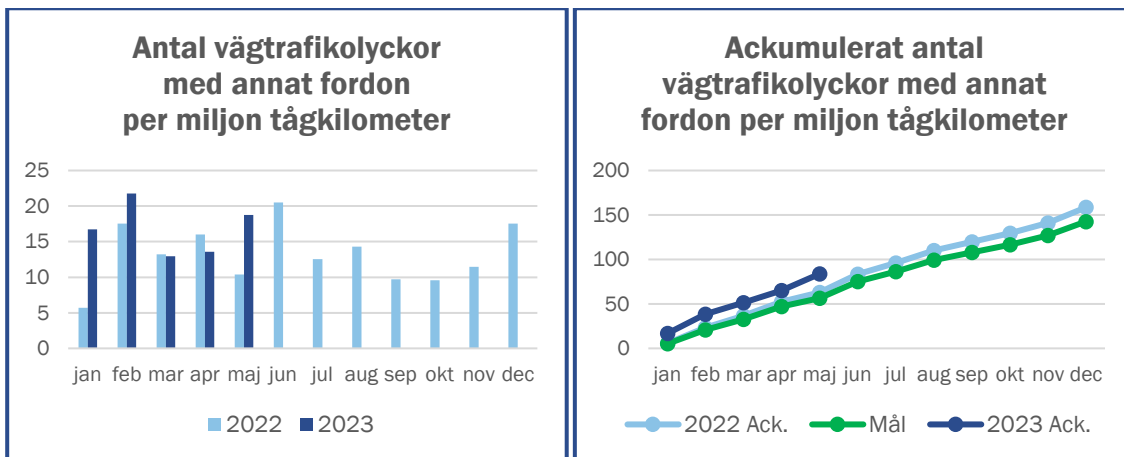
### Åtgärd:

Skapa tydliga instruktioner för hur bolaget ska hantera när en registrerad begär att få sin personuppgifter rättade.

## 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:

Vi ser en ökning i antalet vägtrafikolyckor sen mars månad, men ser även en koppling mot antalet arbeten som pågår i stan och därmed tvingar bilister att ta andra vägar för att ta sig fram. Detta i sig leder till ökade risker när antalet bilar ökar på vissa sträckor. Sammanstötningarna är i förhållandevis av låg allvarlighetsgrad, påkörd backspegel, skrapmärken etc. Större andelar vägtrafikolyckor med lastbil har skett under maj månad.

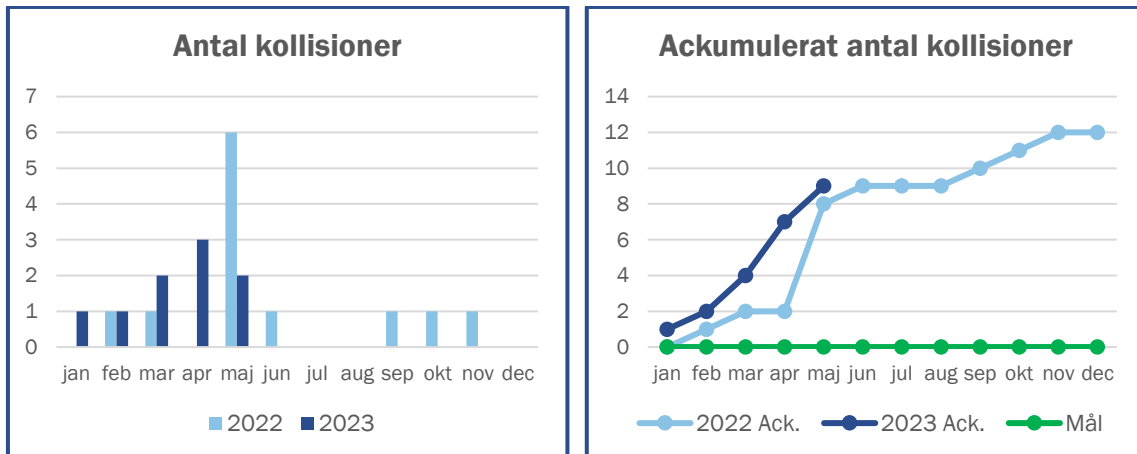
#### Åtgärd:

Ökad närvaro och kontroll av arbetsplatser samt de vägar med ökad belastning av fordon där riskerna med vägtrafikolyckor har ökat.

## 3.2 SKIP och förbättring (2|10)

### 3.2.2 Antal kollisioner

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



#### Analys:

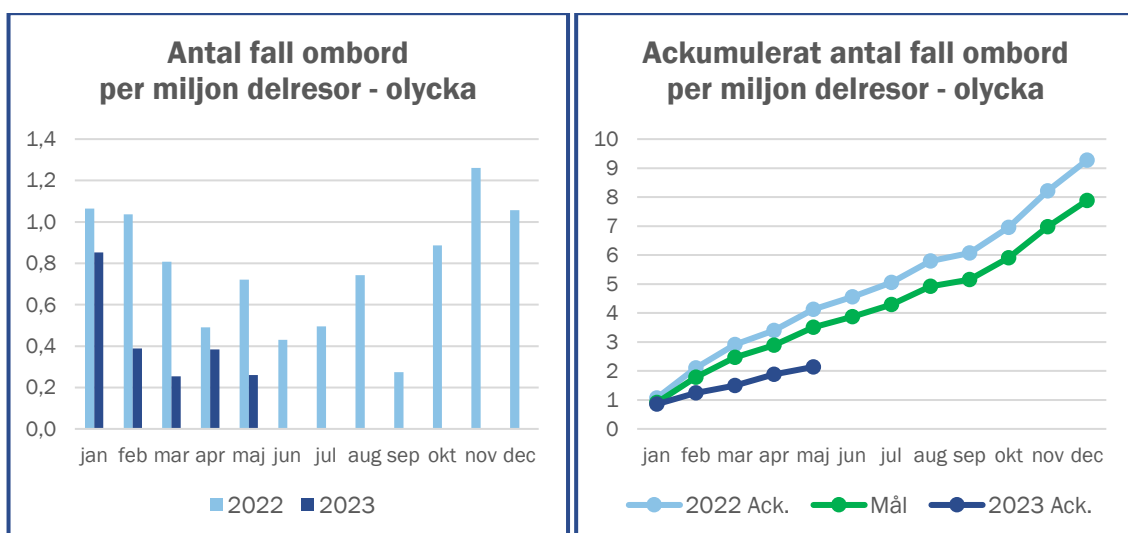
Den större delen av kollisionerna är kopplat till rangering av vagnar inom vagnhallarna. De kollisioner som inträffade i vagnhallarna har dock varit av mycket lindrig art. Vår målsättning är fortsatt nolltolerans, så vi ser allvarligt på de incidenter som sker.

#### Åtgärd:

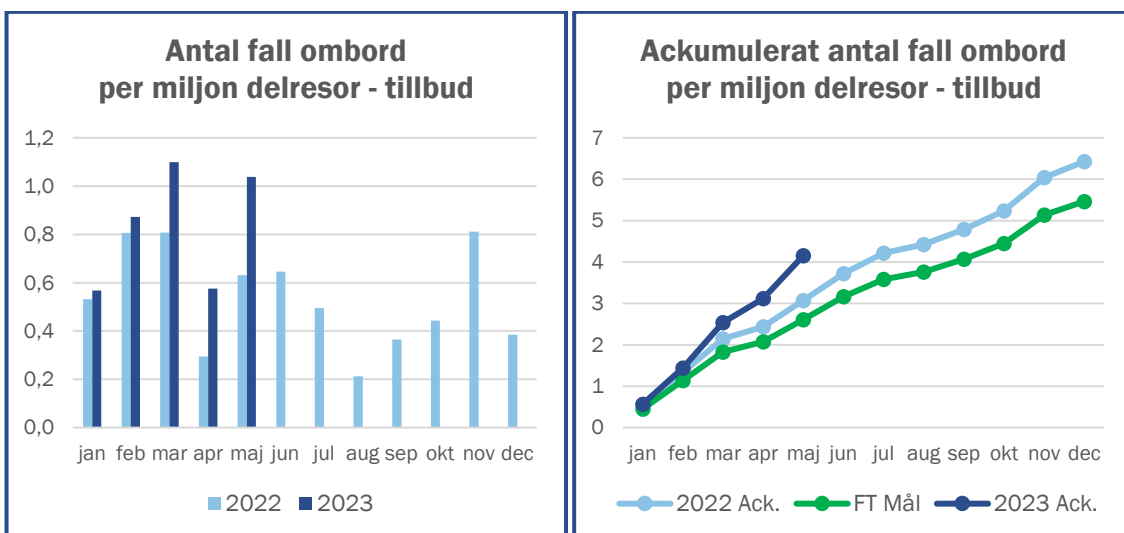
Fortsatt uppföljning av uppsatta informationskampanjer, träffar, dialog med verksamhet. Inriktningen är att ta lärdom av misstag samt utveckla medarbetares medvetenhet och försiktighet.

### 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 olyckor fortsätter visa en nedåtgående utveckling. Vi ser att medvetenheten hos förarna har ökat och fått en stor påverkan på utfallen.

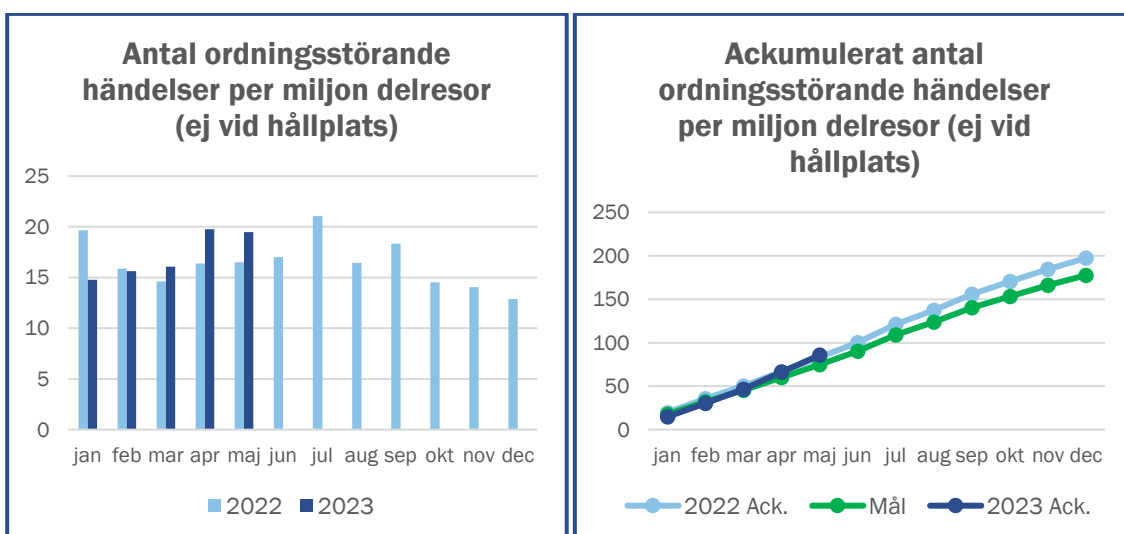
### Åtgärd:

Vi fortsätter även att uppmuntra och uppmana förarkåren om den positiva utvecklingen.

### 3.2.4 Antal ordningsstörande händelser per miljon delresor

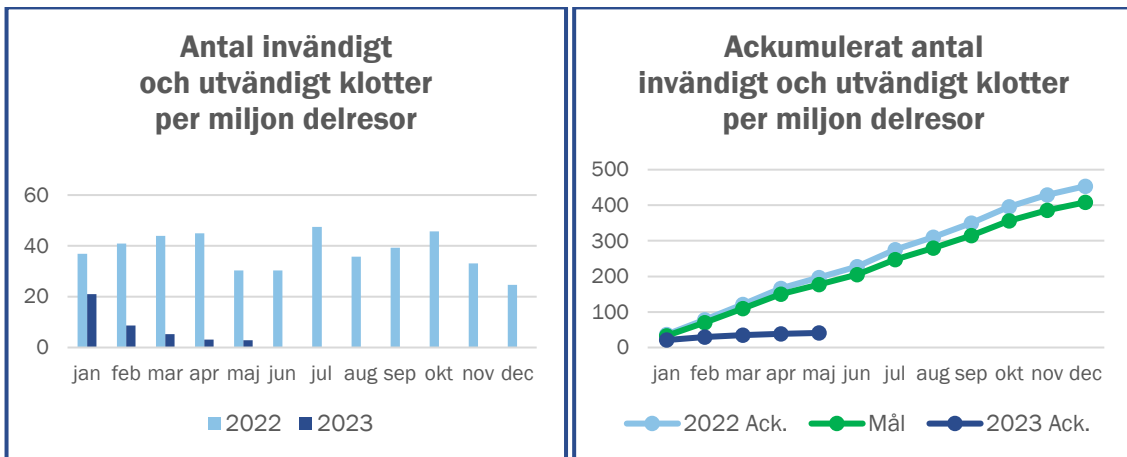
Med kategori ordningsstörande följer vi upp antal påverkade ombord, skadegörelse ombord, missbruk av nödbroms och nöddörröppnare, otillåtet resgods, förorening i spårvagn, klotter, utvändigt otillåten medåkning samt hot och våld. Vi exkluderar dock ordningsstörande vid hållplats eftersom det inte är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

### Analys:

Ordningsstörningar och klotter påverkas mycket av yttre faktorer. Antalet ordningsstörande händelser för maj 2023 är fler än i maj föregående år. Fortfarande står antal "påverkade ombord" för den största andelen inom kategorin ordningsstörande händelser, 44 procent av totalen.

Den näst största posten, 22 procent för maj 2023 utgörs löpande av kategorin "förorening på spårvagn". Enligt Svensk kollektivtrafiks Kollektivtrafikbarometer 2022 är "bråkiga och stökiga personer" och "otrevliga platser och fordon" en källa till otrygghet.

Vi kan se att antalet invändigt och utvändigt klotter minskat. Orsaken utreds. 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).

Arbetet med rapportering och registrering av händelser med hot och våld är under utveckling och har därmed pausats i månadsrapporten.

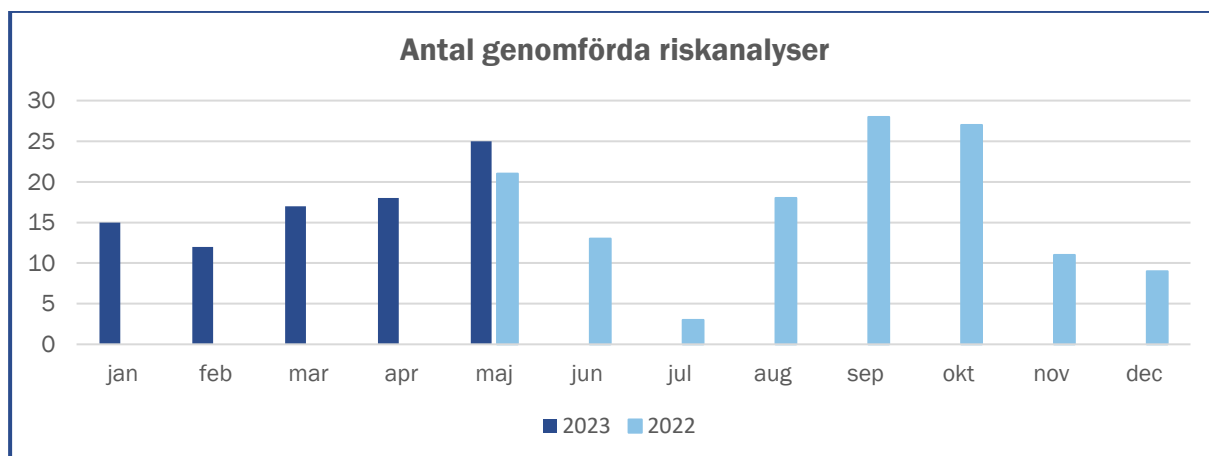
### Åtgärd:

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 ljusblå siffror/staplar för januari – april.



Källa: Riskanalysjournal

#### Analys:

Antalet genomförda riskbedömningar för maj 2023 är 25st. Riskbedömningar 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.

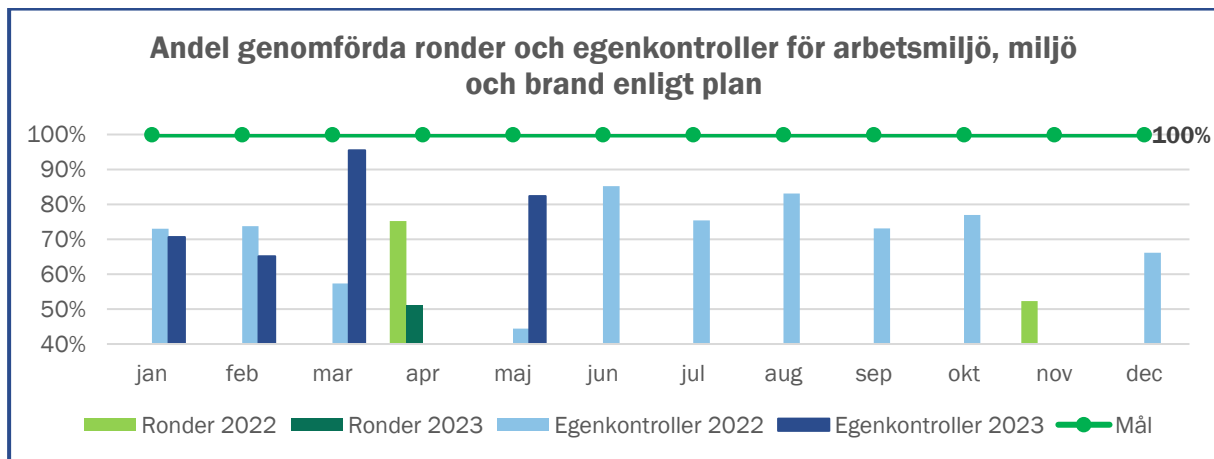
#### Åtgärd:

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

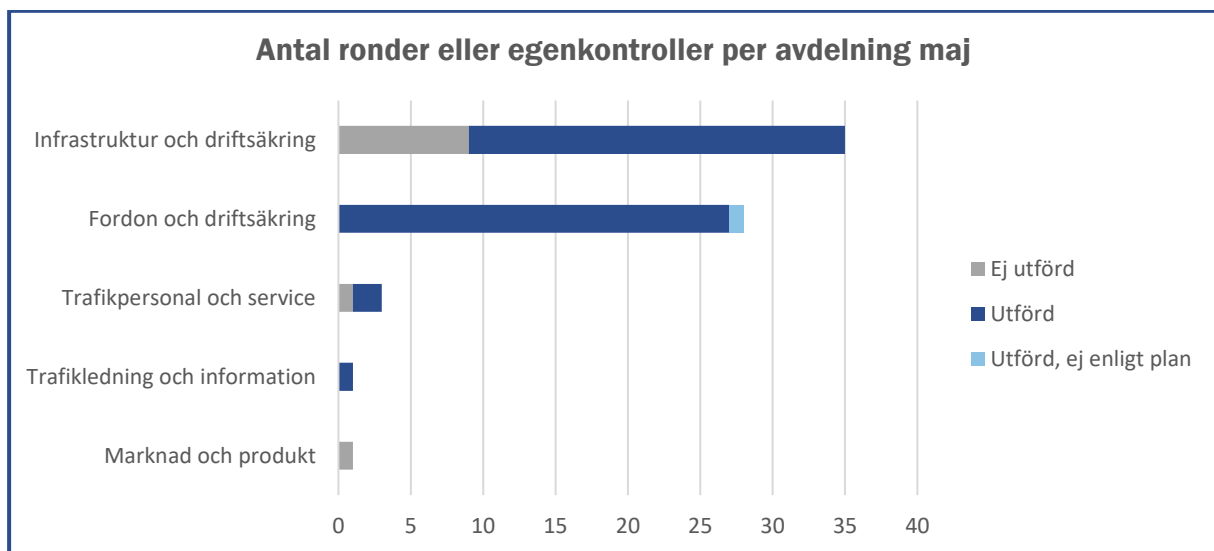
## 3.2 SKIP och förbättring (6|10)

### 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 82 procent. Jämfört med januari och februari 2023 så är det ett gott resultat, men når inte upp till mars månads goda resultat på 96 procent. Jämfört med maj månad föregående år då genomförandet låg på 45 procent har en stor förbättring skett.

