

2023

Diarienummer 0005/23
2023-07-13

MÅNADSRAPPORT



Göteborgs
Spårvägar

Juni

Månadsrapport 2023

Innehållsförteckning

1. Inledning	2.
1.1 Syfte	
1.2 VD sammanfattar	
<hr/>	
2. Övergripande leveranser	3–18.
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/>	
3. Stödjande avdelningars leveranser	19–40.
3.1 Ledning och kommunikation	
3.2 SKIP och förbättring	
3.3 HR och kultur	
<hr/>	
4. Operativa avdelningarnas leveranser	41–63.
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

Juni månad har passerat och det har inneburit att vår trafikproduktion har varit utmanande med en lägre leveransförmåga än normalt. Vi ligger på en leveransförmåga på ca 92% om man räknar med både interna och externa orsaker. Huvudorsaken till detta är externa faktorer så som stora utmaningar med infrastrukturen, samt stora arbeten på till exempel Åkareplatsen vilket påverkade både framkomligheten och punktligheten betydligt. Andra utmaningar med banan har även lett till många hastighetsnedsättningar vilket i sin tur leder till mera förseningar för resenärer. Vår punktlighet ligger på 69% 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. Antalet vägtrafikolyckor fortsätter att minska från tidigare i år vilket är en positiv signal. Vi ser att antal i antal olyckor så är det sammanstötningar med personbilar som ligger i toppen.

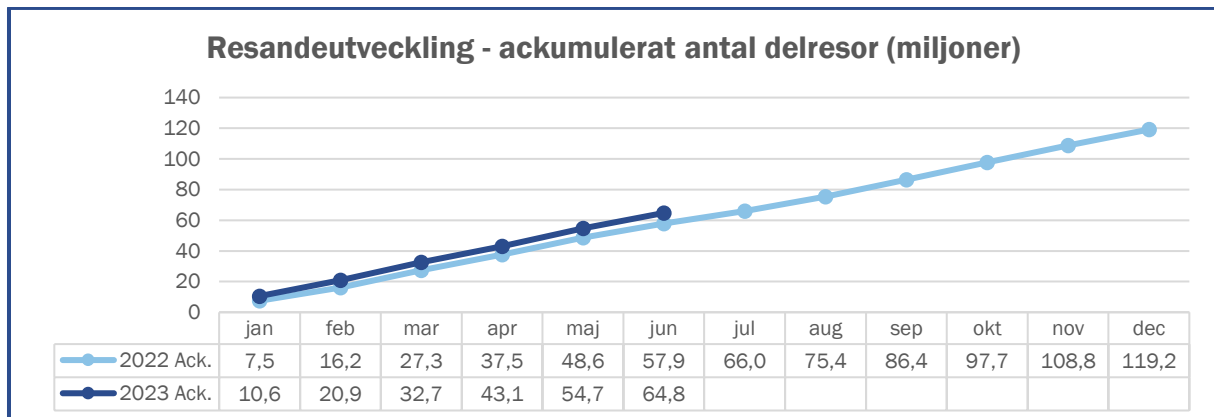
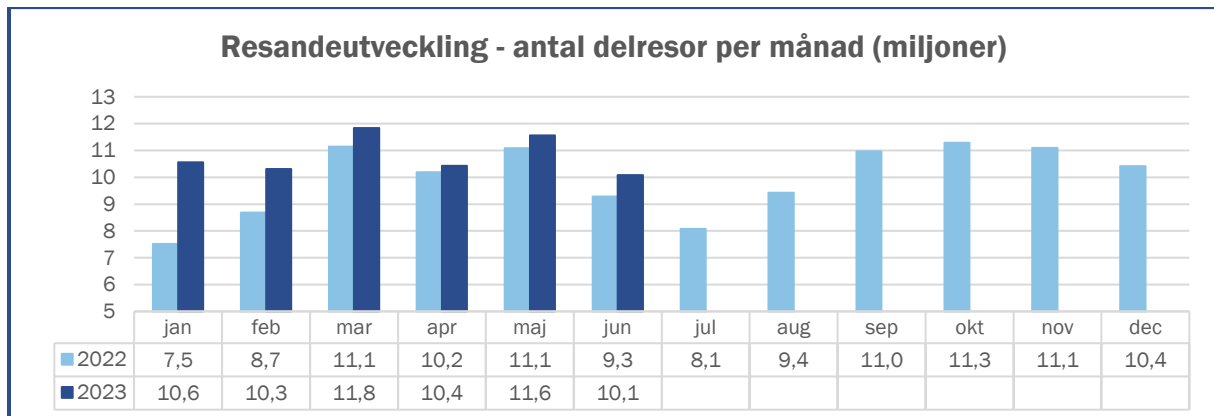
Resandet fortsätter att öka och under juni månad hade vi 10,1 miljoner delresor vilket är en ökning med 8,6% i jämförelse med juni 2022. Ackumulerat antal delresor för första halvan av 2023 är 64,8 miljoner, vilket är 11,9% mer än samma period 2022.

Göteborgs Spårvägar visar för juni ett rörelseresultat på 8,6 mkr. Trafikavtalet (TA) visar ett resultat på 20,0 mkr och Utförande-entreprenadavtalet (UEA) -11,4 mkr. Prognosen pekar på ett överskott inom TA med ca 20 mkr och ett underskott inom UEA med ca -14 mkr. Arbeta 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:

I juni 2023 är antal delresor 10,1 miljoner vilket är en ökning med 8,6% i jämförelse med juni 2022. Det är överraskande att resandet har ökat stort i juni trots spårarbetet Åkareplatsen som innebär bland annat att flera linjer deltas i två vid Centralstationen och dessutom körde vi lovtabell.

Akkumulerat antal delresor januari-juni 2023 är 64,8 miljoner, vilket är 11,9% mer än januari-juni 2022.

Åtgärd:

Produktstrategin ingår nu i samma dokument som affärsplanen i stället för att vara ett separat dokument. Förslag om att kommunicera ut affärsplanen 2023 har skickats till kommunikationsavdelningen.

För att bibehålla resandet behöver bland annat fordonsfel, fordonsbrist och förarbrist långsiktigt åtgärdas 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, men risken är att biljettpriserna kommer att höjas år 2024.

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.

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

Källa: Västtrafiks Navet, Kundnöjdhetsindex ombord / KNO

Analys:

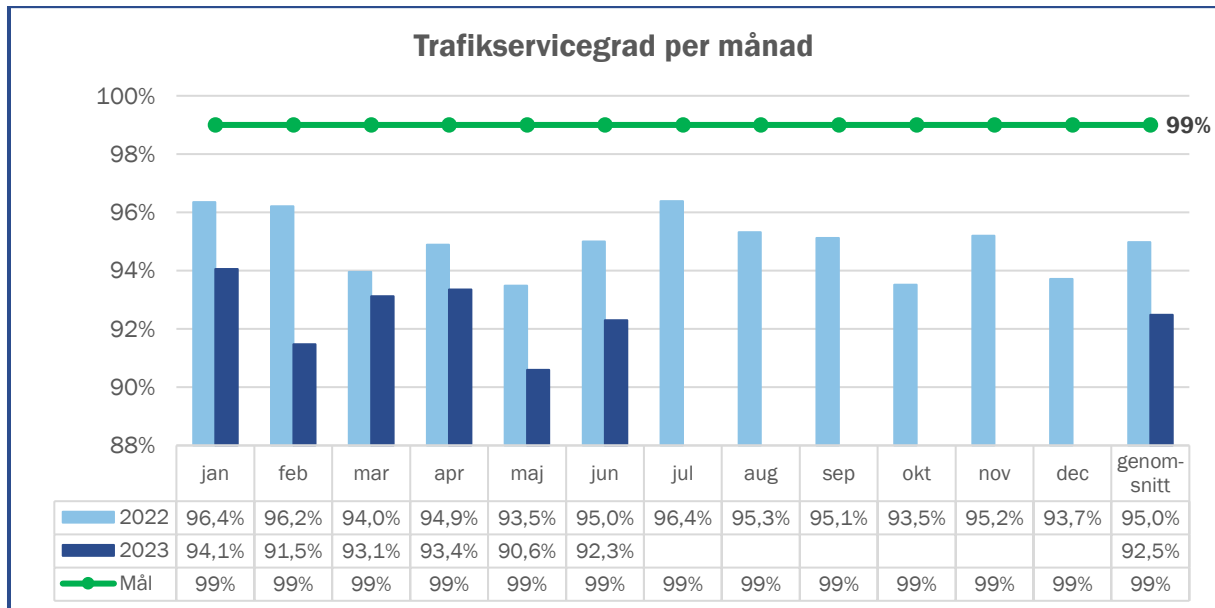
Samtliga siffror har blivit sämre resultat vilket troligen på grund av flera faktorer. Resandet har ökat sedan årsskiftet, brist på förare, flera spårarbeten i centrala delar, Västlänken har startat fler arbeten, kundsynpunkterna har ökat i samma takt som resandet.