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 maj månad kvarstår problematiken kring att det är en stor administrativ börda för cheferna/egenkontrollanterna att utföra egenkontrollerna och ronderna i Excel.

#### Åtgärd:

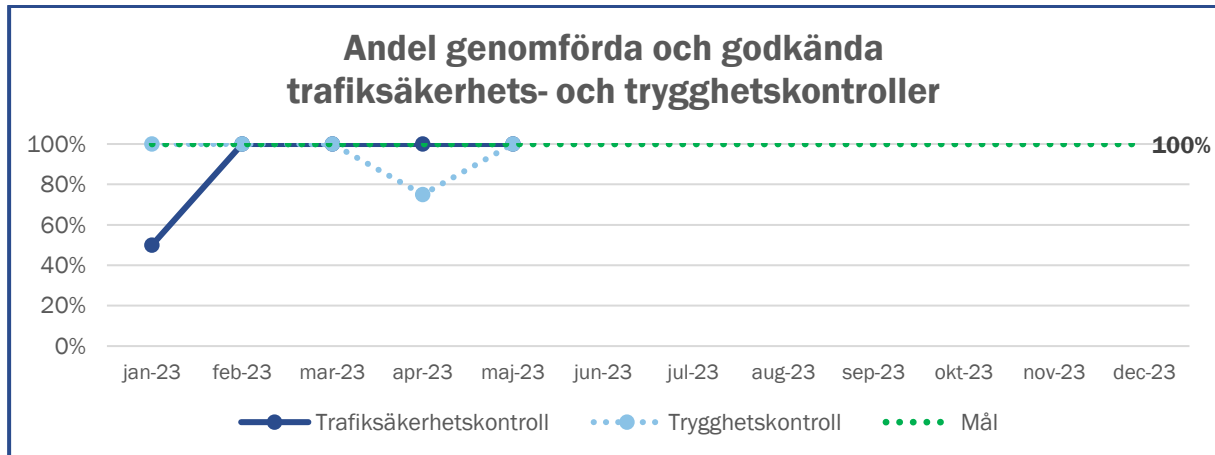
Utreda om upplägget gällande egenkontroll och rond bedöms vara effektivt och hur det ska utföras på bästa sätt. Finns behov av systemstöd? Därefter säkerställa att vi har tillräckliga resurser för att möta behovet.

Åtgärd är upptagen i HMS-analys med ledningens genomgång och införd i HMS-kommitténs 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 maj 2023 är genomförda enligt plan. Det innebär att enheten för Trygghet och säkerhet följt upp och säkerställt kvaliteten på egenkontroll och att informations- och/eller utbildningsinsatser genomförts som planerat. Trafiksäkerhet ser inga avvikelser i våra systematiska kontroller.

#### Åtgärd:

Hur medarbetare upplever trygghet finns nu med i medarbetarenkäten. Detta ger oss möjlighet att över tid skapa oss en uppfattning om i vilken utsträckning våra medarbetare upplever sin arbetsplats som trygg. Säkerhet- och trygghetsfrågan finns med som en punkt i fler forum. Utbildning för nya förare, ny intro-träff för nya medarbetare och så klart i HMS-kommittén. Vi fortsätter undersöka och riskbedöma vår verksamhet för att i största möjligaste mån kunna begränsa och minimera risker och faror genom proaktivt och förebyggande arbete. Trafiksäkerhet fortsätter med kontroller enligt föregående planer.

### 3.2.8 Antal tillbud och olyckor inom arbetsmiljö

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

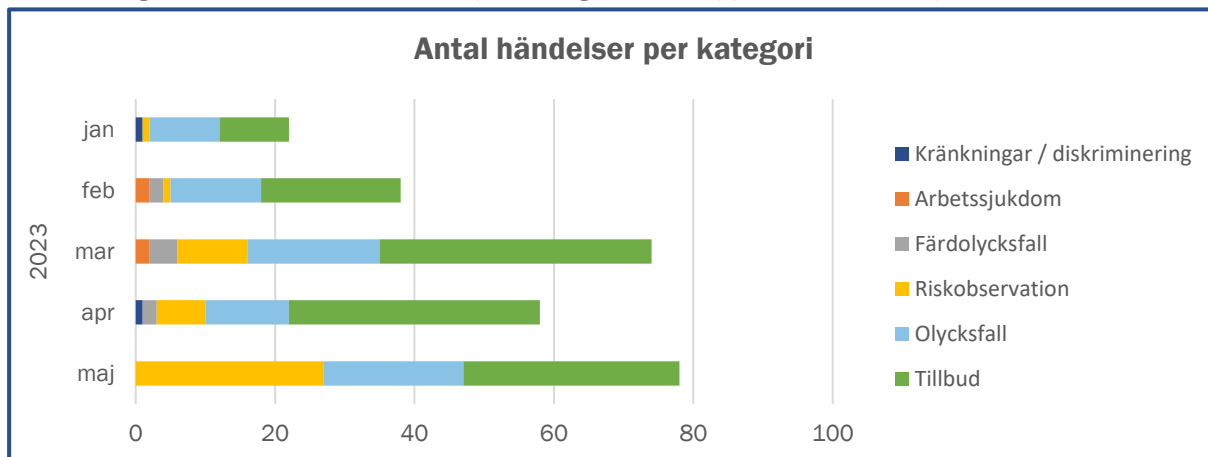
Det finns sex olika händelsetyper i IA:

- (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. Arbetskskador 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.



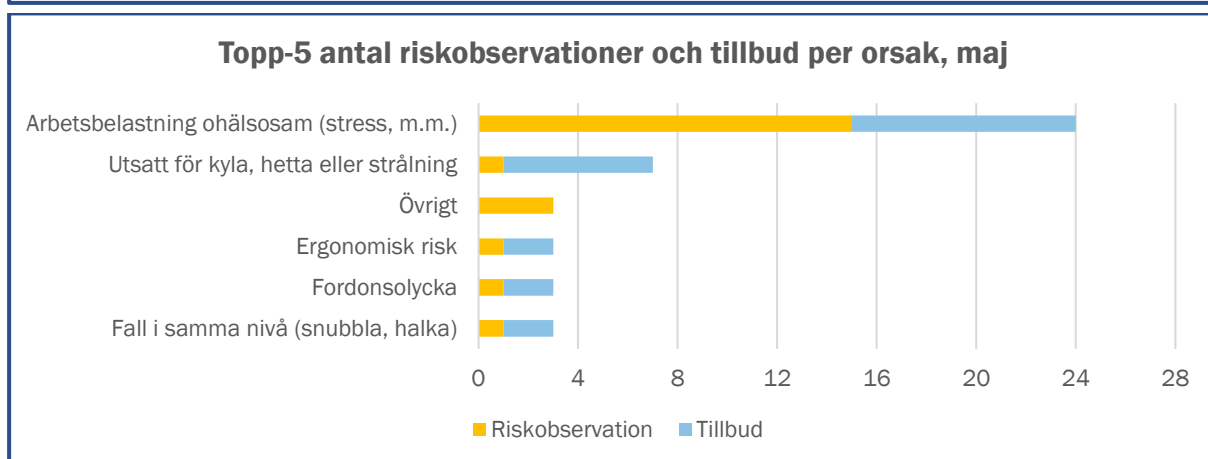
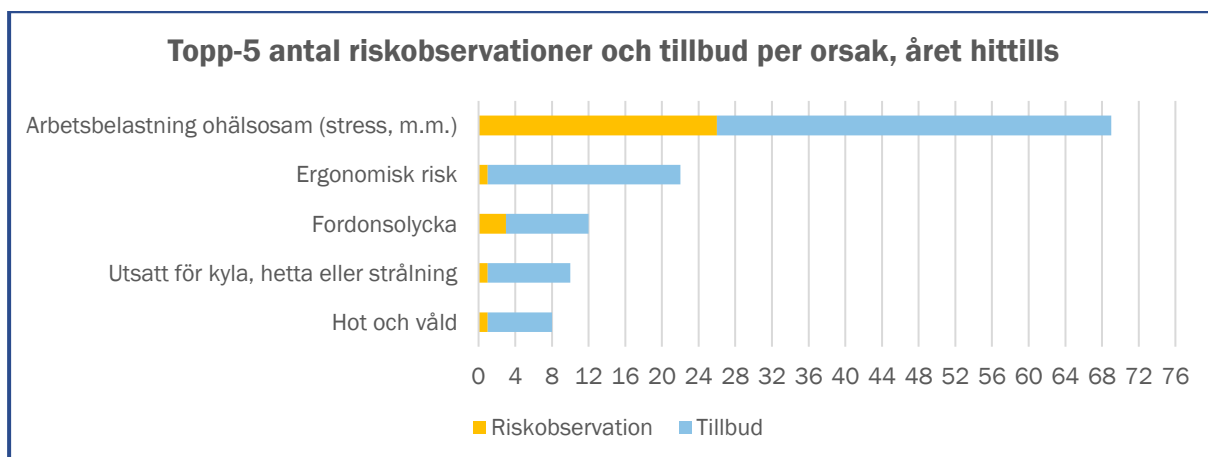
## 3.2 SKIP och förbättring (8|10)

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



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

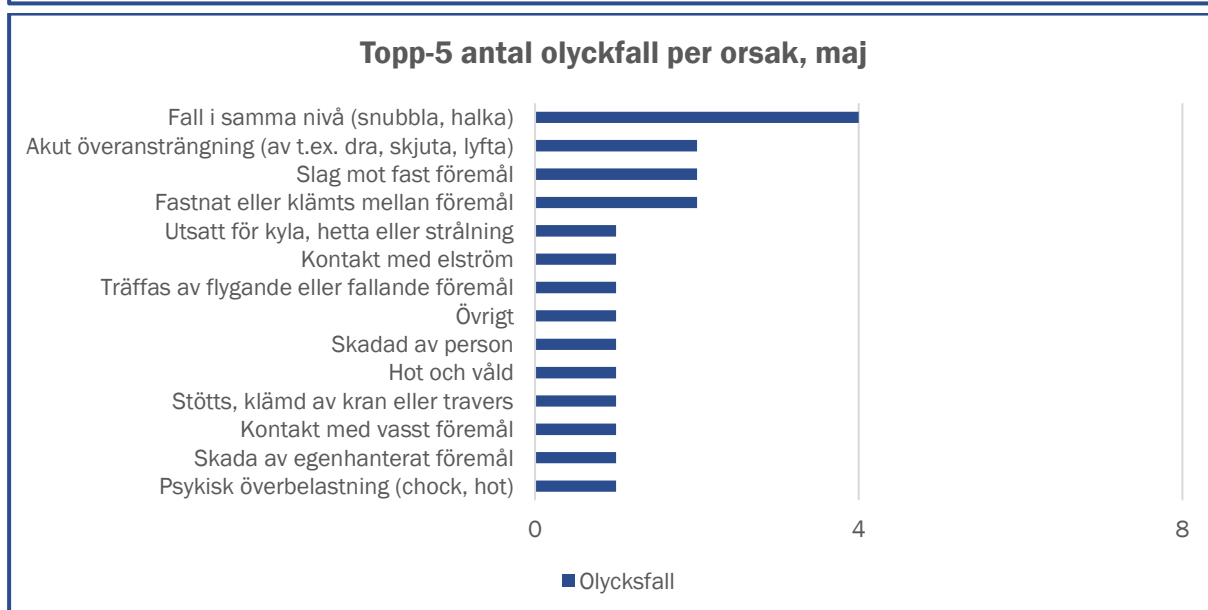
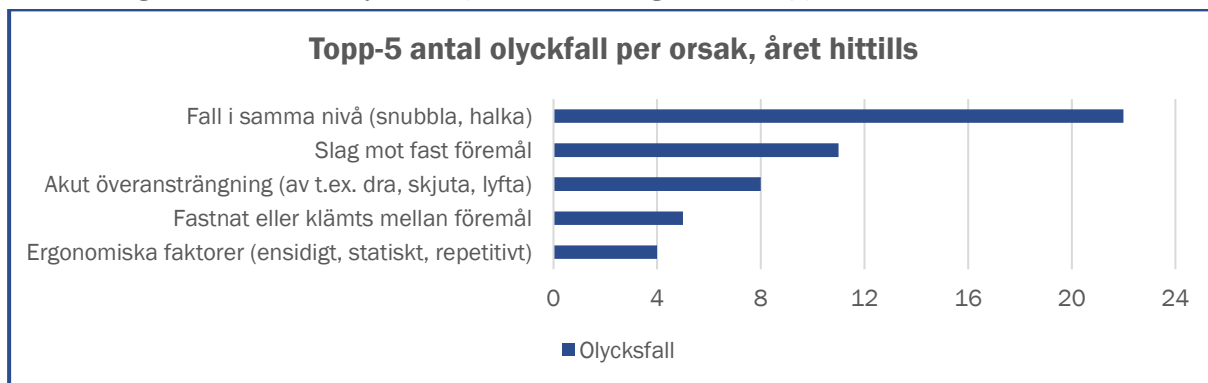
Nedan diagram visar antalet riskobservationer och tillbud per orsakskategori som rapporterats under året.



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

## 3.2 SKIP och förbättring (9|10)

Nedan diagram visar antal olycksfall per orsakskategori som rapporterats under året.



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

### Analys:

Antalet rapporterade riskobservationer, tillbud och olyckor över lag ökar och positivt är att antalet tillbud och riskobservation överstiger antalet olyckor med ett förhållande 3 tillbud/riskobservationer per olycka, vilket är en positiv trend och där GS strävar mot att uppnå förhållande 10 tillbud på 1 olycka. Föregående månad var förhållandet 3,5 tillbud/riskobservationer per olycka.

Ett allvarligt tillbud har inträffat under maj månad. Det var en inhyrd medarbetare på Infrastruktur och driftsäkring som skadades av en tving som lossnade och träffade där en inhyrd medarbetare i pannan som klarade sig undan med lindriga skador. GS har ändå valt att klassificera det som ett allvarligt tillbud och har utrett händelsen.

Sett både över tid och under maj 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 maj månad. Orsakerna kan härledas till spårvagnsförarhytten och dess utformning där förarstolen och trögt körhandtag på vagnstyp M33 är föremål för händelserna.

Tillbud med fordonsolycka är också en av de vanligaste skaderiskerna vilket också är kopplat till trafikmiljön med många hastighetssänkningar där trafikljus för bilar hinner slå om innan vagnen hunnit passera korsningen. Detta i sig uppger förarna också skapar en stressig arbetsmiljö.

Fall i samma nivå (snubbla, halka) är den vanligast orsaken till skada under år 2022 och 2023 samt under maj månad. Olyckorna inträffar oftast i spår, vid in- eller utträde ur vagn eller vid ändhållplats. Ur rapporterna går det också att utläsa att det gällande spårvagnsförarna ofta är kopplat till stressiga situationer.

Fortsättning på nästa sida:

## 3.2 SKIP och förbättring (10|10)

### Fortsättning från föregående sida:

Slag mot fast föremål är en av de vanligaste orsakerna sett under året men också under maj månad. Här är det svårt att skönja något mönster utan det beror på olika isolerade händelser.

Akut överansträngning (av tex dra, skjuta, lyfta) är återkommande en de vanligaste rapporterade olyckorna och tillbud. Orsakerna kan ofta härledas till att spårvagnsföraren måste hantera handikappsrampen på spårvagnen manuellt när den är ur funktion. Den är tung och otymplig.

### Åtgärd

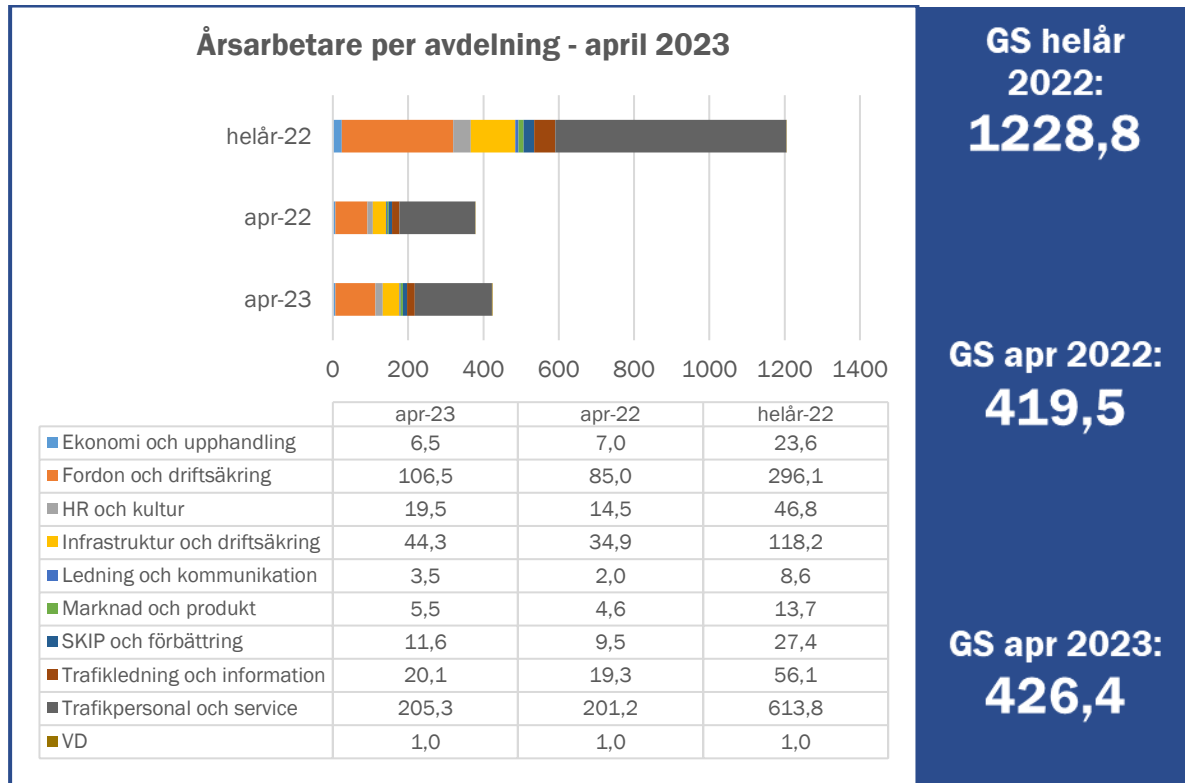
- Snabbare hantering och återkoppling till medarbetarna av deras inrapporterade händelser för att öka motivationen till tillbudsrapporteringen samt för mer tillförlitligt statistikunderlag. I handlingsplanen för HMS-kommittéerna ligger det som en åtgärds punkt att skapa ett nyckeltal på hur snabbt ärendena 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 HR och kultur (2|10)

### 3.3.2 Antal heltidsanställda kollektivmedarbetare per avdelning samt totalt

Ska uppdateras.