Åtgärd:

Trafiken begränsas på flera sträckor från augusti efter sommartabellen tar slut på grund av brist på förare. Detta är i samverkan med Västtrafik som dessa reduceringar sker och därför får det konsekvenser även längre fram. Vi är i ett skede när trafiken blir svårare för våra förare att ta hand om i och med ovanstående nämnda faktorer i analysen. Det handlar om fortsatt aktivt arbete att få in fler nya förare, fortsätta motivera förarna från Gruppchefernas sida som är närmsta ledare. Under förarforum och APT:er, låta dessa frågor ta större plats.

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:

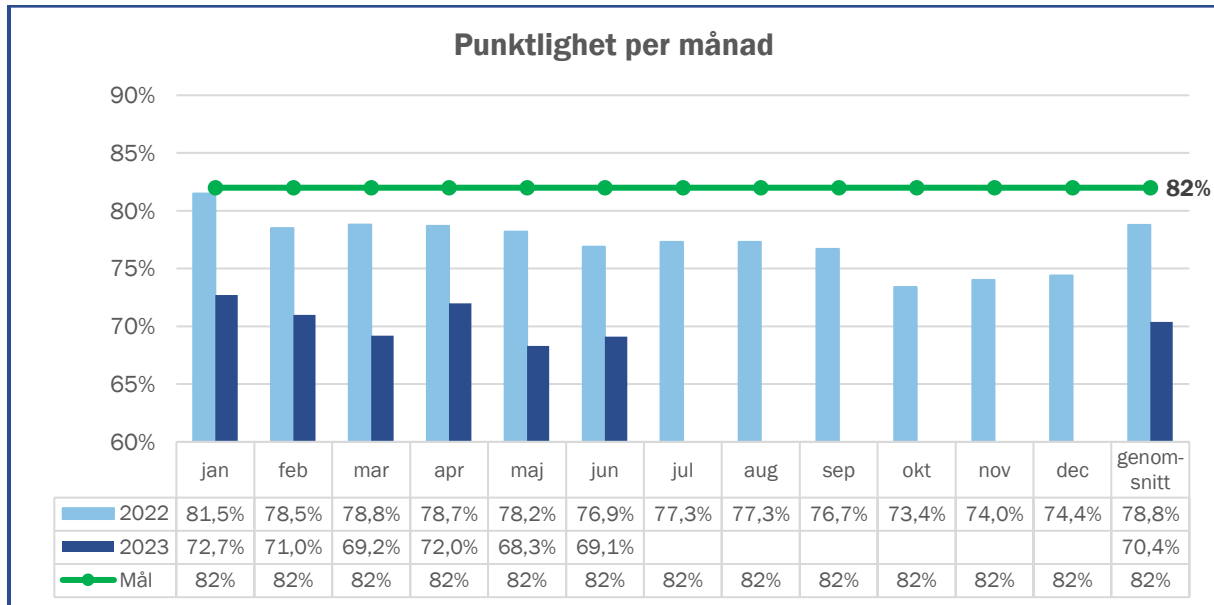
I juni når vi en trafikservicegrad (störningsfri trafik) på 92,3%. Jämfört 2022 låg trafikservicegraden för juni på 95%. Det planerade arbetet vid Åkareplatsen i början av juni påverkade framkomligheten stort och skapade en del köer. Förseningar och trafikstockningar står tillsammans för 1742 störda turer. I maj var motsvarande siffra 2127 st. Förutom arbetet vid Åkareplatsen beror framkomlighetsproblemen till stor del på ett ökat antal hastighetsnedsättningar i banan. Juni har även vart varm och flertalet vagnar har tagits in i depå för att se över klimatanläggningen då den inte kunnat ge ett tillfredställande klimat för föraren. Antalet störda turer på grund av klimatanläggning uppgår till 218 störda turer. Förarbristen är fortsatt stor och orsakar 1464 störda turer under juni. Motsvarande i maj var 887 störda turer.

Åtgärd:

Stadsmiljöförvaltningen och Infrastruktur och Driftsäkring arbetar för att åtgärda hastighetsnedsättningarna. Fortsatt arbete med att utveckla trepartssamverkan mellan Göteborgs Spårvägar, Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen för gemensam plan för underhåll/utveckling av banan samt öka framkomligheten och en trafiksäker reshastighet. Fordon och Driftsäkring samarbetar med extern leverantör som servar klimatanläggningarna. Dessutom har man installerat en extern luftkylare i M32 som komplement till vagnens ordinarie klimatanläggning.

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 är fortsatt låg. I juni har vi en punktlighet på 69,1%. I juni 2022 låg punktligheten på 76,9%. På samma sätt som hastighetsnedsättningarna och spårarbeten påverkar vår trafikservicegrad, så påverkar det såklart även vår punktlighet. Hastighetsnedsättningar, med bland annat en begränsning på 5 km/h i Brunnsparken, gör det svårt att hålla tidtabellen. Därtill framkomlighetsproblem såsom trafikstockningar, fordonsfel, broöppning av Hisingsbron och hinder i banan, gör att vi är långt från vårt mål på 82%.

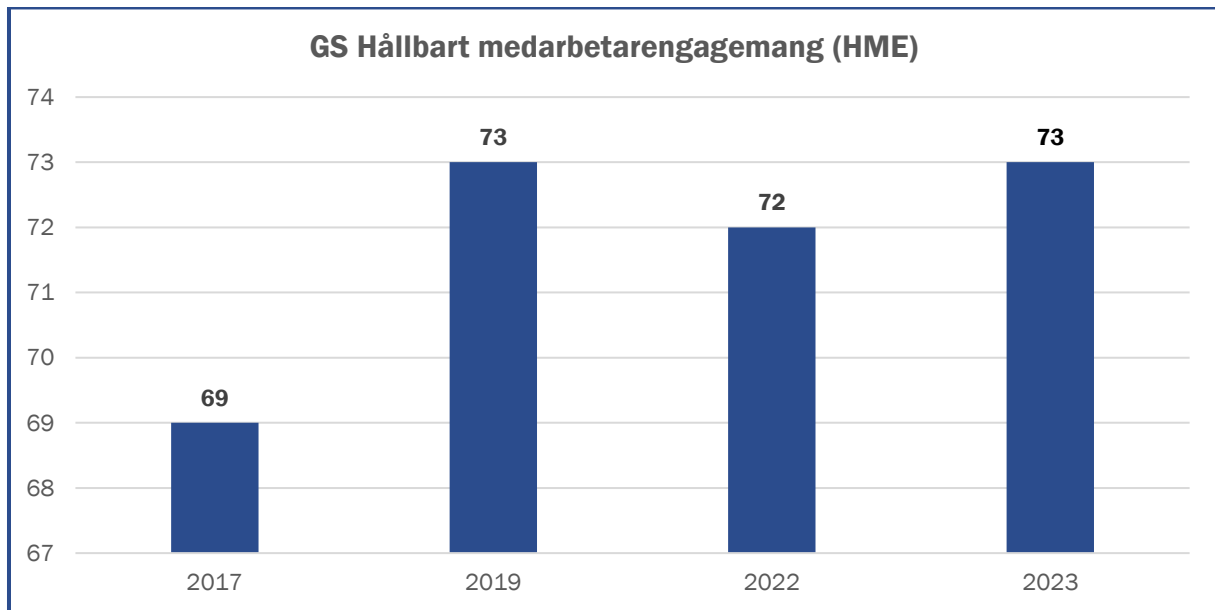
Åtgärd:

- Produktstrategi med linjenätsutveckling samt modernare, mer tillförlitliga och längre fordon.
- Punktlighetsprojekt som ser över bland annat dörrstyrning för kortare hållplatsstopp samt hållplatsreducering och fasning.
- 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% av medarbetarna i enkäten jämfört med förra årets 79% och dessförinnan 63%. 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. Fokusområdena sedan 2022 har varit organisatorisk tillit och intern kommunikation. De områdena visar på de största förbättringarna sedan föregående år.

Åtgärd:

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

2.6 Kvalitet

SIQ Managementmodell är den kvalitetsmodell som ska stötta oss i vårt arbete mot förbättrade resultat och en ständigt pågående hållbarhetsinriktad och kunddriven verksamhetsutveckling.

Under 2022 drevs SIQ-projektet som ska säkerställa införandet av SIQ Managementmodell. GS har som mål att bli ett av Europas bästa spårvägsbolag 2027. För att nå dit behöver vi jobba med vår verksamhetskvalitet och skapa struktur och systematik i våra arbetssätt. Detta hjälper SIQ Managementmodell till med.

På väg mot detta mål vill vi delta i Utmärkelsen Svensk Kvalitet som är Sveriges mest prestigefyllda kvalitetsutmärkelse för framgångsrika organisationer. Vi kommer därför under 2023, precis som under 2022, att genomföra ett antal förbättringsarbeten tillsammans med deltagare från verksamheten, skicka in en nuläges- samt verksamhetsbeskrivning till SIQ för bedömning av våra arbetssätt och resultat.

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

Detta innebär att under 2023 och framåt kommer kvalitetsarbetet med stöd av SIQ Managementmodell att fortsätta, med syfte att bli en ännu mer hållbarhetsinriktad och kund/resenärsdriven verksamhet.

2.7 Resultatrapport (1|4)

Ekonomiskt resultat totalt bolaget juni 2023

Resultaträkning (Mkr)	Utfall Juni 2023	Budget Juni 2023	Avvikelse	Prognos helår 2023	Budget helår 2023	Avvikelse
Nettoomsättning	645,4	639,5	5,9	1 283,8	1 279,2	4,5
Övriga rörelseintäkter	13,6	9,6	4,0	20,4	18,0	2,4
- Rörelsens intäkter	659,0	649,2	9,8	1 304,1	1 297,2	6,9
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-155,8	-147,8	-8,1	-314,4	-283,5	-30,9
Övriga externa kostnader	-103,1	-104,7	1,6	-213,7	-206,3	-7,4
Personalkostnader	-382,5	-390,6	8,1	-743,2	-775,5	32,3
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-8,4	-15,1	6,7	-26,3	-31,9	5,6
Övriga rörelsekostnader	-0,6	0,0	-0,6	-0,6	0,0	-0,6
- Rörelsens kostnader	-650,4	-658,1	7,7	-1 298,3	-1 297,2	-1,0
- Rörelseresultat	8,6	-8,9	17,5	5,9	0,0	5,9
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	0,8	0,0	0,8	0,7	0,1	0,7
Räntekostnader och liknande resultatposter	-0,1	-0,1	0,0	-0,1	-0,1	0,0
- Finansiella intäkter och kostnader	0,7	0,0	0,8	0,6	-0,1	0,7
- Resultat efter finansiella poster	9,3	-9,0	18,3	6,5	-0,1	6,6
- Årets resultat	9,3	-9,0	18,3	6,5	-0,1	6,6

Källa: Agresso (gäller för hela 2.7)

Analys:

Göteborgs Spårvägar visar för juni ett resultat före finansiellt netto på 8,6 mkr, vilket är 17,5 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 20,4 mkr medan Utförandeentreprenadavtalet visar en negativ prognos med 14,3 mkr. Se mer förklaringar under respektive särredovisning.

Åtgärd:

Se åtgärder inom respektive särredovisning.

2.7 Resultatrapport (2|4)

Ekonomiskt resultat Utförandeentreprenadavtalet juni 2023

Resultaträkning (Mkr)	Utfall Juni 2023	Budget Juni 2023	Avvikelse	Prognos helår 2023	Budget helår 2023	Avvikelse
Nettoomsättning	77,9	95,1	-17,2	171,9	190,2	-18,3
Övriga rörelseintäkter	1,1	0,0	1,1	1,1	0,0	1,1
- Rörelsens intäkter	79,0	95,1	-16,0	173,1	190,2	-17,1
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-31,1	-27,3	-3,8	-63,6	-55,3	-8,2
Övriga externa kostnader	-16,9	-15,2	-1,7	-24,4	-30,2	5,8
Personalkostnader	-40,6	-48,0	7,4	-92,2	-97,7	5,5
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-1,8	-2,7	0,8	-7,2	-7,0	-0,2
Övriga rörelsekostnader	-0,1	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-0,1
- Rörelsens kostnader	-90,5	-93,1	2,6	-187,3	-190,2	2,9
- Rörelseresultat	-11,4	2,0	-13,4	-14,3	0,0	-14,3
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntekostnader och liknande resultatposter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Finansiella intäkter och kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Resultat efter finansiella poster	-11,4	2,0	-13,4	-14,3	0,0	-14,3
- Årets resultat	-11,4	2,0	-13,4	-14,3	0,0	-14,3

Analys:

För juni månad redovisar Utförandeentreprenadavtalet ett utfall om -11,4 mnkr, vilket är 13,4 mnkr lägre än budget. Intäkterna avviker med 16 mkr och kan framför allt förklaras med att budgeterade arbeten inte utförts och/eller ännu ej påbörjats samt periodiseringar. Det negativa resultatet kan i huvudsak härledas till avsaknad av registrerad tid eller material/övrigt i EAM (-5,7 mkr) och högre registrerad tid för administration, möten, verksamhetsutveckling och övrig tid med mera (-4,1 mkr). Vidare noteras högre overheadkostnader än vad prislistan tar betalt för om ökade kostnader för diverse stabsfunktioner (-0,3 mkr), ökade personalkostnader (-0,6 mkr) samt konsultkostnader (-0,3 mkr) och övrigt (-0,4 mkr). Notera att ekonomin för utförandeentreprenadavtalet endast kan generera ett negativt resultat om följande punkter inträffar:

- Tid, material, tjänster och liknande ej registreras i EAM
- Overheadkostnaderna är högre än vad å-prislistan ger utslag för, t.ex. högre interntid

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

Prognosen för Utförandeentreprenadavtalet för helåret är fortsatt ett resultat på -14,3 mkr. Verksamheten har identifierat att den övriga frånvarotiden är högre i verkligheten än vad å-prislistan tar betalt för. Det genererar minskade intäkter om cirka 10 mkr på helår. Vidare finns ej budgeterade personalkostnader om cirka 1,5 mkr samt behov av att reparera gamla och uttjänta fordon/maskiner för cirka 1,5 mkr. I samband med att verksamheten implementerat EAM identifieras ytterligare kostnader om 1,4 mkr. 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 fortsättning nästa sida):

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. En rapport till beställare (RTB) har upprättats och kommer presenteras för SMF i augusti där verksamheter kommer ta betalt för ökade omkostnader. Det innebär att det negativa resultatet kommer förbättras i och med augusti månads prognos.

2.7 Resultatrapport (3 | 4)

Åtgärd (Utförandeentreprenadavtalet):

Utbildning av cheferna inom ekonomi kommer att genomföras 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.

Ekonomiskt resultat Trafikavtalet juni 2023

Resultaträkning (Mkr)	Utfall Juni 2023	Budget Juni 2023	Avvikelse	Prognos helår 2023	Budget helår 2023	Avvikelse
Nettoomsättning	545,0	523,5	21,5	1 067,8	1 047,0	20,8
Övriga rörelseintäkter	3,4	1,6	1,8	4,6	3,3	1,3
- Rörelsens intäkter	548,4	525,1	23,2	1 072,4	1 050,3	22,1
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-120,7	-113,4	-7,3	-238,8	-214,1	-24,7
Övriga externa kostnader	-116,9	-124,2	7,3	-252,0	-247,7	-4,4
Personalkostnader	-283,7	-286,6	2,8	-541,8	-564,1	22,3
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-6,6	-12,2	5,6	-18,8	-24,4	5,6
Övriga rörelsekostnader	-0,6	0,0	-0,6	-0,6	0,0	-0,6
- Rörelsens kostnader	-528,4	-536,3	7,9	-1 052,1	-1 050,3	-1,8
- Rörelseresultat	20,0	-11,2	31,1	20,4	0,0	20,4
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	0,8	0,0	0,8	0,7	0,1	0,7
Räntekostnader och liknande resultatposter	0,0	-0,1	0,0	-0,1	-0,1	0,1
- Finansiella intäkter och kostnader	0,7	0,0	0,8	0,6	-0,1	0,7
- Resultat efter finansiella poster	20,7	-11,2	31,9	21,0	-0,1	21,1
- Årets resultat	20,7	-11,2	31,9	21,0	-0,1	21,1

Analys:

Trafikavtalet visar för juni ett rörelseresultat före finansiellt netto på 20 mkr, vilket är 31,1 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 sjuklönekostnader och skrotintäkter.

Kostnadssidan avviker totalt med 7,9 mkr. Personalkostnaderna är 2,8 mkr lägre än budget, medan kostnader för varor, material och köpta tjänster överstiger budget med 7,3 mkr. Inom kostnadsgruppen sticker entreprenadkostnaderna ut och ligger 25,5 mkr över budget, dock avser 20 mkr av dessa inköp av destinationsskyltar. Materialinköp och el för drift av spårvagn avviker positivt mot budget med 3,2 respektive 14,1 mkr.