### 3.3.3 Antal heltidsanställda tjänstemän per avdelning samt totalt

Ska uppdateras.

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

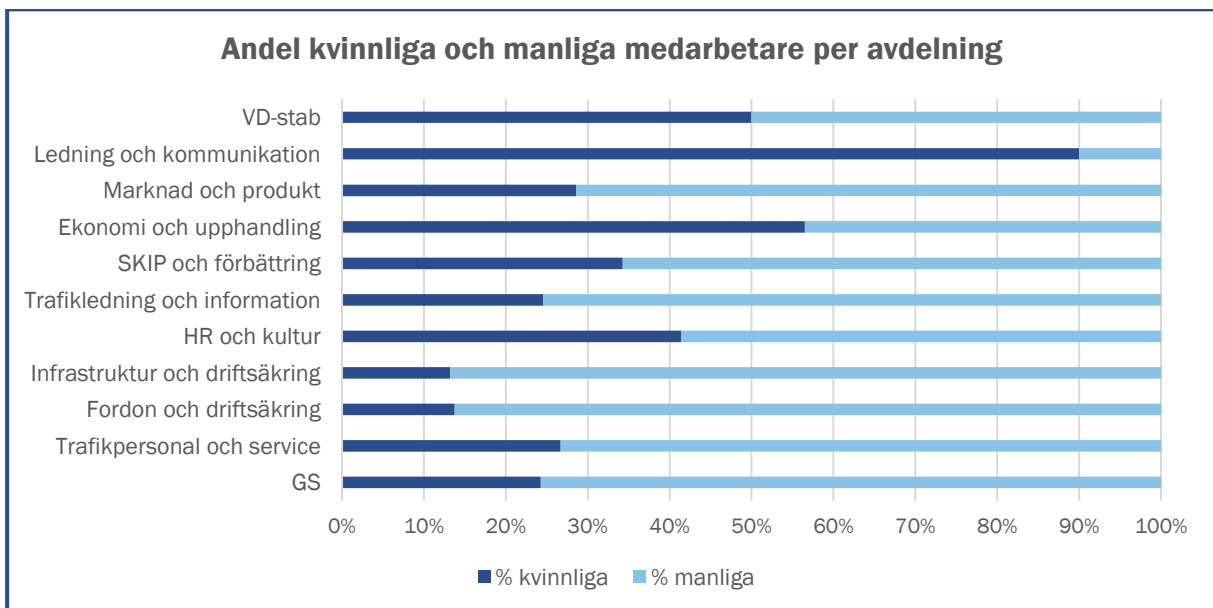
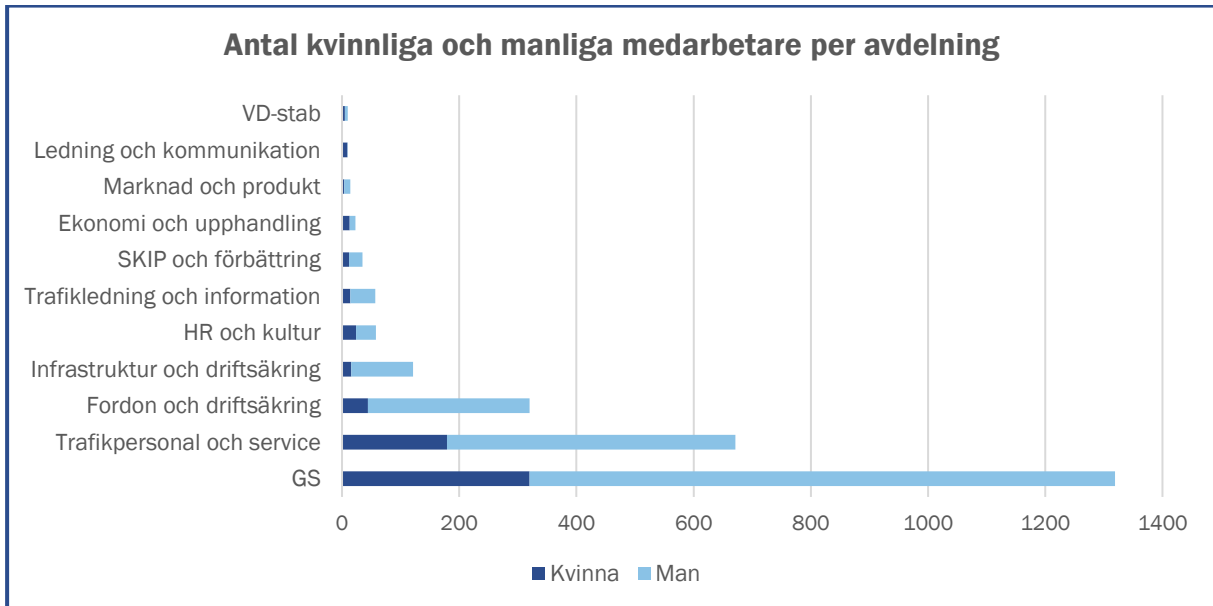
Anger antal tjänstlediga och föräldralediga under **maj** månad.

| Avdelning                      | Antal tjänstlediga | Antal föräldralediga |
|--------------------------------|--------------------|----------------------|
| Ekonomi och upphandling        | 0                  | 1                    |
| Fordon och driftsäkring        | 3                  | 5                    |
| HR och kultur                  | 1                  | 1                    |
| Infrastruktur och driftsäkring | 2                  | 8                    |
| Ledning och kommunikation      | 0                  | 0                    |
| Marknad och produkt            | 1                  | 0                    |
| SKIP och förbättring           | 1                  | 1                    |
| Trafikledning och information  | 0                  | 1                    |
| Trafikpersonal och service     | 17                 | 24                   |
| <b>GS</b>                      | <b>25</b>          | <b>41</b>            |

## 3.3 HR och kultur (3 | 10)

### 3.3.5 Kvinnliga och manliga medarbetare per avdelning samt totalt

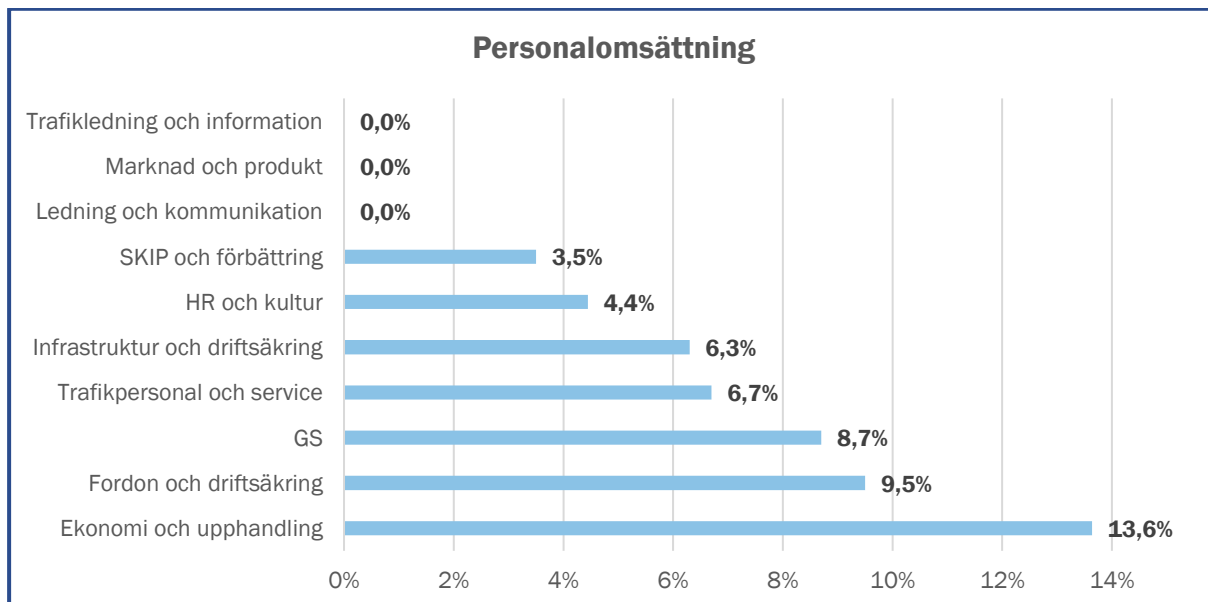
Anger könsuppdelad statistik totalt för GS och per avdelning. Status från slutet av 2022.



## 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 från slutet av 2022.



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. Som en åtgärd genomfördes uppföljning av resultat från avgångssamtal och enkät under mars-april. Respektive avdelningschef har fått ta del av de synpunkter som framkommit inom avdelningen. På bolagsövergripande nivå lyfts arbetstider, lön och arbetsmiljö som punkter att förbättra. Bolaget arbetar redan med förbättringar inom dessa områden.

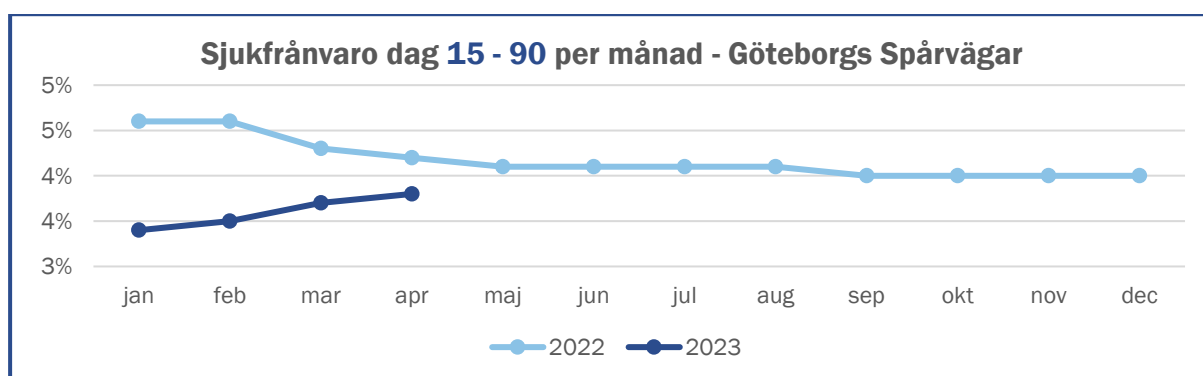
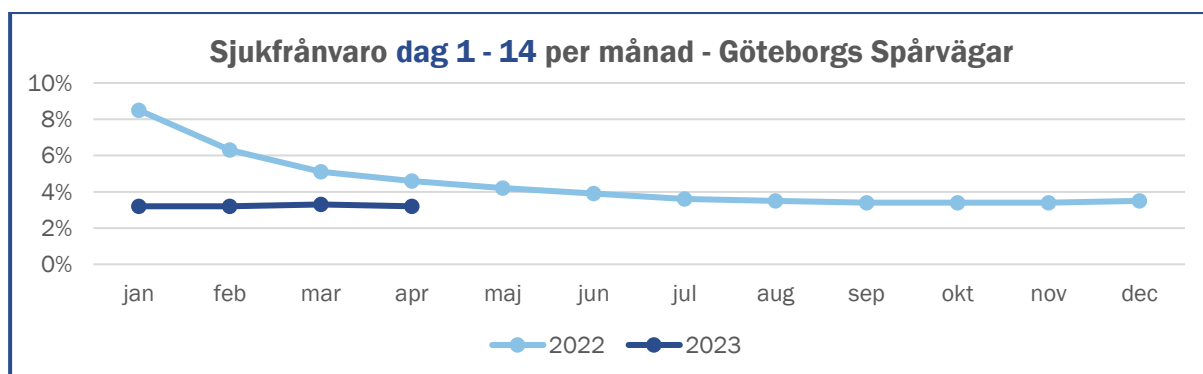
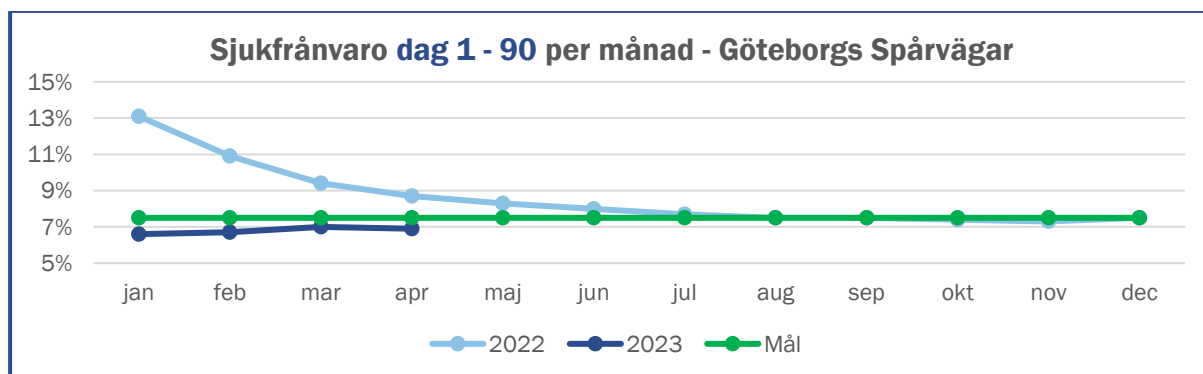
## 3.3 HR och kultur (5|10)

### 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.

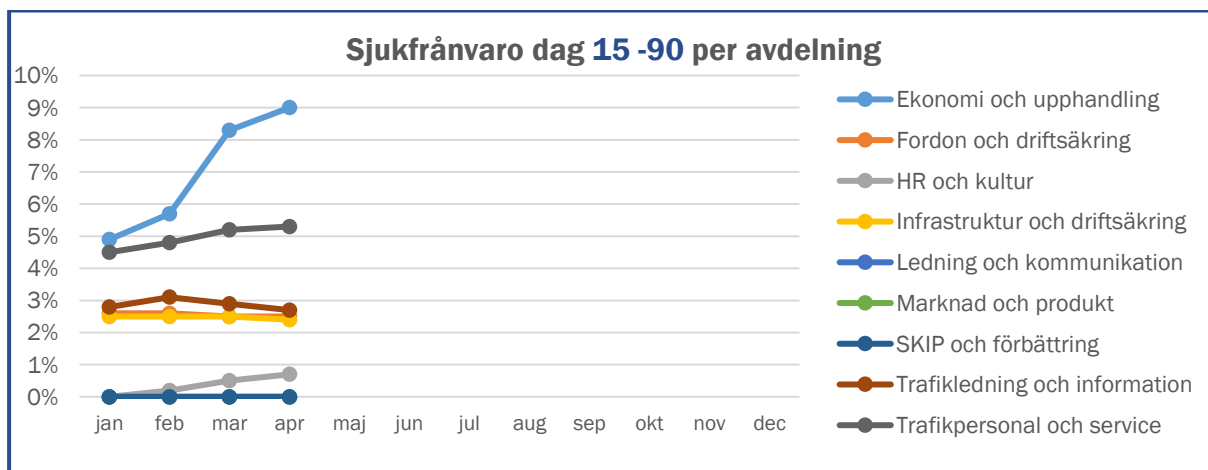
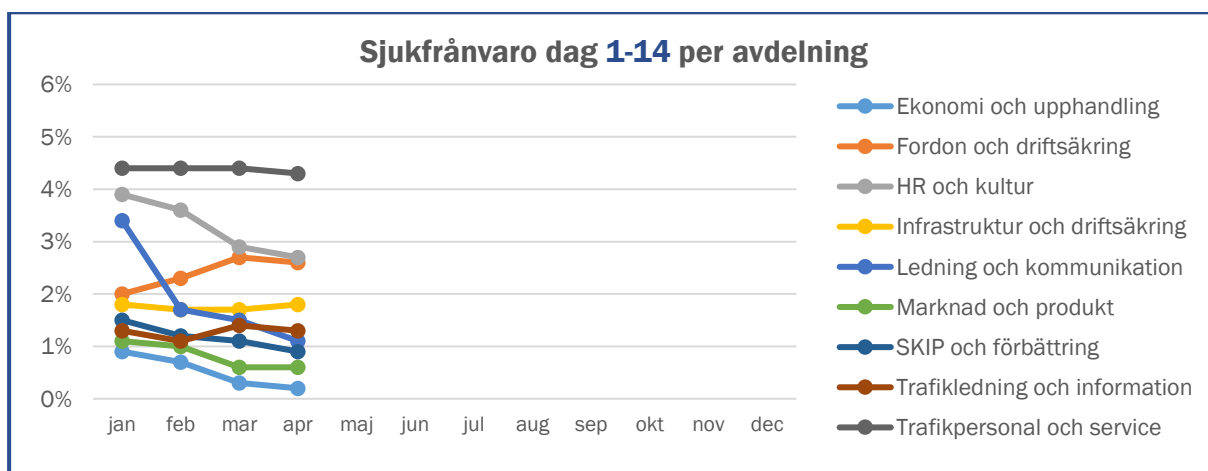
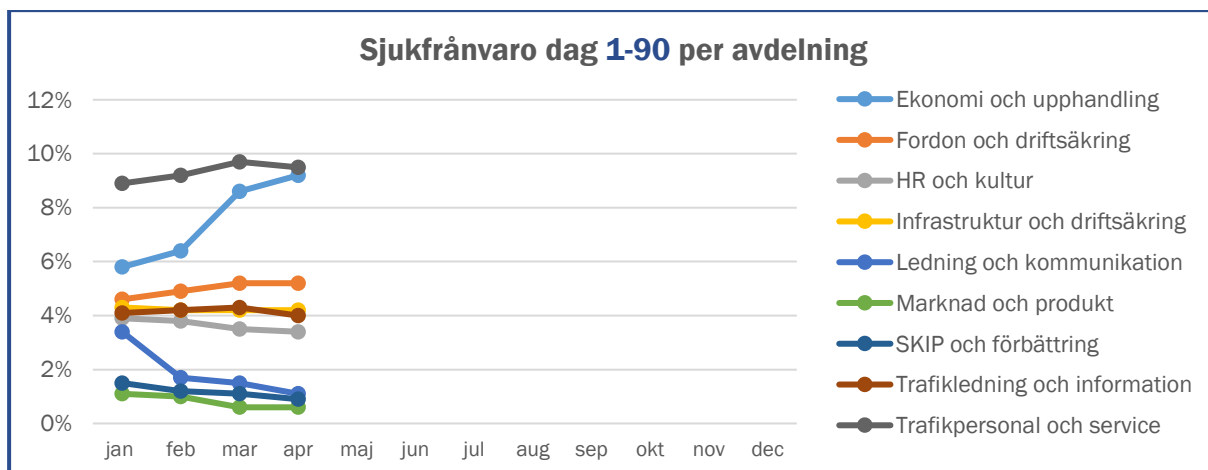
Enligt sjukfallens längd innebär att bara sjukfall som är kortare än 15 dagar ingår i intervallet 1-14. I till exempel 15-90 ingår sjukfall som pågår längre än 14 dagar men inte längre än 90. I procentberäkningen för 15-90 ingår även de första 14 dagarna för dessa sjukfall (om de ingår i den beställda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

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





## 3.3 HR och kultur (6|10)



Källa: Bokksus (Ledning och kommunikation, Marknad och produkt samt SKIP och förbättring ligger alla på värdet 0%)

### Analys:

Bolagsövergripande sjukfrånvaro fortsätter att hålla sig under målvärdet om 7,5 procent. Den långa sjukskrivningen visar fortsatt en något uppåtgående trend. Inom små avdelningar är det enskilda sjukdomsfall som inte har med arbetet att göra som påverkar. Inom Trafikpersonal och service syns en uppåtgående trend under årets första månader. Det går inte att utläsa några orsakssamband som pekar på att en särskild arbetsmiljöfaktor ligger bakom ökningen. Långtidssjukfrånvaron på avdelningen var i snitt 4,9 procent under 2022 och de tre åren dessförinnan 5,9 procent. 2022 avviker vid den jämförelsen som ett år med låg långtidssjukfrånvaro.