Övriga kostnader avviker positivt med drygt 7 mkr och beror framför allt på lägre energi för fastighet samt inköp av tjänster än budget.

Senareläggning av investeringar påverkar avskrivningar positivt med 5,6 mkr.

Prognosen för helåret uppgår till 20,4 mkr. I prognosen ökar intäktssidan med ca 20 mkr för destinationsskyltar, vilket också ökar kostnaderna med motsvarande summa inom material och köpta tjänster. Ytterligare prognospåverkan under kontogruppen finns med 15 mkr avseende tidigare lagda arbeten för rostsanering samt utrangering av vagnstyp M29.

Elkostnaderna prognostiseras till en helårseffekt på cirka 10 mkr i avvikelse mot budget. Prognosen är försiktig i förhållande till utfallet för perioden. I prognosen har det inte tagits hänsyn till eventuella elstöd som är möjligt att söka under 2023.

Personalkostnaderna prognostiseras till 22,3 mkr lägre än budget. Påverkan av personalläget (framför allt förarbrist), förändringar i tidtabellen hösten 2023, förskjutna semesterdagar samt hög sjukfrånvaro gör att personalkostnaderna är svårprognostiserade.

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.

2.7 Resultatrapport (4|4)

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.

Ekonomiskt resultat Övriga avtal, projekt och uppdrag juni 2023

Resultaträkning (Mkr)	Utfall Juni 2023	Budget Juni 2023	Avvikelse	Prognos helår 2023	Budget helår 2023	Avvikelse
Nettoomsättning	22,2	20,9	1,3	44,0	42,0	2,0
Övriga rörelseintäkter	8,8	8,0	0,8	14,3	14,8	-0,4
- Rörelsens intäkter	31,1	28,9	2,1	58,3	56,8	1,6
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-2,9	-5,4	2,5	-8,5	-10,5	2,0
Övriga externa kostnader	-5,3	-1,3	-3,9	-9,1	-1,9	-7,3
Personalkostnader	-22,9	-21,8	-1,1	-40,6	-43,9	3,3
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	0,0	-0,2	0,2	-0,3	-0,5	0,2
- Rörelsens kostnader	-31,1	-28,7	-2,4	-58,6	-56,8	-1,8
- Rörelseresultat	0,0	0,2	-0,2	-0,2	0,0	-0,2
- Resultat efter finansiella poster	0,0	0,2	-0,2	-0,2	0,0	-0,2
- Årets resultat	0,0	0,2	-0,2	-0,2	0,0	-0,2

Analys:

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

- Ringlinjen som finansieras 50/50 mellan Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen. Inom verksamheten avviker utfallen mot budget gällande en hyreshöjning på 200 tkr.
- Externa arbeten utförda av Infrastruktur och Driftsäkring. Utfallet för perioden är cirka 1,5 mkr lägre än budget på grund av att verksamheten utfört färre uppdrag mot externa kunder än planerat.
- Särskild trafikledning som finansieras av Stadsmiljöförvaltningen. Kostnadsförs i linje med budget.
- Trafiksäkerhetsfunktion som finansieras av Stadsmiljöförvaltningen. Budget 2,7 mkr. Kostnaderna för verksamheten ligger i linje med budget.
- Projekt M33 och M34 som finansieras av Regionen. Budget 14,8 mkr. Projektet har lägre kostnader än budget och därmed lägre intäkter på grund av förskjutning i projektet.

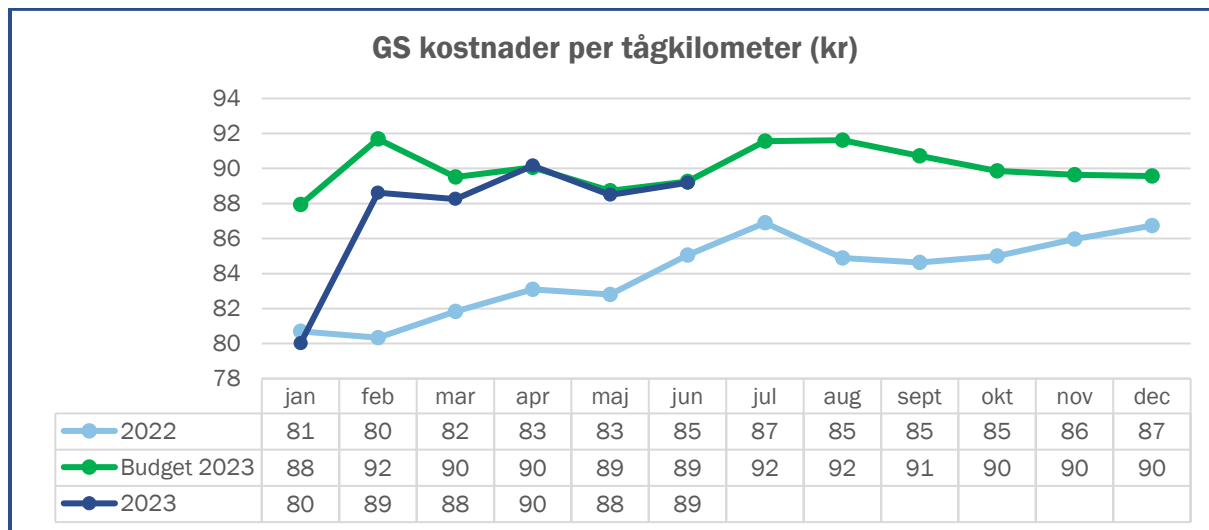
Åtgärd:

N/A

2.8 Ekonomiska nyckeltal (1|8)

2.8.1 GS kostnader 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 för den ackumulerade perioden är 1% lägre än budgeterat. Totalt för hela GS blir ett jämt utfall mot budget men det är stora avvikelser i de individuella avtalen

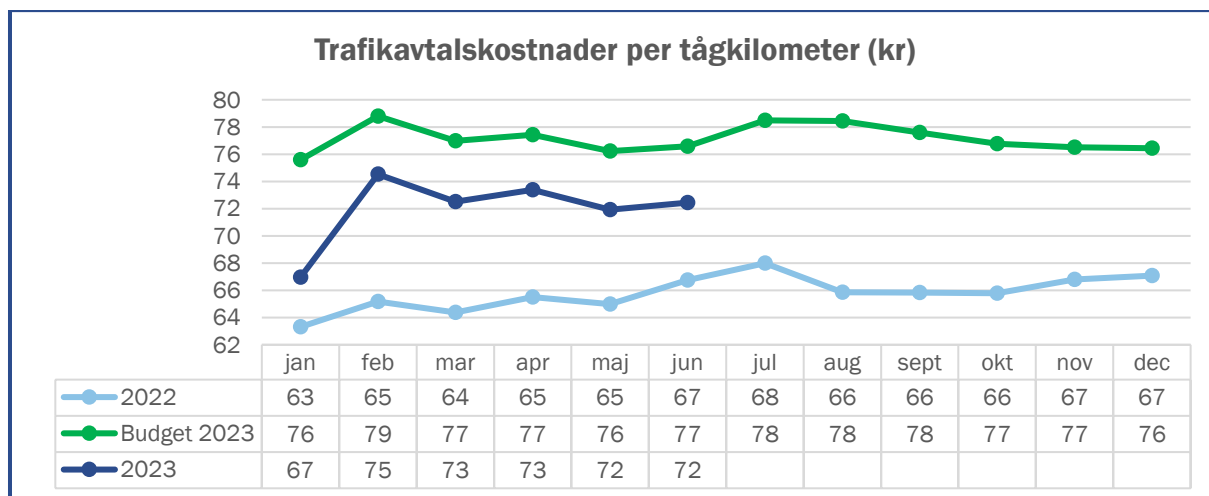
Åtgärd:

Att skapa ett bra utfalls underlag 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 | 8)

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% lägre än budgeterat och kostnaderna har sedan februari legat mellan 1 och 2% lägre trots ökade kostnader på 20 mkr för destinationsskyltar. Den största faktorn är el, avskrivningar, personalkostnader och färre underhåll på M33 bidrar till helheten.

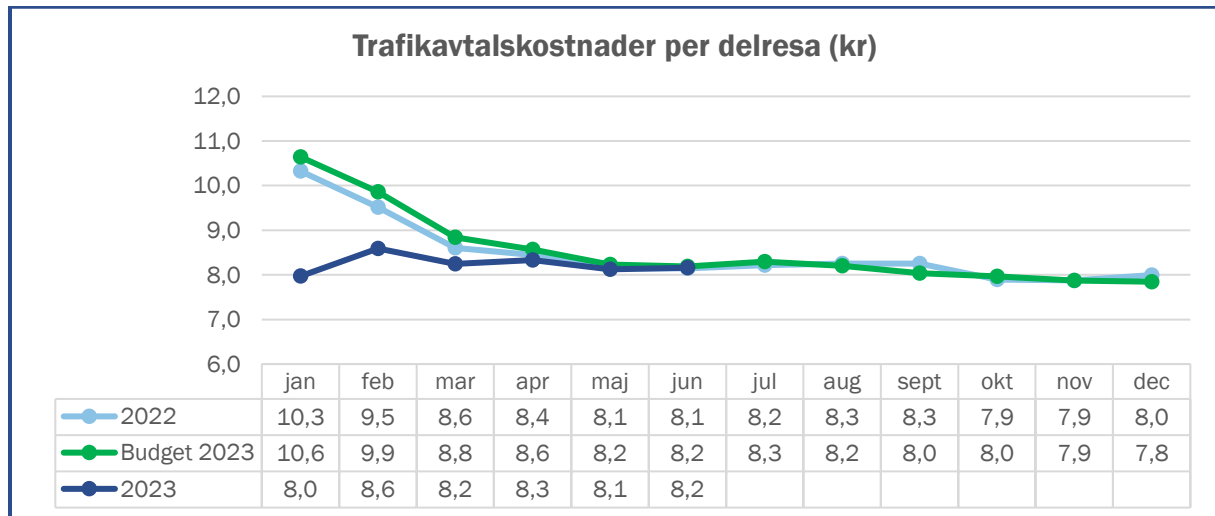
Åtgärd:

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 | 8)

2.8.3 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:

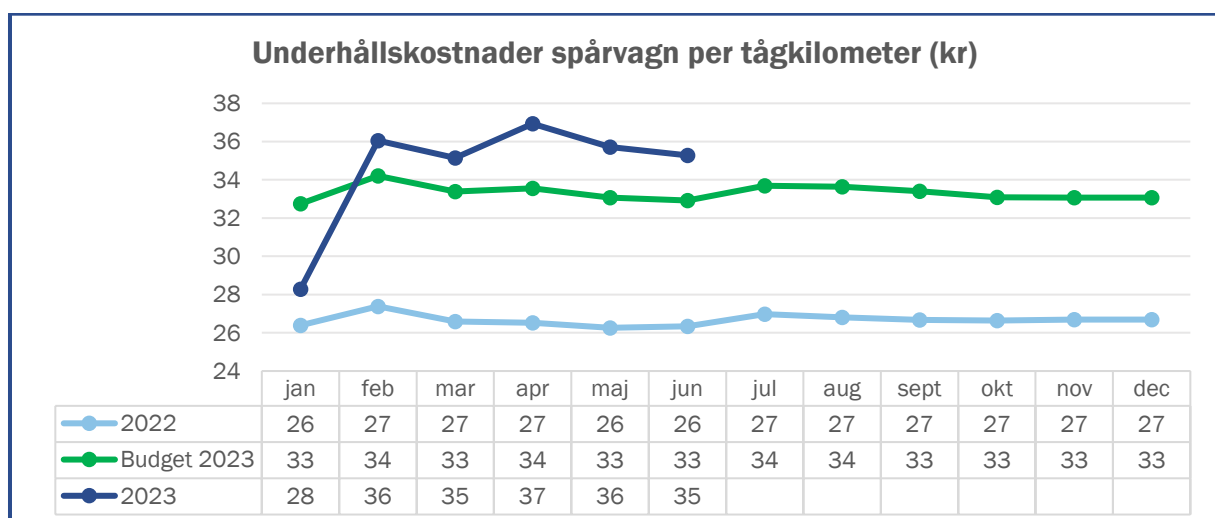
Det ackumulerade resandet ligger under budget och drastisk sjunkit sedan februari då resandet låg över budgeterat värde. Kostnaderna är samtidigt 4,2 mkr lägre än budgeterat vilket leder till att kurvan ligger i nivå med budgetvärdet.

Åtgärd:

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

2.8.4 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% lägre än budgeterat. Avvikelsen mot budget beror i huvudsak av 20 mkr för destinationsskyltar, som är en punktinsats som ligger utöver budget. Periodisering av högvärdeskomponent och material uttag gör att kostnadsökningen är lägre än prognostiserat.

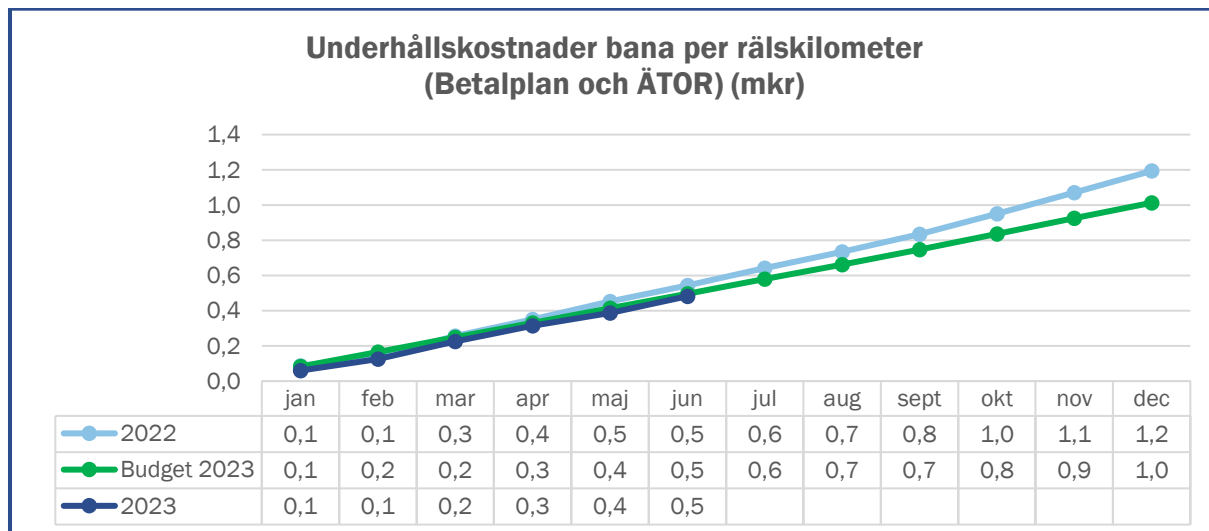
Åtgärd:

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|8)

2.8.5 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:

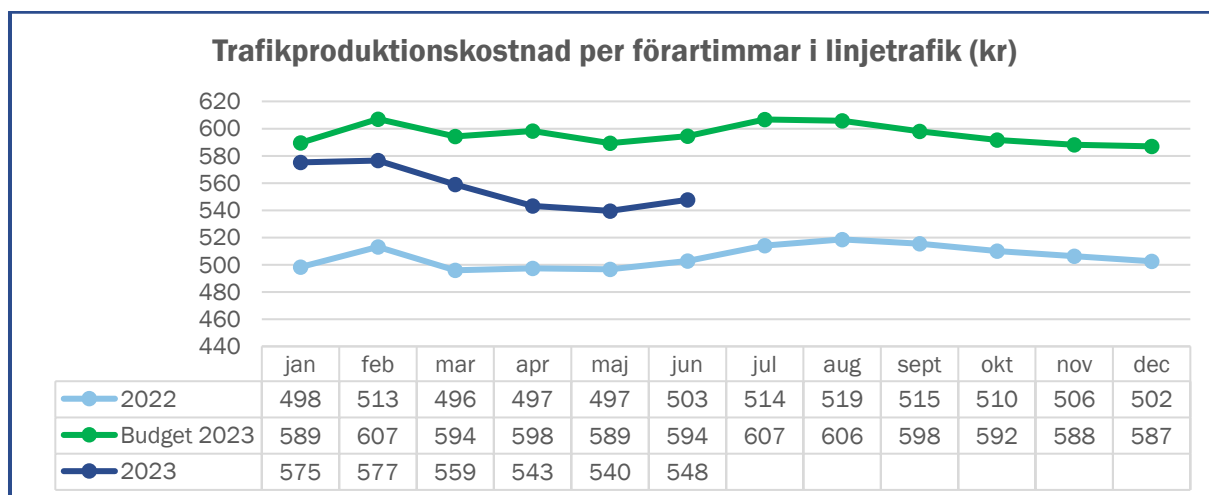
Under framtagande 2023.

Åtgärd:

Utvärdering av KPI rörande UE- avtalet är under utredning.