### Åtgärd:

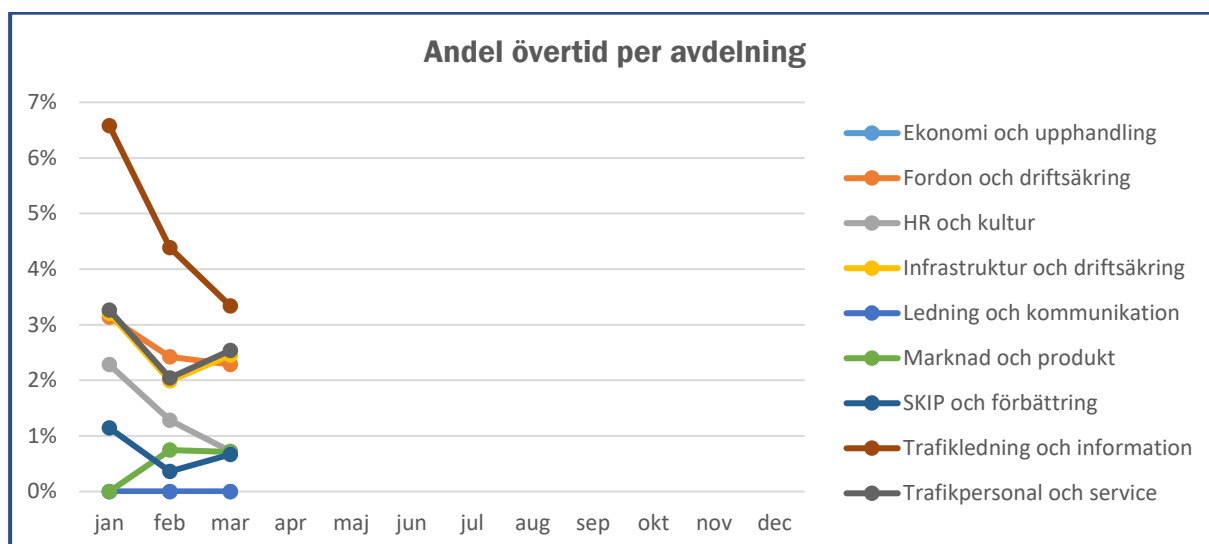
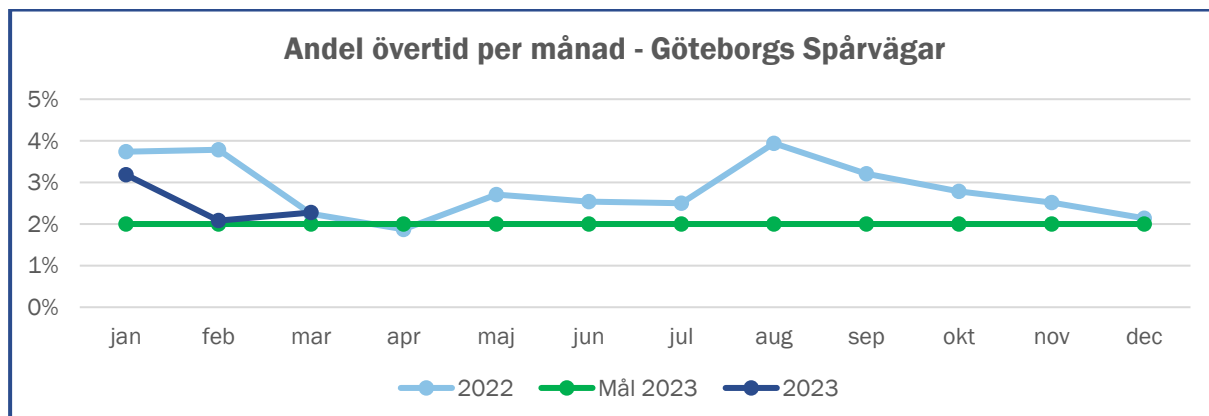
Följa utvecklingen på långtidssjukfrånvaro särskilt inom Trafikpersonal och service. Genomföra rehabiliteringsrond (uppföljning av pågående rehabiliteringsärenden) enligt plan.

## 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 statistik släpande med en månad.



Källa: Bokksus (Ekonomi och upphandling, HR och kultur, Ledning och kommunikation samt SKIP och förbättring ligger alla på värdet 0%)

#### Analys:

Värdena från Bokksus för april stämmer inte och är därför inte med i rapporten.

#### Åtgärd:

Ärende skickat till Intraservice. Övertidsuttag följs fortsatt upp per individ där siffror tas ur Personec.

## 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.

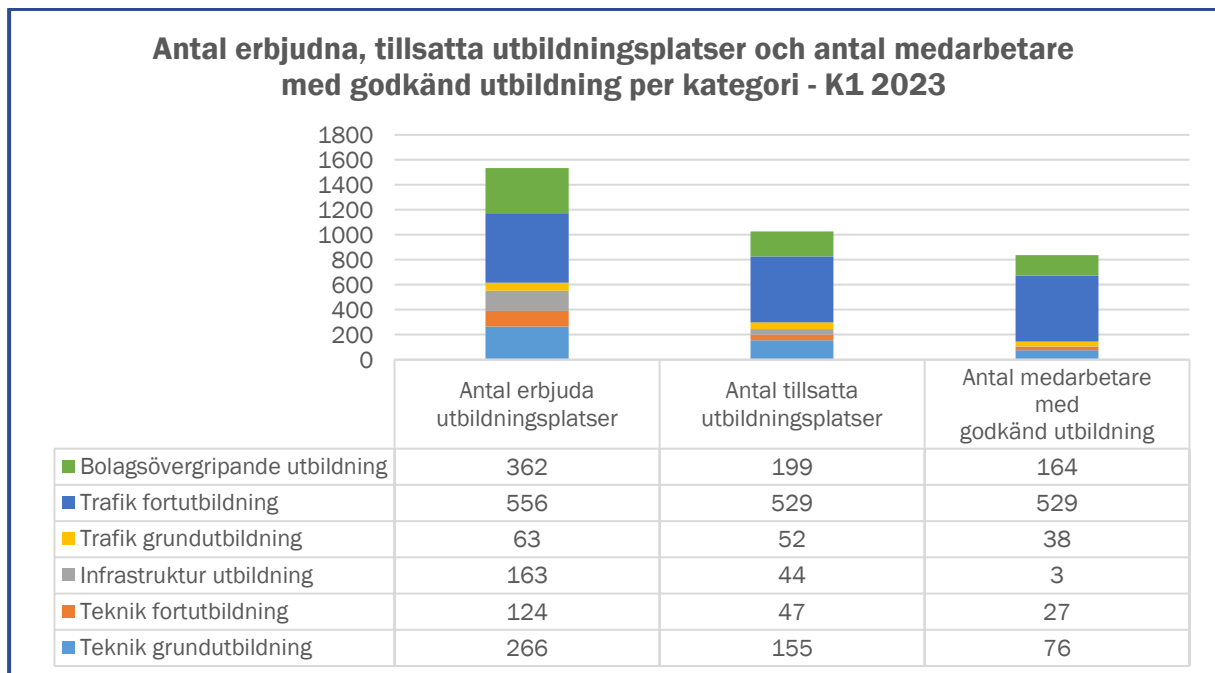
*Teknik grundutbildning:* Säkerhet vid arbete, vagnskänedom, underhållsbehörighet, servicebil samt Spårvagn Underhåll Planering (SUP/Infor EAM) utbildning.

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

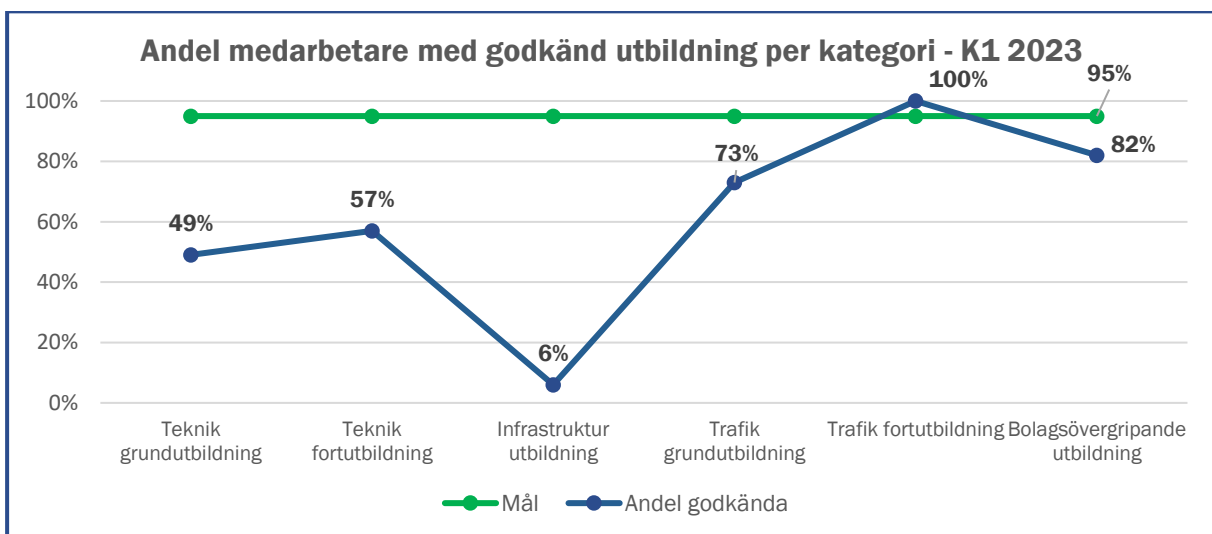
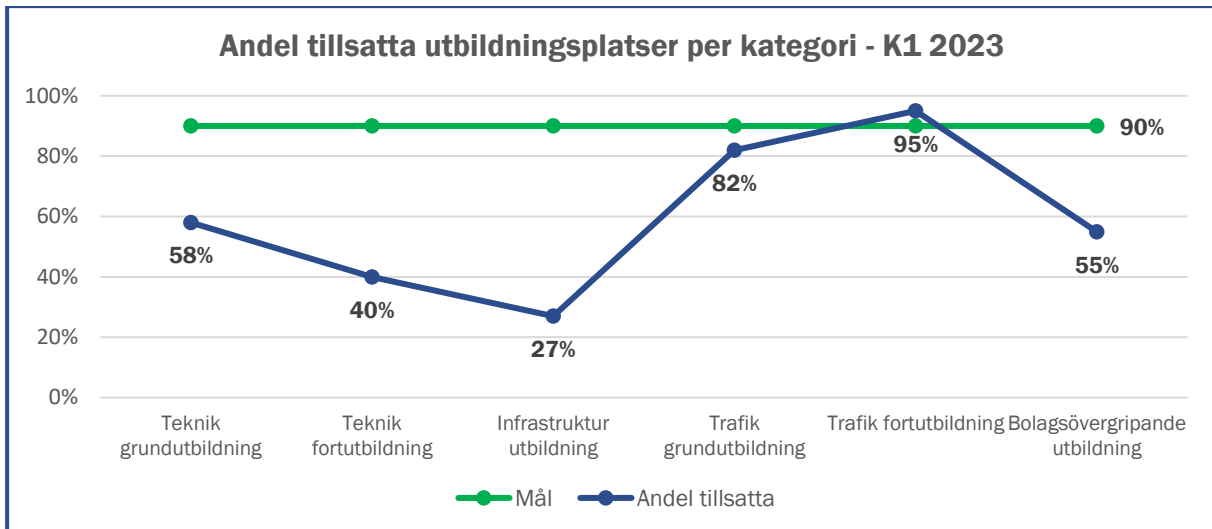
*Infrastruktur utbildning:* utbildning för spår samt Stadsmiljöförvaltningens (tidigare Trafikkontoret) utbildningar.

*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 **maj** månad.

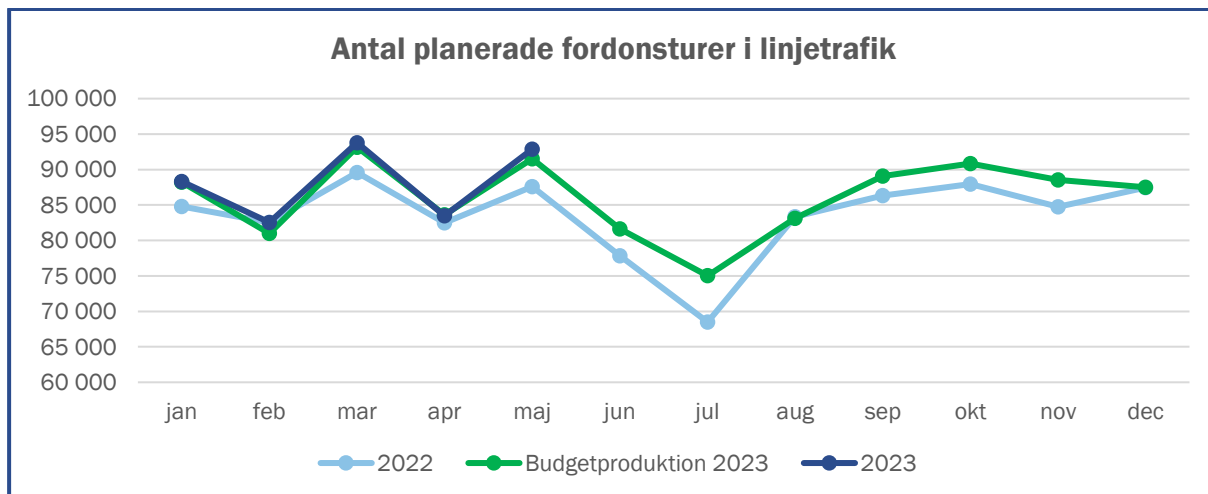
| Avdelning                      | Antal praktikanter, grundskola | Antal praktikanter, sommarjobbare, gymnasie- och yrkeshögskola |
|--------------------------------|--------------------------------|--|
| Ekonomi och upphandling        | 0                              | 0  |
| Fordon och driftsäkring        | 0                              | 3  |
| HR och kultur                  | 0                              | 0  |
| Infrastruktur och driftsäkring | 1                              | 1  |
| Ledning och kommunikation      | 0                              | 0  |
| Marknad och produkt            | 0                              | 0  |
| SKIP och förbättring           | 0                              | 0  |
| Trafikledning och information  | 0                              | 0  |
| Trafikpersonal och service     | 0                              | 0  |
| <b>GS</b>                      | <b>1</b>                       | <b>4</b>   |

## 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:

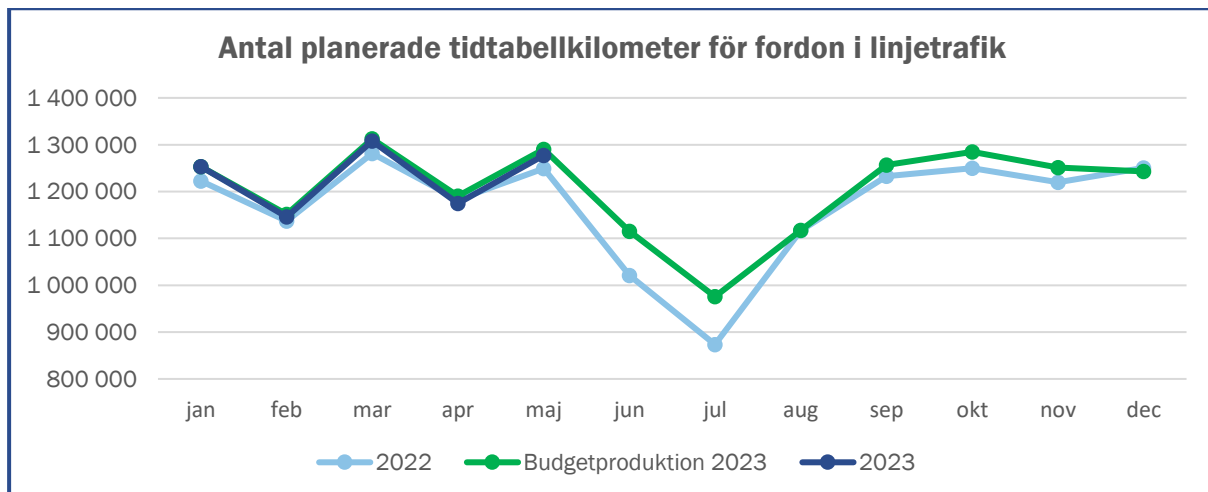
I maj var antalet planerade fordonsturer i linjetrafik 92 860st vilket är 1,49 procent fler gentemot budgetproduktion och ackumulerat utfall ligger på 0,96 procent mer än budgetproduktion. Spårarbeten är den faktor som påverkar utfallet och i maj var det främst spårarbetena Hisingen, Marklandsgatan, Snabbspåret, Chalmers, Nya Varvsallén, Wavrinskys Plats, Kungssportsplatsen, Södra Hamngatan, Sahlgrenska, Östra sjukhuset och evenemangen 1 maj-demonstration samt Göteborgsvarvet som påverkade produktionen.

### Åtgärd:

Inget behov av åtgärd då spårarbeten är den faktor som påverkat resultatet och dessa behöver vi 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 maj var antalet planerade tidtabellskilometer för fordon i linjetrafik 1,02 procent mindre gentemot budgetproduktion och ackumulerat utfall ligger på 0,64 procent mindre än budgetproduktion. Följande spårarbeten och evenemang påverkade produktionen: Hisingen, Marklandsgatan, Snabbspåret, Chalmers, Nya Varvsallén, Wavrinskys Plats, Kungssportsplatsen, Södra Hamngatan, Sahlgrenska, Östra sjukhuset, 1 maj-demonstration och Göteborgsvarvet.

### Åtgärd:

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

## 4.1 Marknad och produkt (2|6)

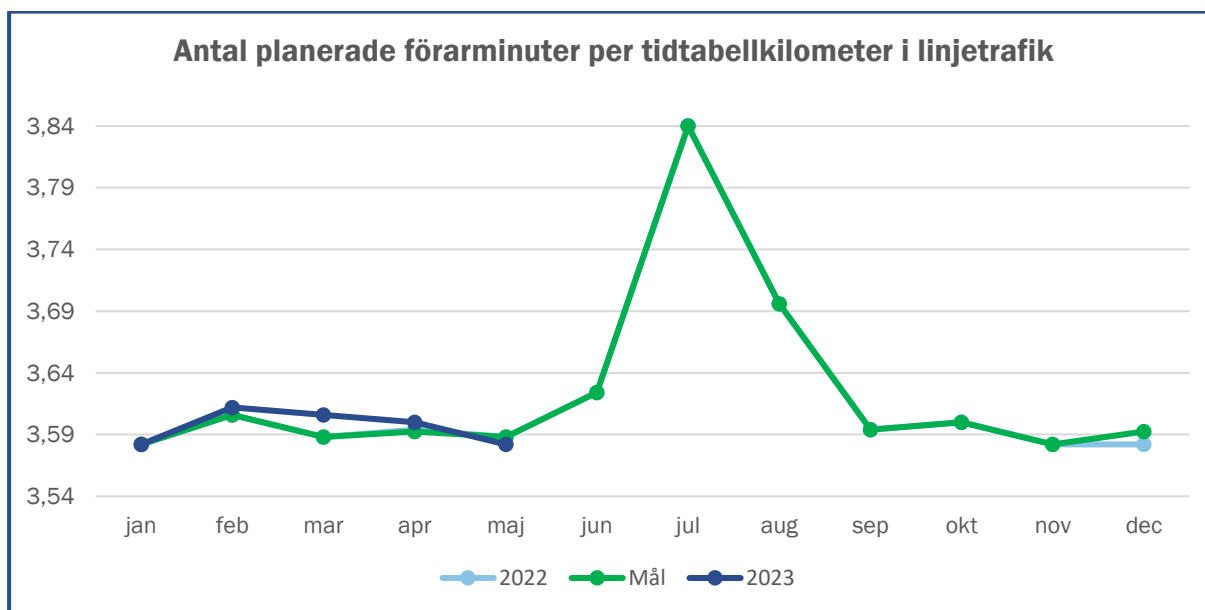
### 4.1.3 Antal behov trafikdimensionerade fordon, mån-tor, fre, lör, sön

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 maj var antalet planerade förarminuter per tidtabellskilometer i linjetrafik marginellt bättre än målet. Följande spårarbeten och evenemang påverkade produktionen: Hisingen, Marklandsgatan, Snabbspåret, Chalmers, Nya Varvsallén, Wavrinskys Plats, Kungssportsplatsen, Södra Hamngatan, Sahlgrenska, Östra sjukhuset, 1-majdemonstration och Göteborgsvarvet.

#### Åtgärd:

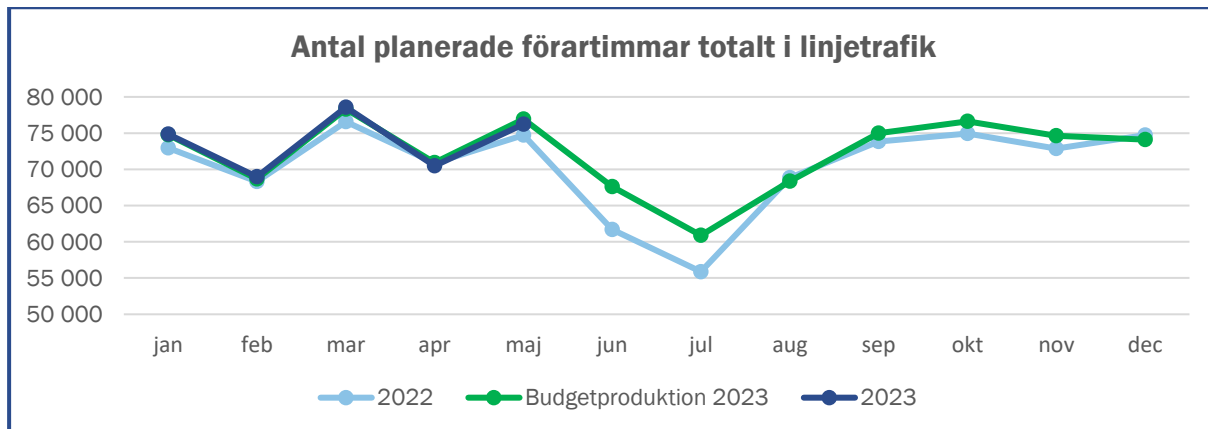
Inget behov av åtgärd då spårarbeten är den faktor som påverkat resultatet och dessa behöver vi för att kunna trafikera framgent.



# 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:

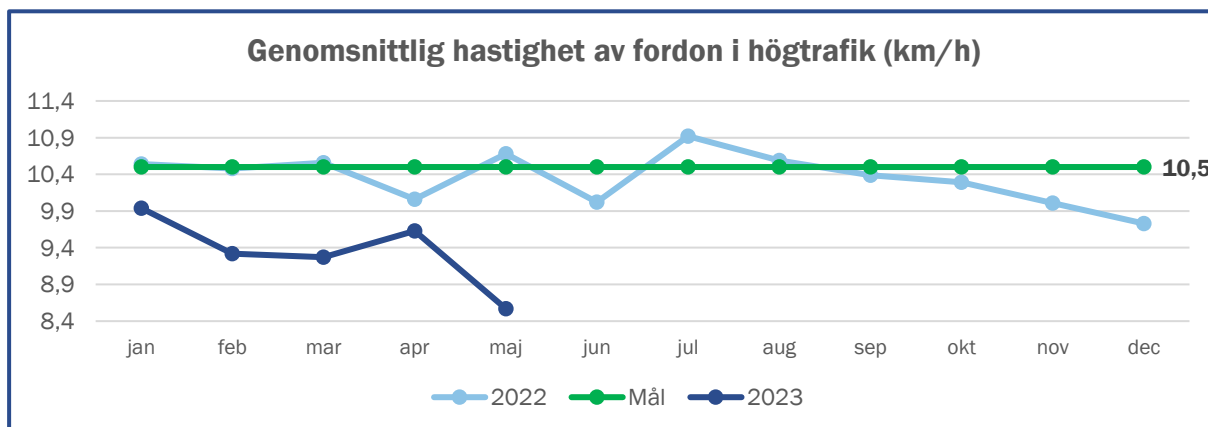
I maj var antalet planerade förartimmar totalt i linjetrafik 0,90 procent mindre än budgetproduktion och ackumulerat utfall ligger på 0,13 procent mindre än budgetproduktion. Följande spårarbeten och evenemang har påverkat produktionen: Hisingen, Marklandsgatan, Snabbspåret, Chalmers, Nya Varvsallén, Wavrinskys Plats, Kungssportsplatsen, Södra Hamngatan, Sahlgrenska, Östra sjukhuset, 1-majdemonstration och Göteborgsvarvet.

### Åtgärd:

Inget behov av åtgärd då spårarbeten är den faktor som påverkat resultatet och dessa behöver vi 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 maj var genomsnittlig hastighet av fordon i högtrafik 1,93 km/h lägre än målet. Systematiskt återkommande och påverkande faktorer är bland annat antal resande, signalprioritet, icke hindrande spårarbeten, korsningsutformning, hållplatsutformning, lastningstider, stoppande fel och andra trafikslag i vägen. Även flertalet tillfälliga hastighetsnedsättningar pga. banans status och akuta spåravstängningar som exempelvis Wavrinskys Plats respektive Liseberg Station har haft en stor inverkan på resultatet. Resultatet innebär att produktionen inte uppnår optimal kapacitet och effektivitet.

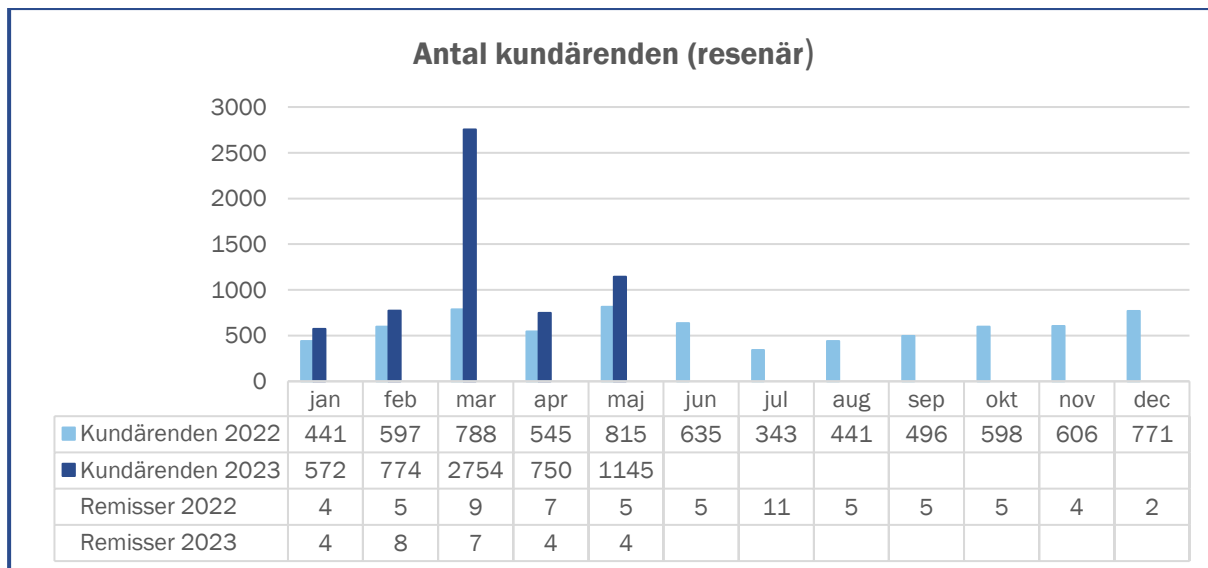
### Åtgärd:

Se produktstrategi 2023, Genomförandeplan Spårvagn samt underlag framkomlighetsanalys & åtgärder kort-/ medel- och långsikt. Även projekt "Punktighet" 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)

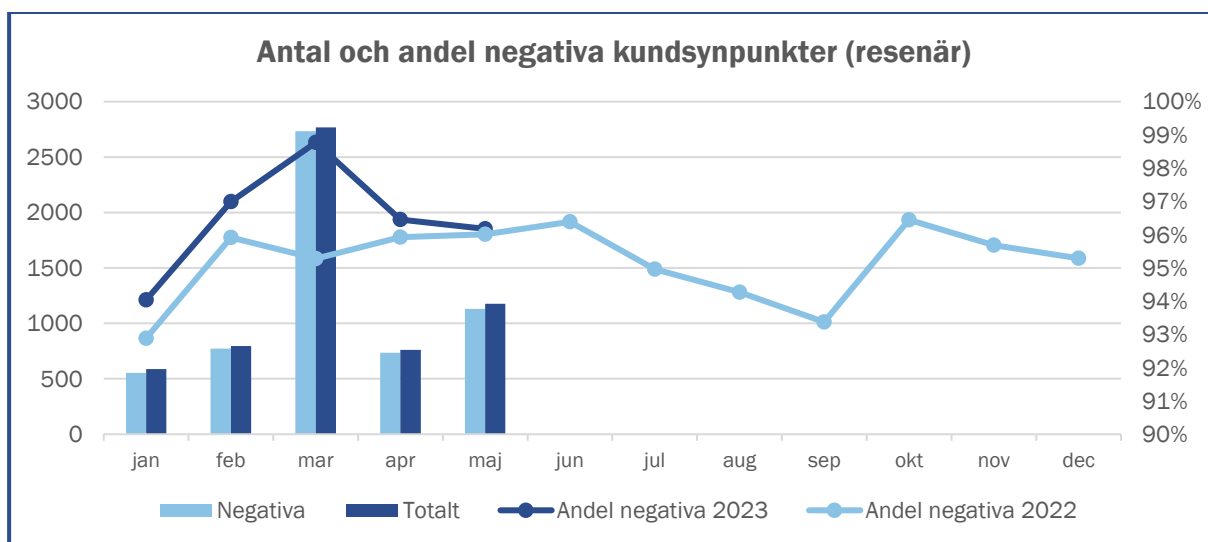
## 4.1.7 Kundärenden och kundsynpunkter (resenär)

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 sammanställts, det beror bland annat på att resenärer kan höra av sig till Västtrafiks kundservice efter händelsedatumet.



Källa: Västtrafiks rapport Kundsynpunkter; kundservice@sparvagen.goteborg.se

Antalet kundsynpunkter som visas i nedan diagram är de som våra resenärer lämnat till Västtrafiks kundservice relaterat till Göteborgs Spårvägar. Kundsynpunkterna är de som går att härleda till en specifik linje. Diagrammet visar negativa kundsynpunkter i förhållandet till totala kundsynpunkter.



Källa: Västtrafiks rapport Kundsynpunkter

## 4.1 Marknad och produkt (5|6)

Antalet kundsynpunkter som visas i nedan tabell är de som våra resenärer lämnat till Västtrafik kundservice relaterat till Göteborgs Spårvägar under 2023. Kundsynpunkterna 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        | 552        | 885         |     |     |     |     |     |     |     | 4861        |
| Förare                      | 78         | 82         | 94          | 98         | 124         |     |     |     |     |     |     |     | 476         |
| Fordon                      | 47         | 45         | 45          | 30         | 31          |     |     |     |     |     |     |     | 198         |
| Körde förbi hållplats       | 20         | 25         | 32          | 14         | 14          |     |     |     |     |     |     |     | 105         |
| Olycka/ Trafikolycka/ Skada | 7          | 20         | 10          | 7          | 5           |     |     |     |     |     |     |     | 49          |
| Trafikutveckling            | 13         | 4          | 5           | 7          | 12          |     |     |     |     |     |     |     | 41          |
| Hållplats/utrustning        | 2          | 10         | 3           | 3          | 12          |     |     |     |     |     |     |     | 30          |
| Fullsatt fordon             | 3          | 7          | 7           | 0          | 7           |     |     |     |     |     |     |     | 24          |
| Information på fordon       | 7          | 5          | 3           | 2          | 4           |     |     |     |     |     |     |     | 21          |
| Övrigt                      | 9          | 18         | 4           | 11         | 29          |     |     |     |     |     |     |     | 71          |
| <b>Totalt</b>               | <b>549</b> | <b>754</b> | <b>2726</b> | <b>724</b> | <b>1123</b> |     |     |     |     |     |     |     | <b>5876</b> |

Källa: Västtrafiks rapport Kundsynpunkter

### Analys:

Antal remisser i maj var 4 vilket är en minskning i jämförelse med föregående år samma månad. Totalt antal kundärenden i maj var 1145, vilket är en stor ökning i jämförelse med föregående år samma månad. Majoriteten resenärssynpunkter fortsatt relaterat till inställda turer och förseningar. Antalet resenärssynpunkter för kategorin *förare* har ökat, medan *fordon* har minskat jämfört med tidigare i år.

### Åtgärd:

För att effektivare kunna bedöma vilka åtgärder som borde vidtas och kunna följa upp om åtgärder gett resultat behöver avdelningar få anpassade rapporter. Ett nytt system för kundsynpunkter har lanserats av Västtrafik som innebär bättre analysrapporter. Tillfälligt sammanställs en anpassad månadsrapport som skickas till avdelningen Trafikpersonal och service med fokus på resenärssynpunkter om spårvagnsförare. I slutet av sommaren ska respektive avdelning börja få ett återkommande anpassat "PM" med bland annat analyskommentar från Marknad och produkt och statistik med utvalda kategorier resenärssynpunkter för systematiskt förbättringsarbete och utveckling. Tidigare sammanställning med förslag på åtgärder som föreslagits av avdelningarna från bland annat workshops kommer att finnas med i utskicken som avdelningarna sedan själva får ansvara för.