2.8.6 Trafikproduktionskostnad per förartimmar i linjetrafik

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



Analys:

Den ackumulerade körtiden har minskat ytterligare ner till 1081 timmar mot budget. Kostnaderna sjunker samtidigt med 8% (21 mkr). Kostnadsminskningen kan härledas till EL och personalkostnader.

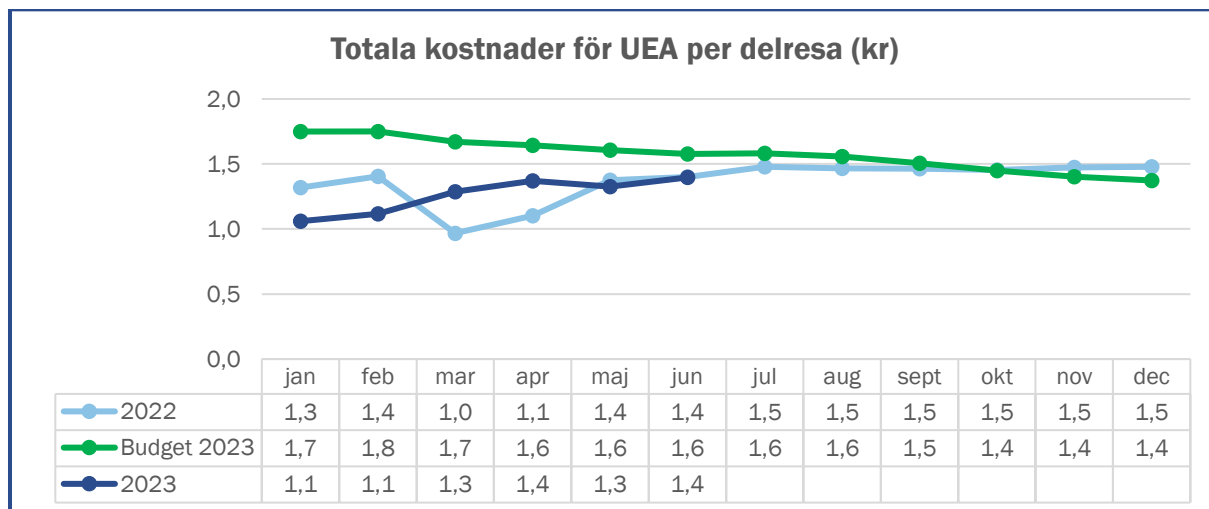
Åtgärd:

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 Ekonomiska nyckeltal (5|8)

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:

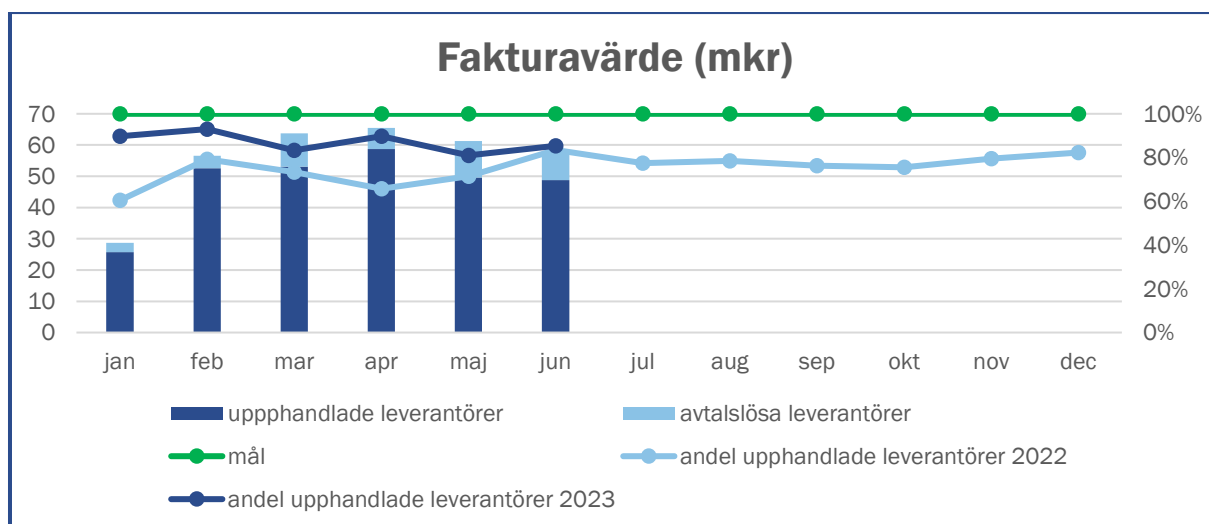
Under framtagande 2023.

Åtgärd:

Utvärdering av KPI rörande UE- avtalet är under utredning. Säkerställa datakvaliteten i samband med affärs-systembyte årsskiftet 22/23.

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:

Fakturavärdet från upphandlade leverantörer var 48,8 mkr vilket motsvarar 85,4% av totalen och ökning med 4,4% mot föregående månad.

Åtgärd:

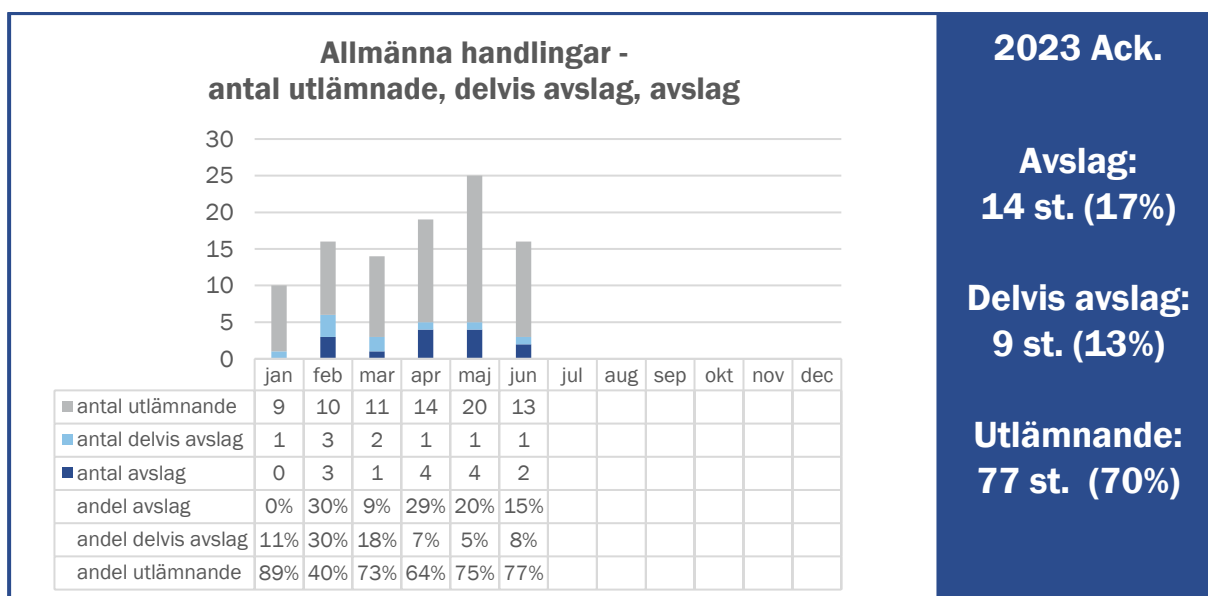
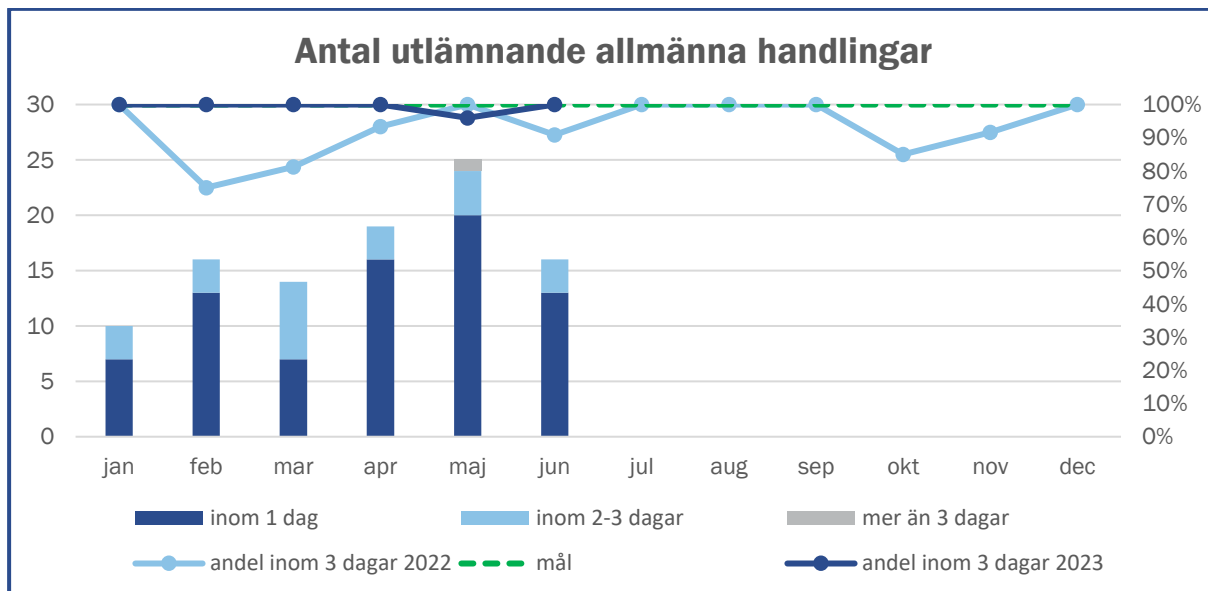
Arbeta med att öka ramavtalsmedvetenheten samt vikten av att använda giltiga avtal. Saknas avtal ska verksamheten i god tid planera in samt avvara resurser för att bistå med framtagning av upphandlingsdokumenten. Förslag finns om att inrätta ett inköpsforum där bolags mer frekventa beställare finns representerat.