# 4.1 Marknad och produkt (6 | 6)

## 4.1.8 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.

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

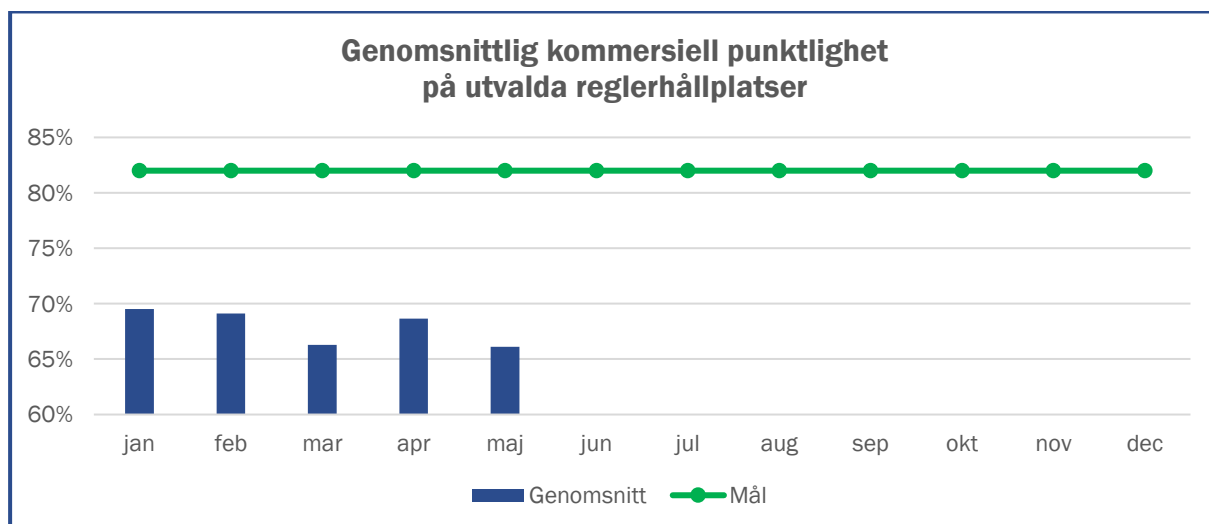
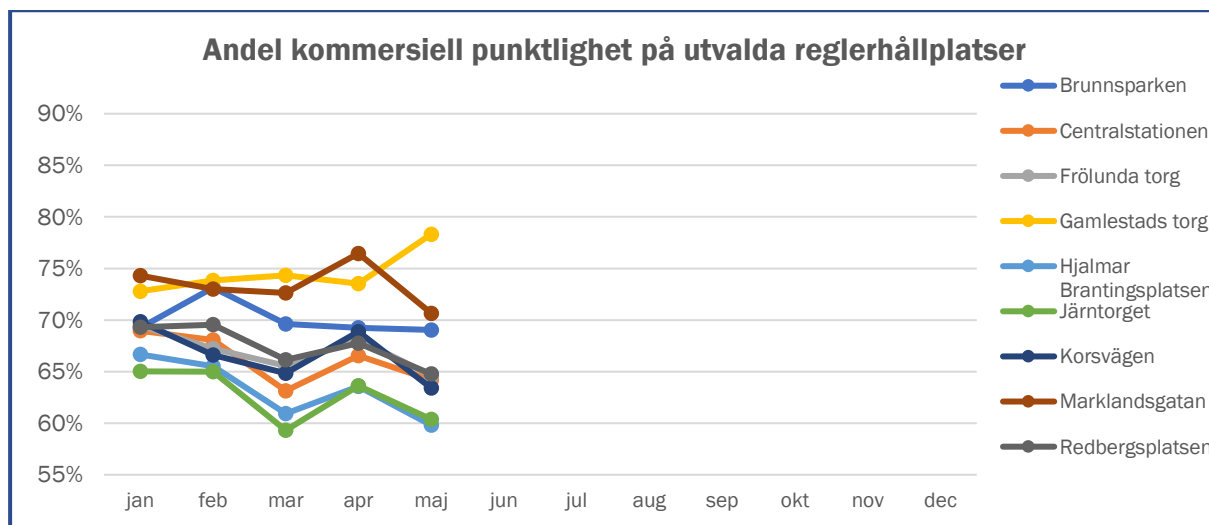
Varje år genomförs kulturpris utav jury som består av Kulturnämnden och styrelsen. Människan bakom uniformen (MBU) genomförs tillsammans med räddningstjänsten, polisen, stadsdelsnämnder och ambulans för att samverka med ungdomar som sker både vår och höst i två områden. Vi har ett partneravtal med Stadsmissionen 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                   | 40 %             |
| Gratifikationer                              | 30 mars                              | 100 %            |
| Sommar- och julgåva/aktivitet                | juni och december                    | 50 %             |
| West Pride                                   | 5 - 11 juni                          | 100 %            |
| Profilprodukter                              | löpande vid behov under året         | 40 %             |

## 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:

Maj månads resultat på 66,1 procent visar en lägre kommersiell punktlighet än föregående månad. Jämför man med resultaten från maj 2022 så har vi en genomsnittlig minskning på 9,1 procent, vilket visar att vi fortfarande är en bit bort från målet på 82 procent. I nuläget har vi för närvarande 23 olika begränsningar kopplat till hastighetssänkningar, vilket skapar förseningar längs hela spårvagnsnätet. Dock så har begränsningarna minskat med 5st sedan föregående månad. Under maj har 74 rapporterade förseningar på grund av broöppning på Hisingsbron registrerats. Totalt under maj månad så fanns 424 händelser registrerade i HOA med "Trafikstockningar" och 582 händelser "Försening" längs hela linjenätet, vilket påverkar den kommersiella punktligheten på reglerhållplatser. Detta går även att se under Trafikservicegrad-rapporten 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)

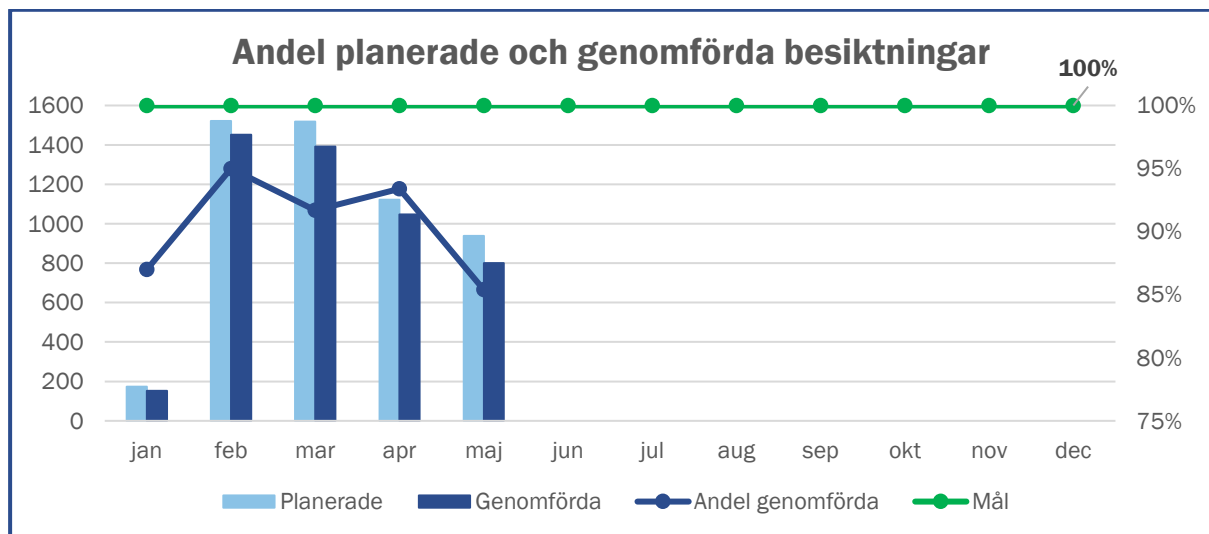
### 4.3.1 Andel planerade och genomförda besiktningar spårvägsanläggning

Under året planeras och genomförs besiktningar på spårvägsanläggningens många olika delar. Under 2023 omfattas följande besiktningsprotokoll:

*Spårbesiktningar:* säkerhetsbesiktning bana och underhållsbesiktning bana.

*Signal- och växelbesiktningar:* säkerhetsbesiktning växelområden, underhållsbesiktning växelområden, säkerhetsbesiktning SISÄ (Signalsäkerhets)-anläggningar (15 st), säkerhetsbesiktning punktsignalanläggningar (2 st), säkerhetsbesiktning gatuväxelstyrning, säkerhetsbesiktning växelomläggning, underhållsbesiktning växelomläggning och underhållsbesiktning växelvärme.

*Kontaktledningsbesiktningar (KTL):* säkerhetsbesiktning KTL (klass A, B och C beroende på trafikintensitet), underhållsbesiktning KTL (klass A, B och C), riktad besiktning KTL-kryss centrala områden och riktad besiktning KTL-kryss ytterområden.



Källa:

#### Analys:

Spårbesiktningar: Av 46st protokoll genomfördes 46st enligt plan. Signal- och växelbesiktningar: Av 748st protokoll genomfördes 618st enligt plan. Kontaktledningsbesiktningar: Av 143st protokoll genomfördes 136st enligt plan.

#### Åtgärd:

Spårbesiktningar: Besiktningar utförs enligt plan eller tidigare och bedömningen är att detta kommer fortsätta vara möjligt. Signal- och växelbesiktningar: Besiktningarna som inte är utförda enligt plan är 3st SISÄ och 1st punktsignalanläggning, detta har inte hunnits med pga. frånvaro i personalgruppen. Besiktningar kommer att utföras i juni. Kontaktledningsbesiktningar: Besiktningarna som inte är utförda enligt plan är isolationsmätning, de kommer att utföras i början av juni. Isolationsmätning är en besiktning där man besiktar en femtedel varje år. Att denna besiktning blir några veckor försenad påverkar inte kontrollen på anläggningen.

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (2 | 6)

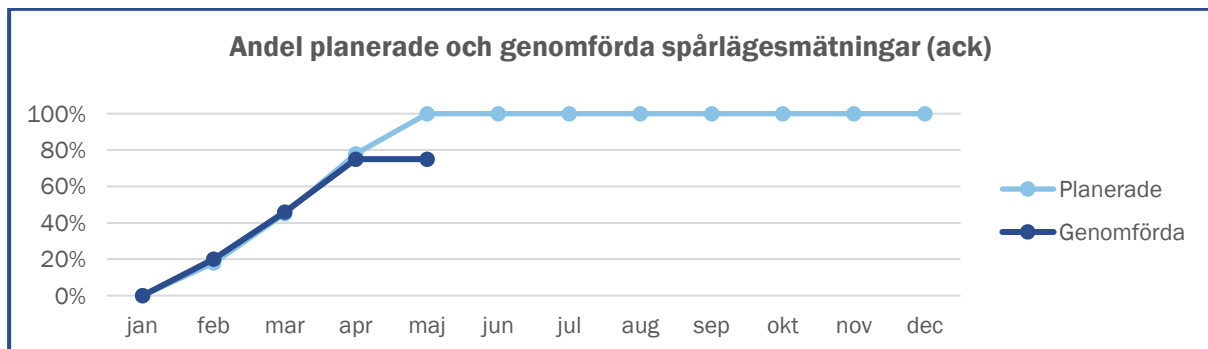
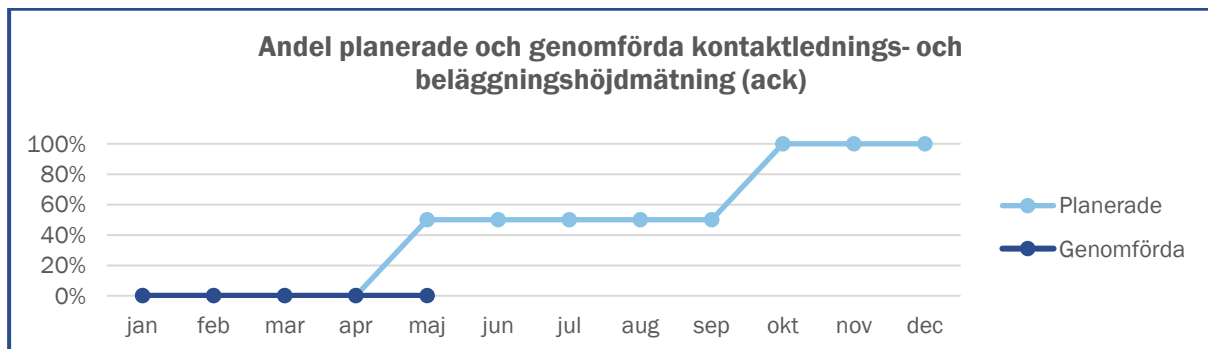
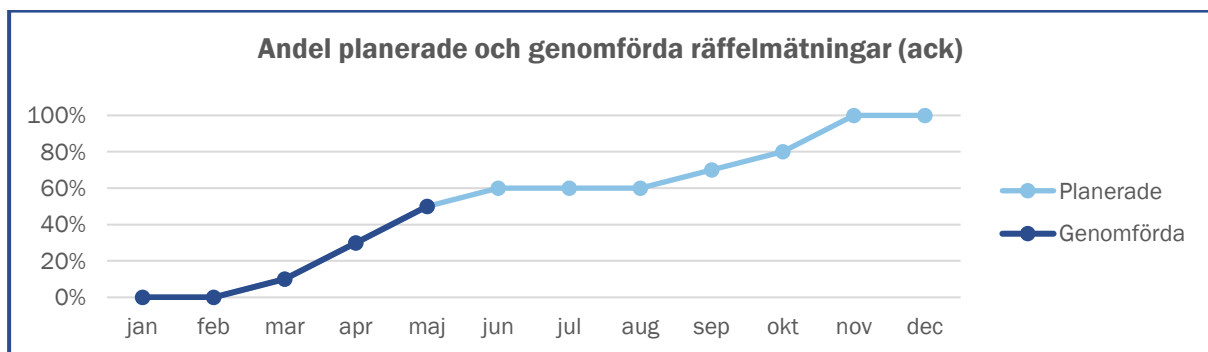
### 4.3.2 Andel planerade och genomförda mätningar spårvägsanläggning

Under året planeras och genomförs mätningar på spårvägsanläggningens många olika delar. Mätningarna under 2023 delas in 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 rälen räfflor för att minimera vibrationsskador på anläggningen/spårvagnarna då vibrationsskadorna har stor negativ påverkan på anläggningens/spårvagnarnas livslängd.

**Kontaktlednings- och beläggningshöjdmätning:** Beläggningsmätning av spårvägsanläggningens gatuspår i syfte att erhålla information till besiktningsman om brister i beläggningen. Mätning av kontaktledningens position (zick-zack), tjocklek samt höjd i syfte att erhålla information till besiktningsman om förändring inför kontaktledningens säkerhets- och underhållsbesiktning.

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



Källa:

#### Analys:

Räffelmätning enligt plan. Kontaktlednings- och beläggningshöjdmätning ej utförd. Spårlägesmätning ligger efter plan.

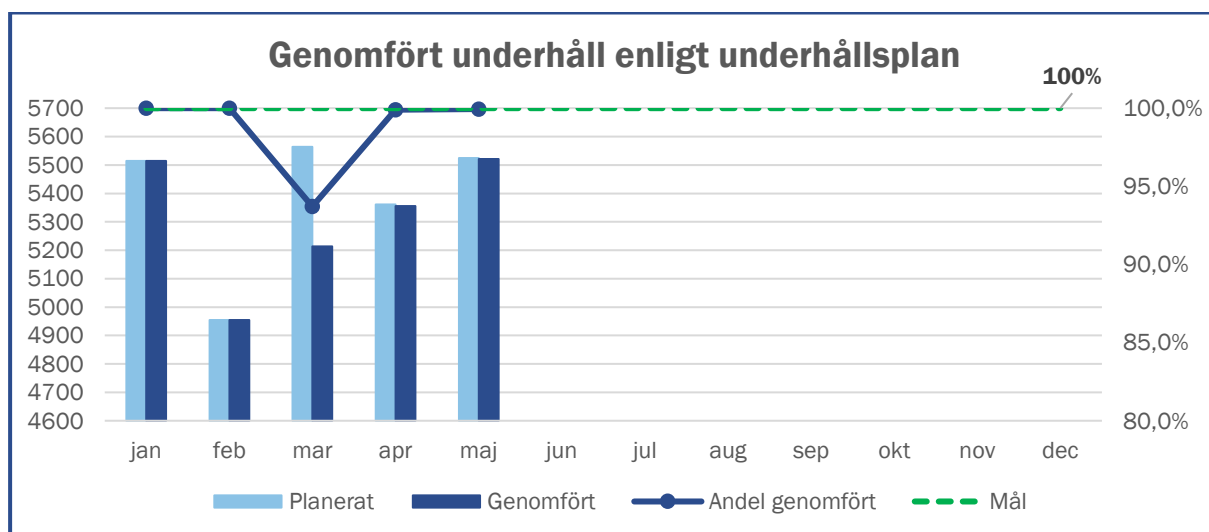
#### Åtgärd:

Kontaktlednings- och beläggningshöjdmätning kommer att göras i mitten av juni, anledningen är att fordonen som används till dessa mätningar inte har varit i drift. Spårlägesmätning har prioriterats ner till förmån för mätuppdrag i produktionen, data från spårlägesmätning kommer användas vid spårbesiktning efter sommaren och har ingen påverkan om allt är mätt innan augusti. Spårlägesmätning kommer vara klar under juni.

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (3 | 6)

### 4.3.3 Genomfört underhåll enligt underhållsplan spårvägsanläggning

Under året planeras och genomförs driftåtgärder på spårvägsanläggningens många olika delar. De planerade driftåtgärderna i underhållsplanen är rengöring av spår, spolning av växlar och avvattningsanordningar. Nedan anges antal genomförda driftåtgärder med godkänt resultat.



#### Analys:

Andel genomfört underhåll i maj är 99,9 procent. Då ett fel upptäcktes på vår skenrensansare så var denna tvungen att gå till reparation så vi kunde inte köra på 3 dagar.

#### Åtgärd:

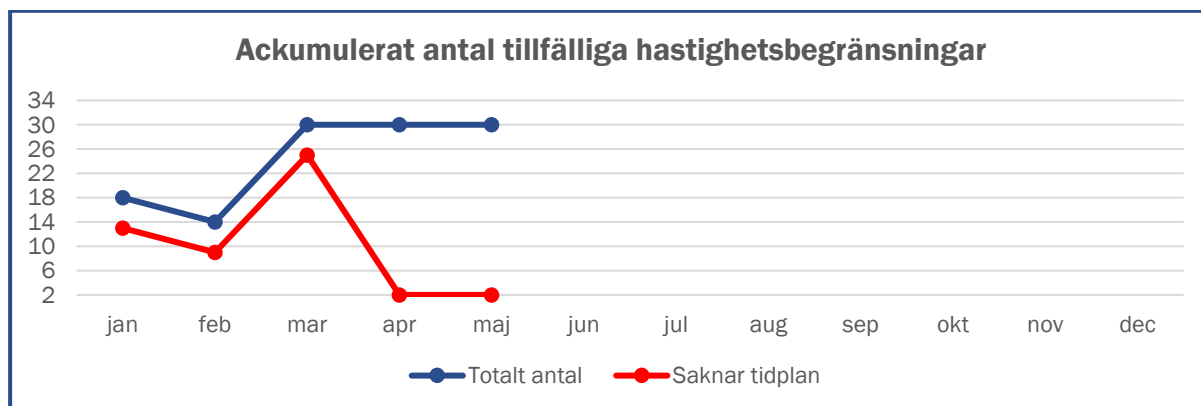
Det som missades under maj kommer att utföras i juni.



## 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 genomförts. 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 maj månads utgång fanns 30st aktiva hastighetsbegränsningar. Maj har varit en månad med fortsatt högt antal hastighetsbegränsningar. Varmt väder med sol och hög temperatur resulterade i ex. solkurvor. Under maj månad har 9st planerade blivit utförda och 9st tillkommit.

Den från april uppstartade gemensamma arbetsgruppen GS och Stadsmiljöförvaltningen med syfte att tillsammans fokusera på att öka takten i arbetet med att åtgärda de avvikelser i spårvägsanläggningen som ger hastighetsbegränsningar har fortsatt träffas. Ett målmedvetet arbete i gruppen har lett till att tidplan kunnat upprättas för många men inte för samtliga. Konsekvensen är omplaneringar av redan planerade projekt som ev. skjuts framåt i tiden till förmån för åtgärd av hastighetsnedsättningar. Hastighetsnedsättningarna innebär stora belastningar för GS som organisation med omplaneringar och störningar som påverkar arbetsmiljön för framför allt spårvagnsförare, medarbetare på trafikledning och medarbetare som arbetar med spårvägs-anläggningen så som besiktningsmän, produktionsplanerare och tekniker.