3. Stödjande avdelningars leveranser

3.1 Ledning och kommunikation (1|3)

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: Diariet

Analys:

Under juni månad var det 16 st. begäran av allmänna handlingar, samtliga lämnades ut enligt plan dvs. inom tre dagar.

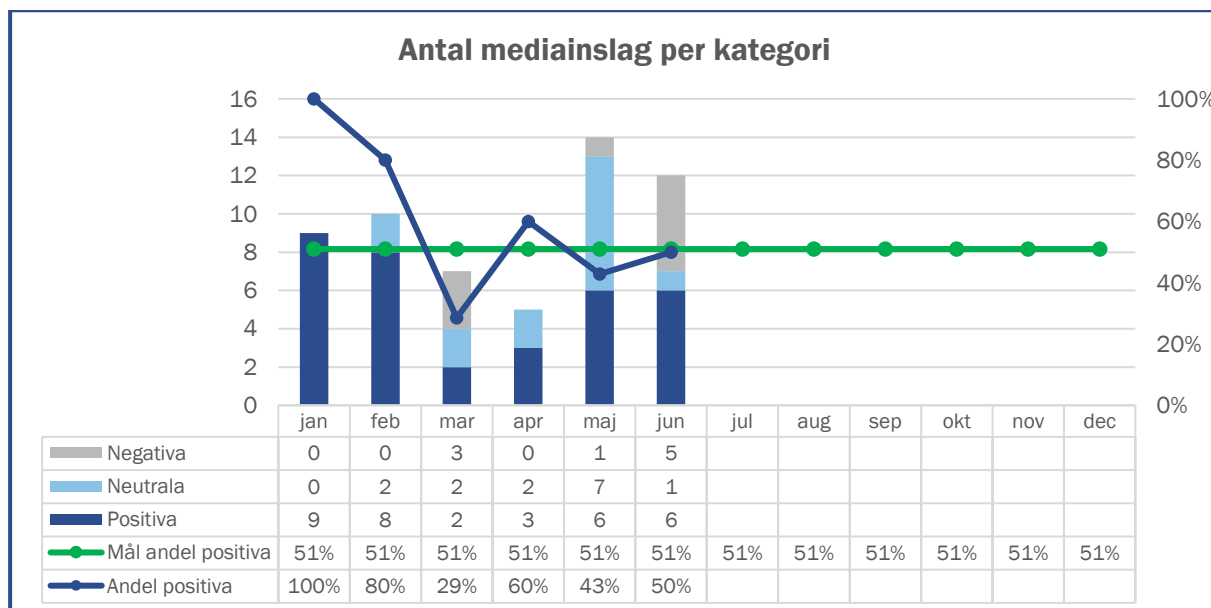
Åtgärd:

Det krävs inga mer åtgärder än säkerställa vid begäran av allmänna handlingar att dessa lämnas ut skyndsamt.

3.1 Ledning och kommunikation (2|3)

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:

Juni månad präglades av ganska mycket rapportering i media som handlade om Göteborgs Spårvägar. De positiva artiklarna handlade mycket om våra framgångar i Spårvagns-EM samt vårt bemötande av den autistiske Hannes stora spårvagnsintresse. De negativa artiklarna handlade om en påkörning av två personer samt våra svårigheter att lösa bemanningen i höst.

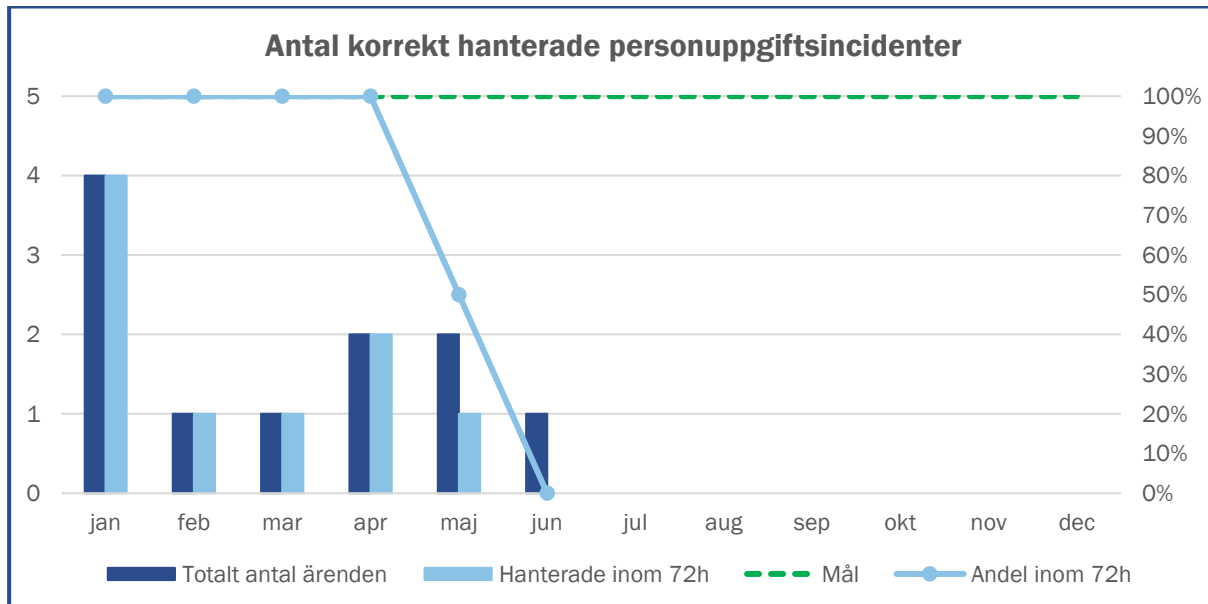
Åtgärd:

Vi har sett att evenemang och andra externa aktiviteter genererar positiv media; som Spårvagns-EM, kulturpris och liknande aktiviteter. Ett sätt att fortsätta med detta är att marknadsavdelningen tar fram förslag på fler aktiviteter av denna typ. Vi märker fortfarande att våra publiceringar på MyNewsDesk ger ett direkt resultat, framför allt hos SR P4 Göteborg som plockat upp allt vi publicerar där. Detta beror till stor del på att de har långa förmiddags- och eftermiddagsprogram som behöver fyllas med inslag.

3.1 Ledning och kommunikation (3 | 3)

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: Diarier

Analys:

En inrapporterad personuppgiftsincident för juni månad. Dock hanterades denna en månad för sent, då verksamheten som mottog incidenten inte vidtog några åtgärder.