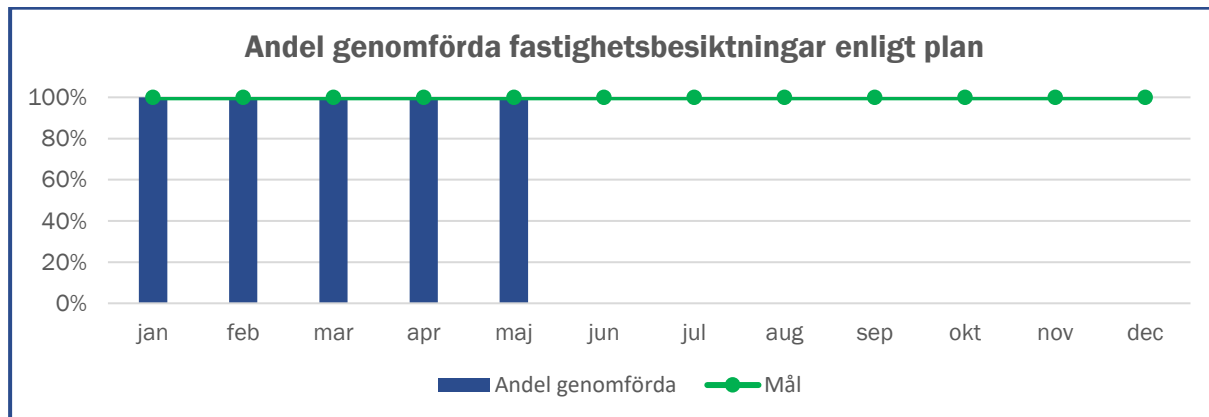
#### Åtgärd:

Under juni är åtgärd planerad för 7st hastighetsbegränsningar. Prognos just nu är att 23st av de aktiva kommer att kunna vara åtgärdade innan 2023 är slut och prognostiserad tidplan finns från SMF på samtliga utan 2st som är under utredning. Åtgärd av hastighetsbegränsningar har fortsatt högsta prioritet vilken får som konsekvens av delar av dem redan inplanerade projekten kan komma att skjutas framåt i tiden.

## 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) samt SMF och VF fastigheter varje månad. Nedre diagram anger andel genomförda besiktningar enligt plan.



Källa: Besiktningsjournal

#### Analys:

Samtliga besiktningar genomförda enligt plan.

#### Åtgärd:

Samtliga besiktningar utförda enligt plan och bedömningen är att detta kommer fortsätta vara möjligt.

### 4.3.6 Andel felanmälningar fastighet

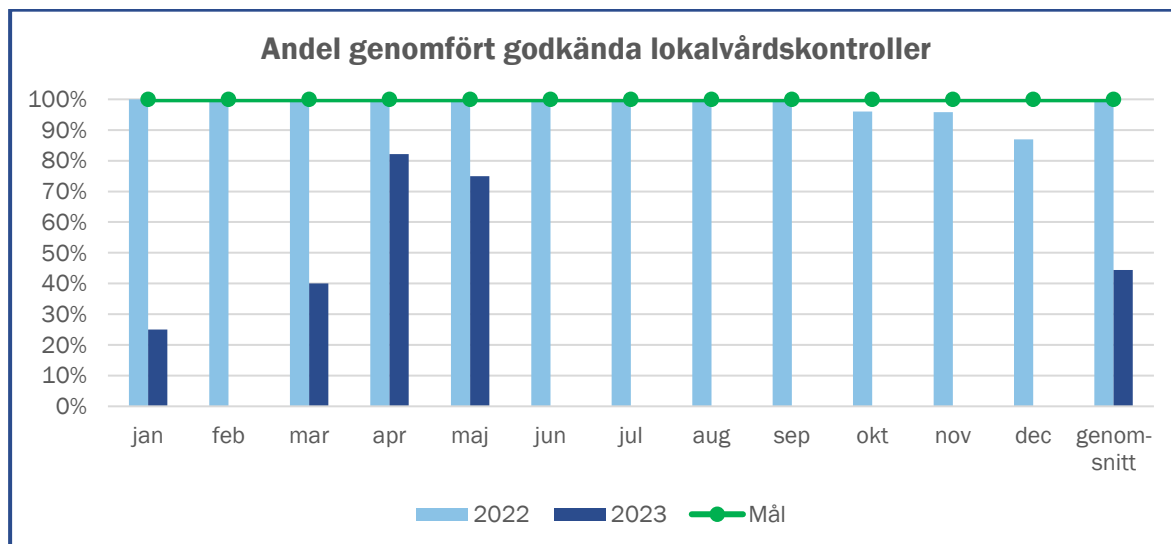
När fel uppstår i fastigheten anmäls dessa. Felanmälningen mottas och eventuella åtgärder planeras in. Antal felanmälningar följs upp och registreras på olika feltyper. Även status på varje felanmälan noteras om den är åtgärdad, pågår eller kommer att utföras.

Ska uppdateras.

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (6|6)

### 4.3.7 Andel genomfört godkända lokalvårdskontroller

Lokalvård utförs av upphandlas entreprenör. Lokalvårdskontroller utförs med syfte att följa upp så lokalvård utförs enligt avtal. Under 2023 ingår kontrollområdena inventarier, väggar, golv, tak (inspektera skräp och lös smuts, damm och fläckar). Lokaler som ingår är Rantorget, Ringlinjen/Museet, Göta Källare, depå Majorna, depå Slottskogen, depå Ringön, Gullbergsvass, Hammarkullen samt personalrum runt om i staden.



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

#### Analys:

Fortsatt hög procent jämfört med början av året. För lite data för att dra några direkta slutsatser av detta.

#### Åtgärd:

Inga nya åtgärder. Föregående är pågående.

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

| Spårvagnstyp | M29  | M31   | M32 | M33         | M34 (2024) | Totalt maj 2023 |
|--------------|------|-------|-----|-------------|------------|-----------------|
| Antal i maj  | 51 * | 80 ** | 62  | 33 (+1) *** | 0          | 226             |

\*varav 3st är i Västerås på rostsanering, \*\*varav 2st är i Tjeckien på revision, varav 1st är i Västerås på retrofit

| Veckodag | Maxantalet planerade fordon i samtida omlopp | Antal totala fordon (med pedal-set) i maj | Andel reservflotta i maj |
|----------|--|---|--------------------------|
| mån-tor  | 163  | 200,5                                     | 23,0%                    |
| fre      | 163  | 200,5                                     | 23,0%                    |
| lör      | 127  | 200,5                                     | 57,9%                    |
| sön      | 105  | 200,5                                     | 91,0%                    |

### 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.

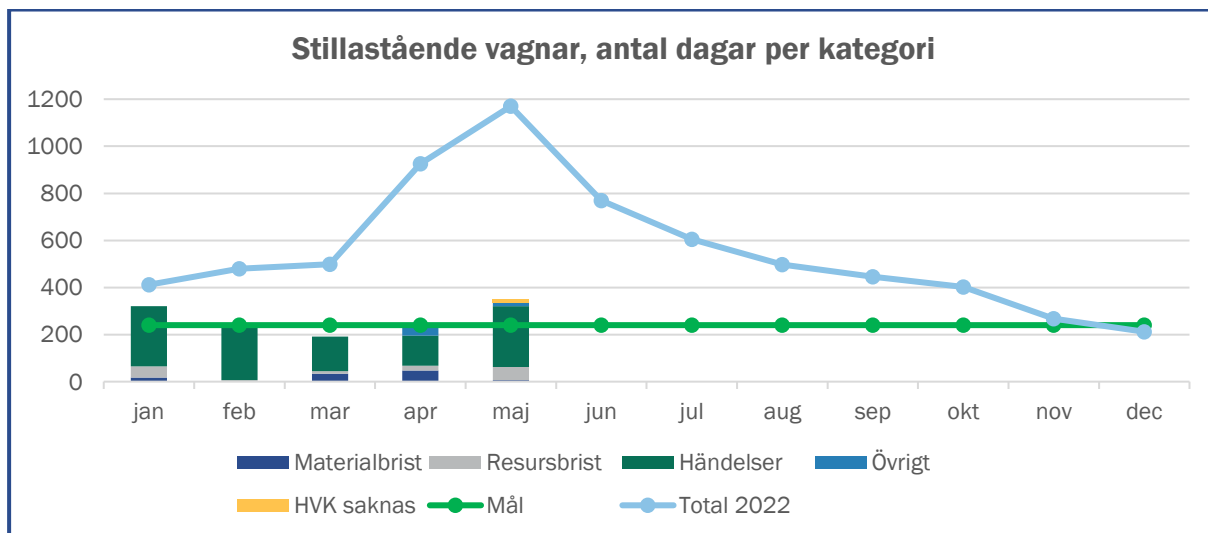
**Högvärdeskomponent (HVK) saknas:** Material som Västtrafik anskaffar saknas skall orsaka 0 stillastående dagar per månad.

**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: Fordonavstämningssjournal

#### Analys:

Materialbrist är låg med endast 7 dagar stillastående. HVK saknas har denna månad 14 dagar. Resursbrist har denna månad orsakat 55 dagar stillastående. Främst gäller detta kö för hjulbyten. Händelser har denna månad orsakat 259 dagar totalt. Problematiken med lackboxen och dess ventilation bygger upp en lång kö för krocklagning. Övrigt 14 dagar stillastående.

#### Åtgärd:

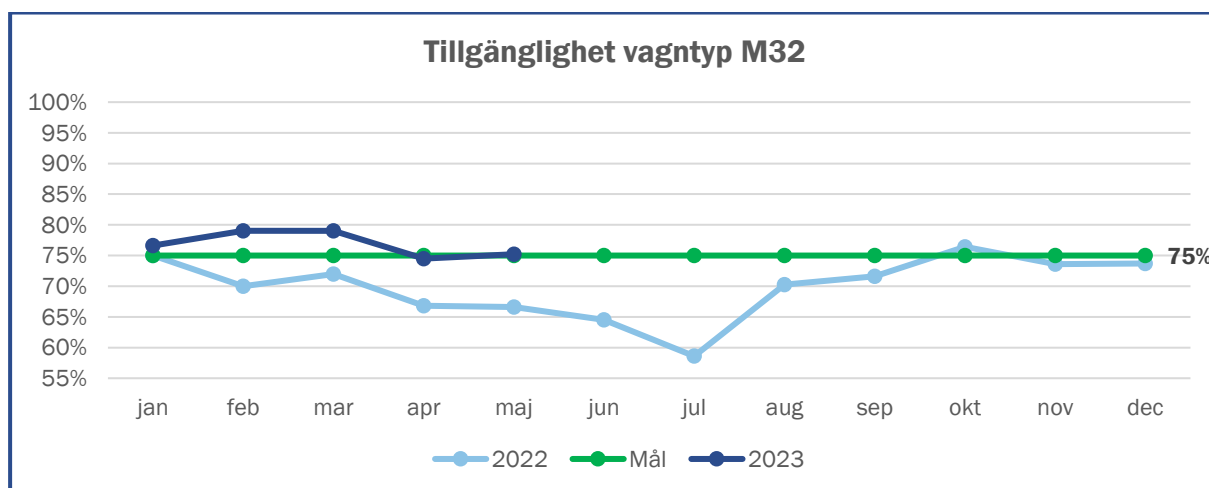
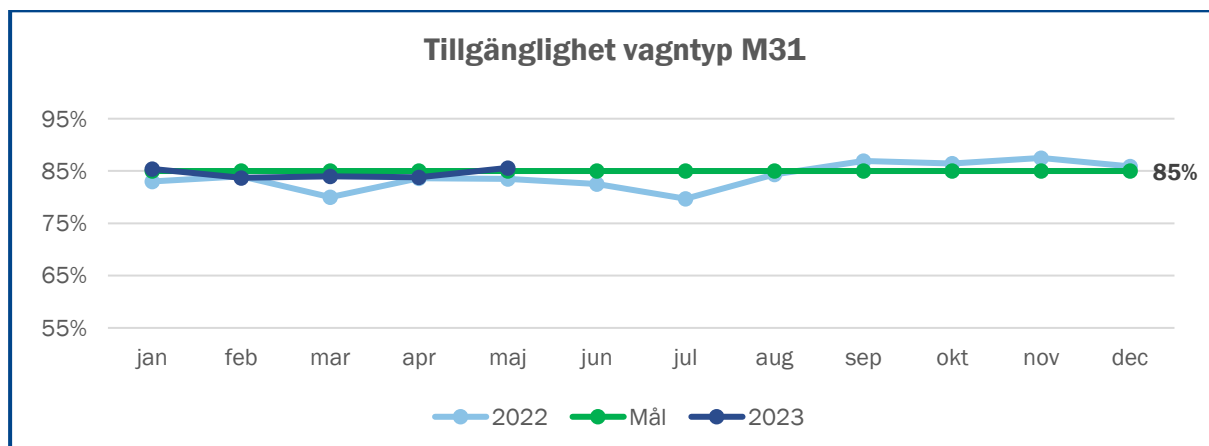
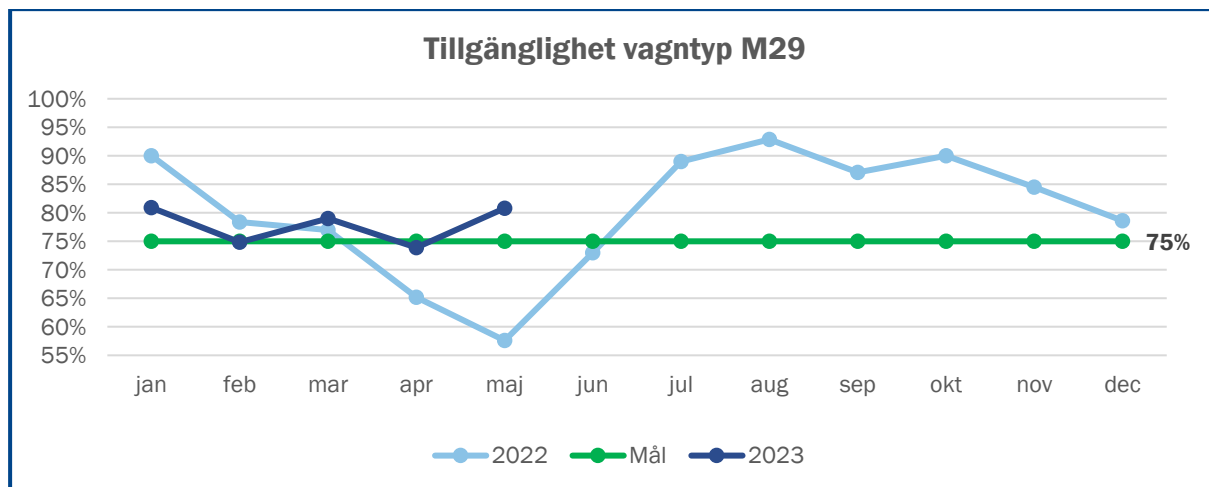
Stor mängd ökade händelser. Främst problematik med utrustning och lokaler. Frågan är lyft till Västtrafik och Västfastigheter.

# Fordon och driftsäkring (2 | 6)

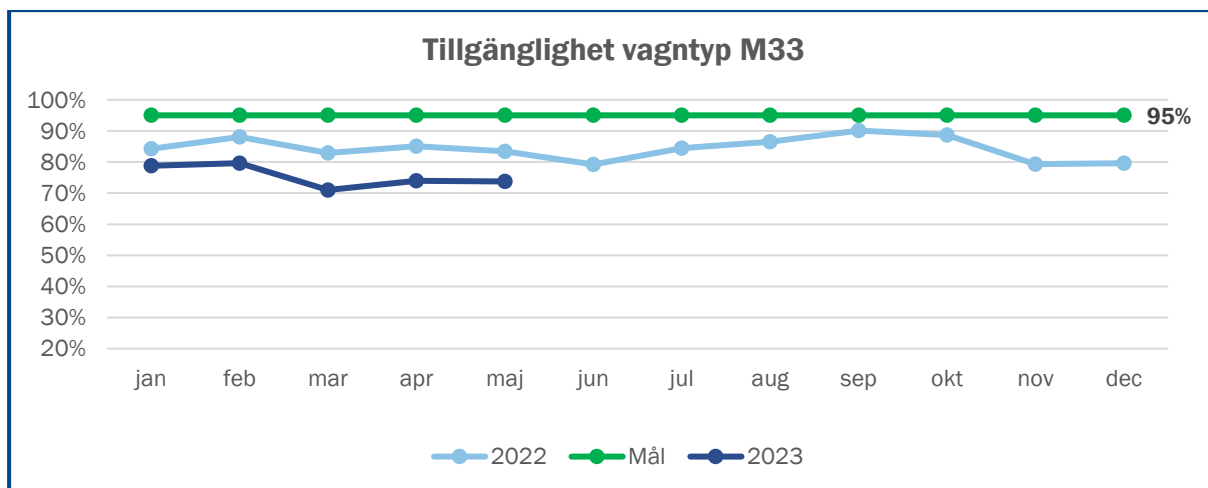
## 4.4.3 Tillgänglighet spårvagnsflottan

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:

Tillgängligheten är stabil över lag och med en ökning på M29 med en hemkommen vagn ifrån Västerås. M33 fortsatt låg på grund av retrofit och seriefel som utreds. Även ett antal M33 står för krockskador.

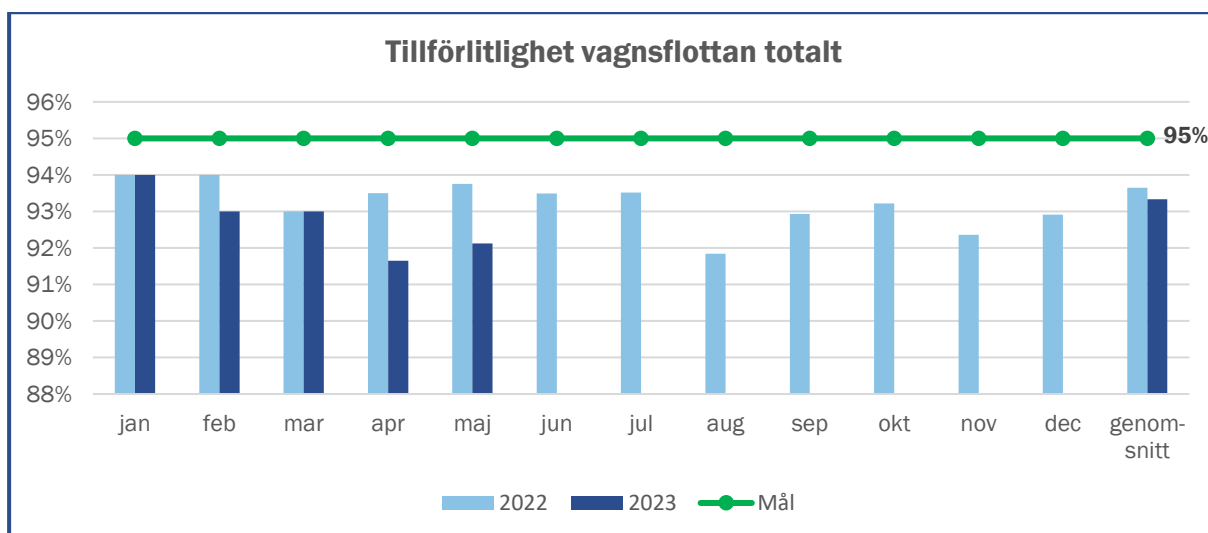
### Åtgärd:

Vi kommer att följa upp projekten och reservdelar lite mer på måndagsmöten.

### 4.4.4 Tillförlitlighet spårvagnsflottan

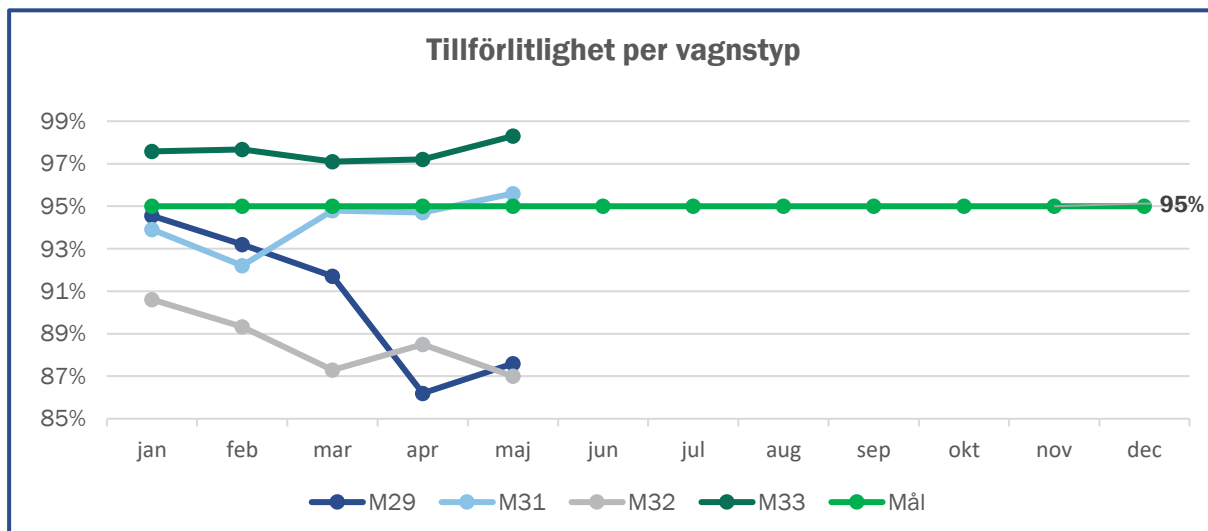
Tillförlitlighet vagnsflottan totalt och per vagnstyp anger andel omlopp utan indragningar, förseningar och stopp på grund av enbart tekniska anledningar. Anger medelvärde över månaden för antalet omlopp utan tekniska störningar för varje vagnsmodell.

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:

Över lag har tillförlitligheten höjts med några procentenheter. Dessvärre har M32 gått ner på grund av fel i kylsystemet som börjar rapporteras in när yttemperaturen börjar gå upp. I övrigt är dörrsystem det vanligaste felet.

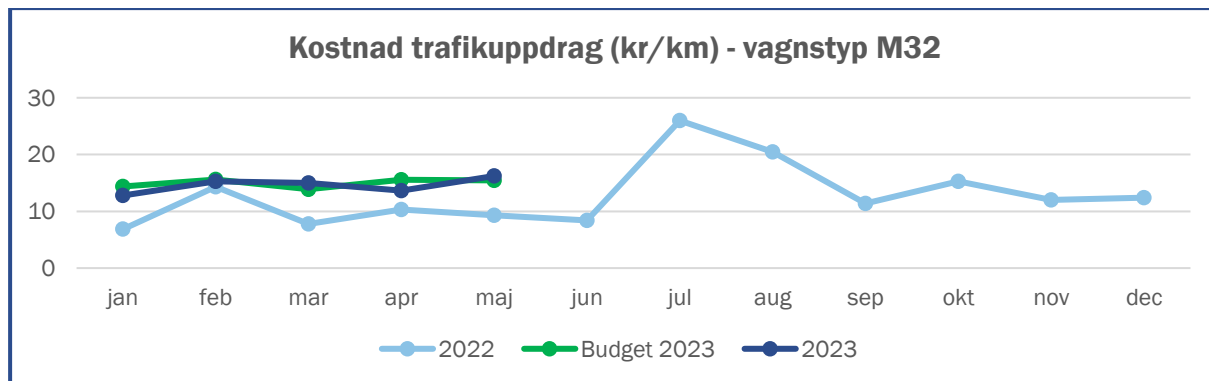
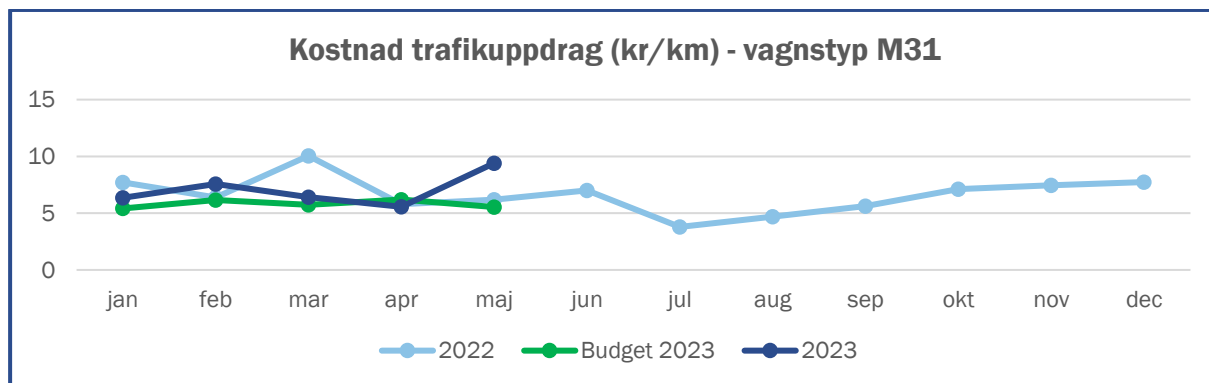
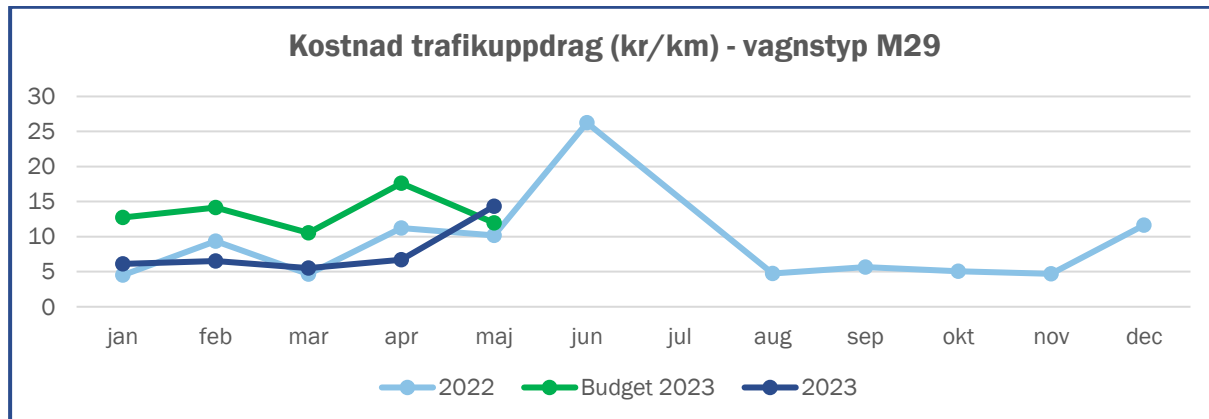
### Åtgärd:

Fortsatt kontroll av kylsystemet inför sommaren.

## 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:

Under maj månad har M29 gått 20 procent över budget och M31 nära 70 procent över och M32 5 procent över. En djupare analys kan ej göras då verktygen fortfarande saknas i SUP. Över lag är den drivande kostnaden avhjälpande hjulbyten på m31 (9st oplanerade) samt tillverkning av dynor internt för sommaren.

#### Åtgärd:

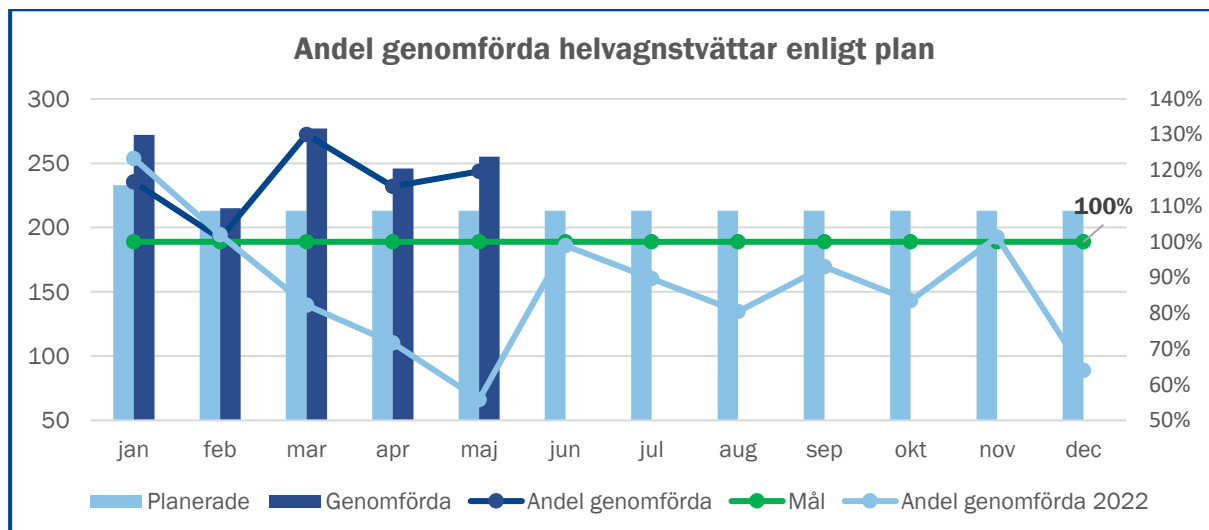
Saknar fortsatt verktyg för ekonomisk följning i detalj på arbetsorder-nivå med rätt information. Bevakar kostnaden under sommaren.



## 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 maj var antalet planerade 213st helvagnstvättar, utförda var 253st vilket är högre än målet. Om vi lyckas behålla dessa nivåer under hela sommaren så kommer vi att utvärdera möjligheten att kunna öka antal planerade helvagnstvätt upp till 250st för nästa vinterperiod.

#### Åtgärd:

Inget behov av åtgärd.

### 4.4.7 Andel genomfört dagligt spårvagnsunderhåll enligt städkstandard 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).

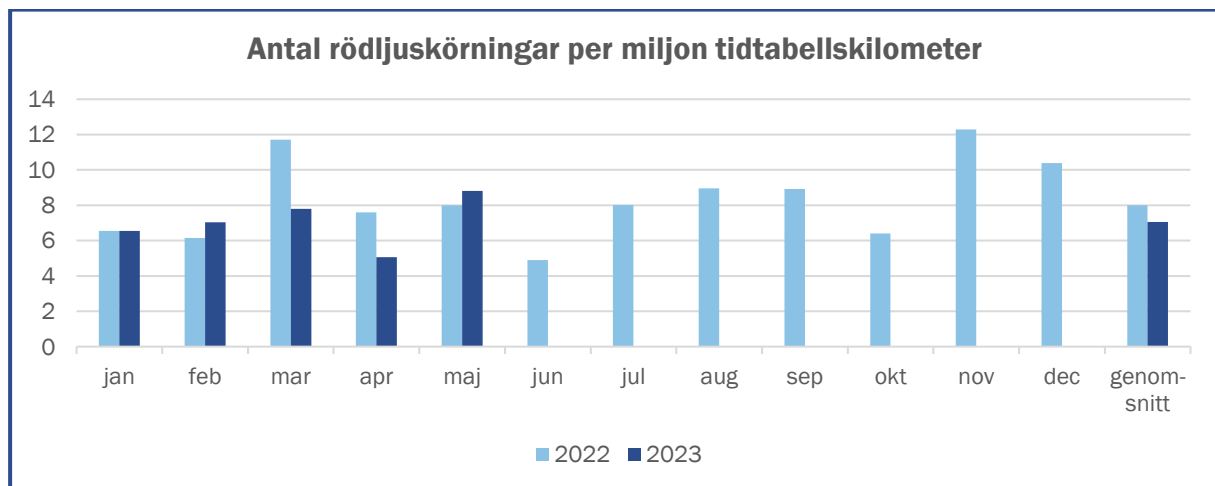
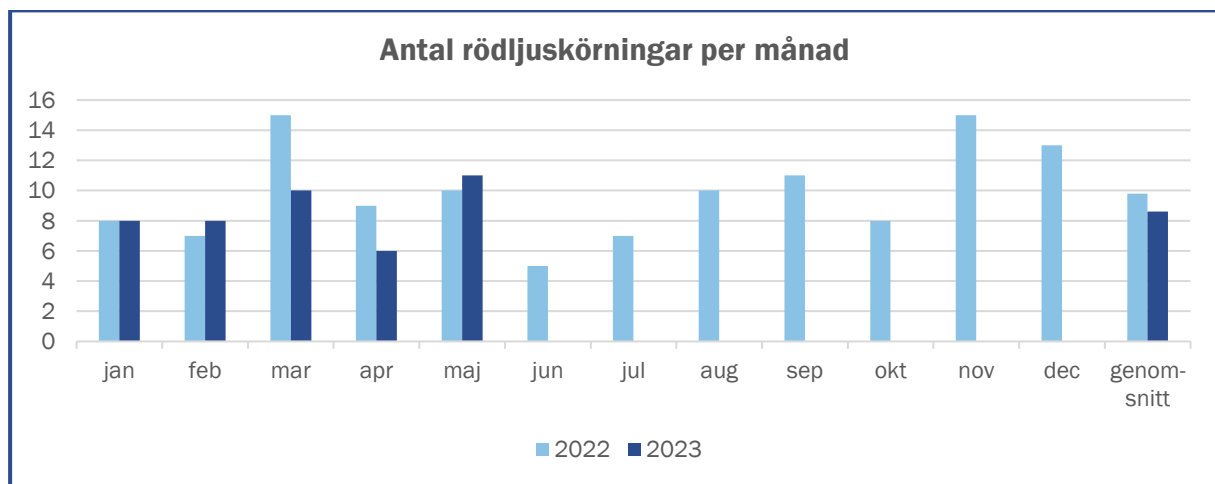
OBS: Eftersom informationen från Bokksus inte är klar förrän den tredje veckan i varje månad ligger statistik släpande med en månad.

| Antal förare | Heltidsanställda | Deltidsanställda | Timanställda |
|--------------|------------------|------------------|--------------|
| April 2023   | 560 (516)        | 37 (34)          | 65 (65)      |

Källa: Bokksus

### 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:

De ligger kvar på samma nivå, gemensam nämnare i många av fallen är att föraren inte får stopp på vagnen framför signalen, utan vagnen glider förbi signalen 1-2 meter.

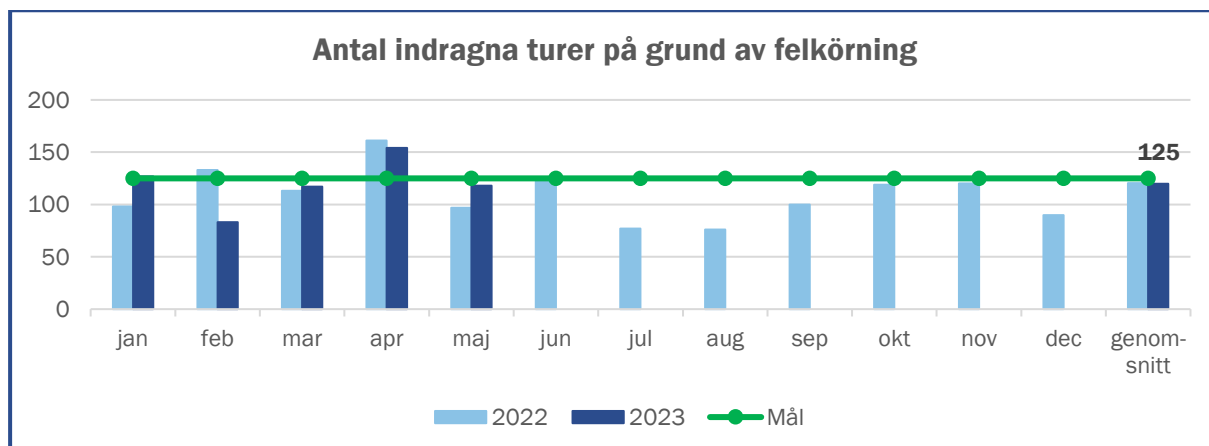
#### Åtgärd:

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 repetition vid utbildningsenheten.

## 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:

Den plats där flest felkörningar sker är i Brunnsparcken. Flest linjer korsar Brunnsparcken, men i dagsläge är det ett antal linjer som kör annorlunda pga. arbeten på banan vilket gör att fler kör fel.

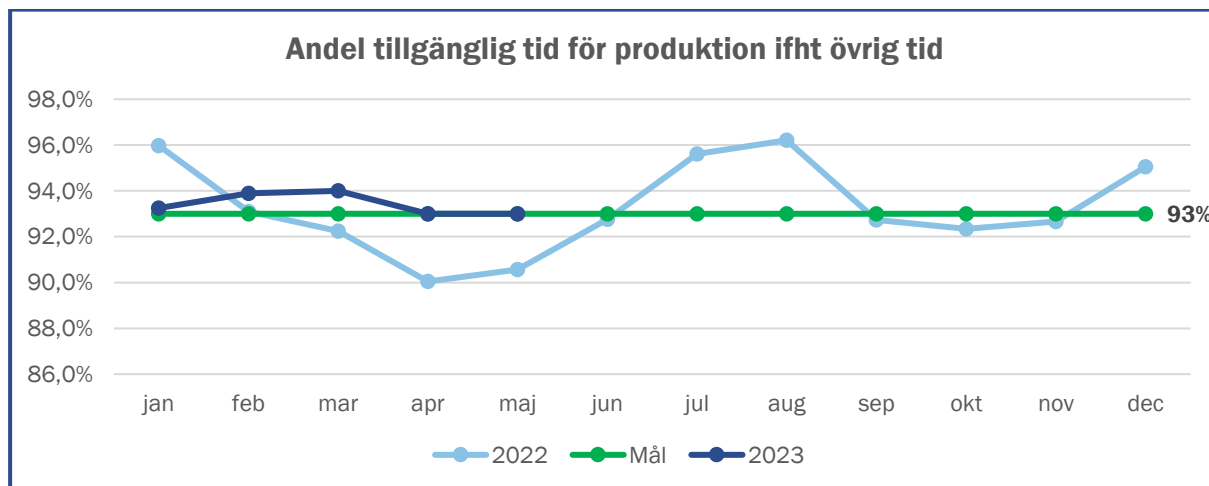
#### Åtgärd:

Vårens APT har haft felkörningar på agendan för att öka medvetenheten och vikten av att hålla nere felkörningarna. Nu kommer resultaten att analyseras och följas upp.

## 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**