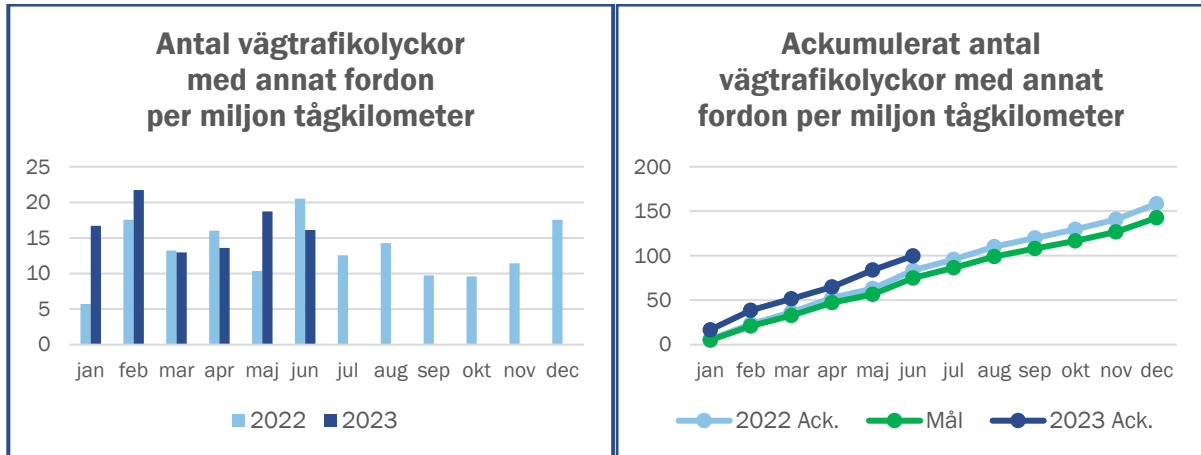
Åtgärd:

Upprätta en instruktion hur respektive verksamhet ska hantera mottagna personuppgiftsincidenter, då detta måste hanteras omgående. Vid inrapportering till IMY (integritetsskyddsmyndigheten) ska detta rapporteras inom 72 timmar. Inrapportering sker av DSK (dataskyddskontakten).

3.2 SKIP och förbättring (1|8)

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

Trafiksäkerhet VTO (vägtrafikolycka) visar antal vägtrafikolycka mellan spårvagn och annat fordon, per miljon tågkilometer. Målet är att minska antalet vägtrafikolyckor med annat fordon med 10 procent jämfört med 2022.



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

Analys:

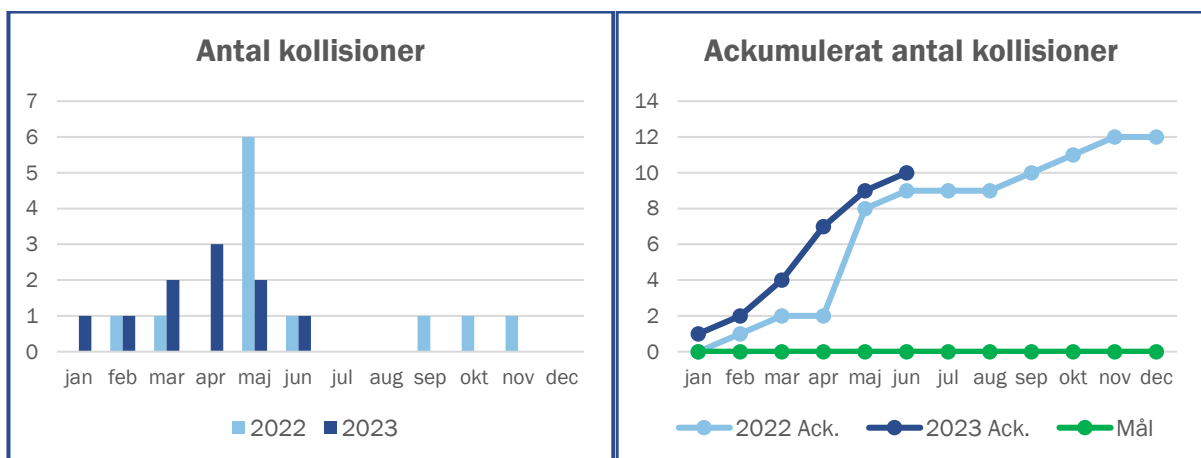
Vi ser en minskning i antalet vägtrafikolyckor sen maj månad även en minskning i förhållande till föregående år. Man ser även koppling mot antalet arbeten som pågår i stan och därmed tvingar bilister att ta andra vägar för att ta sig fram. Detta i sig leder till ökade risker när antalet bilar ökar på vissa sträckor. Vägtrafikolyckorna är i förhållandevis av låg allvarlighetsgrad och klassas som mindre olycka, mestadels materiella skador som uppstår.

Åtgärd:

Vi fortsätter informera och upplysa om arbeten i staden samt arbeta proaktivt för att upplysa förarna angående riskerna.

3.2.2 Antal kollisioner

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



Analys:

Antalet kollisioner minskar från föregående 3 månader. Vår målsättning är fortsatt nolltolerans och vi ser allvarligt på de incidenter som sker.

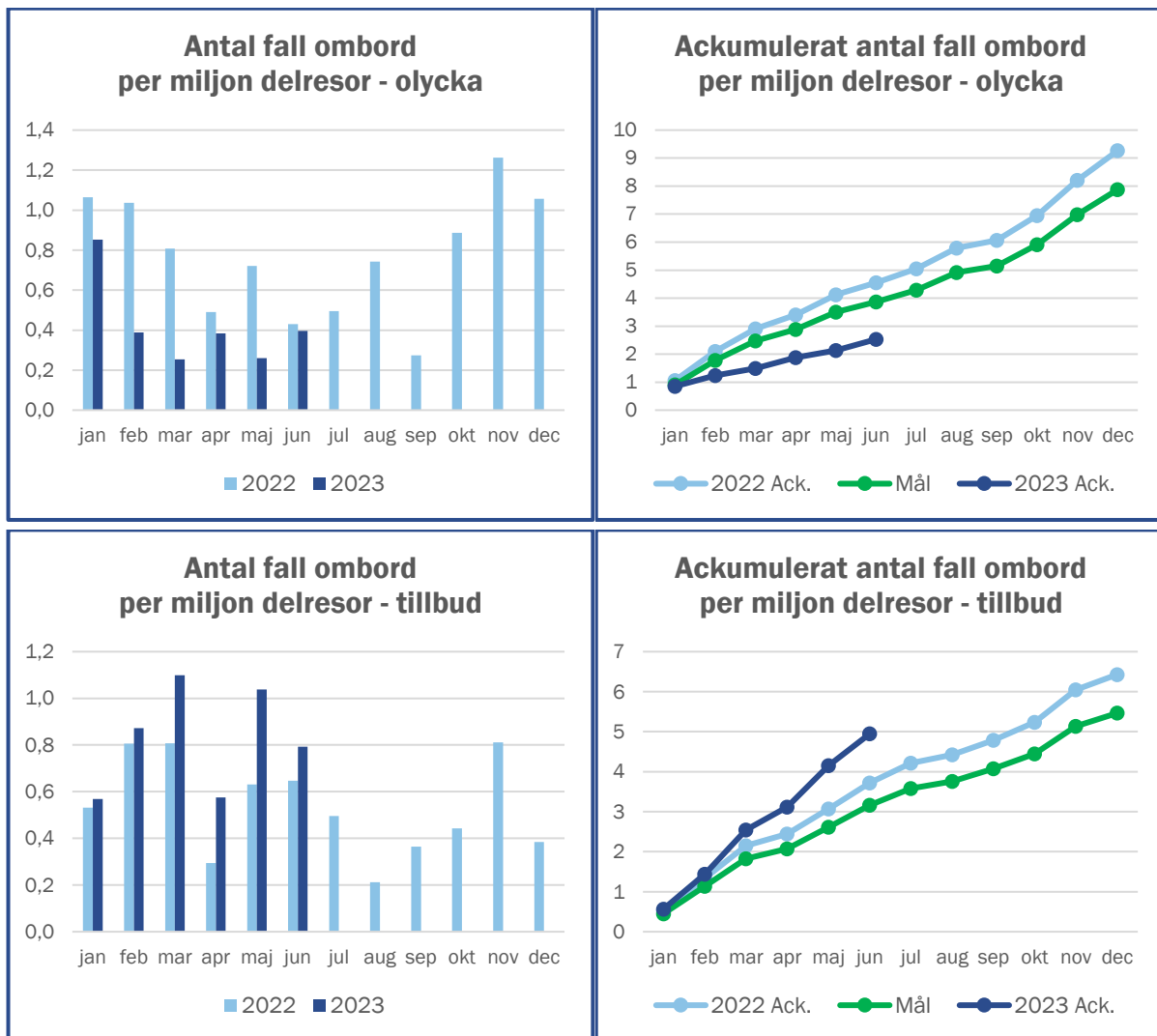
Åtgärd:

Fortsatt arbete med att följa upp uppsatta mål samt informationskampanjer. Arbete i form av analys har startats för att komma till rätta med problematiken vid Brunnsparken. Detta för att förstå varför det händer och därefter kunna göra mer riktade insatser i form av utbildning samt skapa mer medvetenhet.

3.2 SKIP och förbättring (2|8)

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.



Analys:

Antalet fall i fordon fortsätter att ligga lågt, mer uppföljningar och information är en trolig anledningen.

Åtgärd:

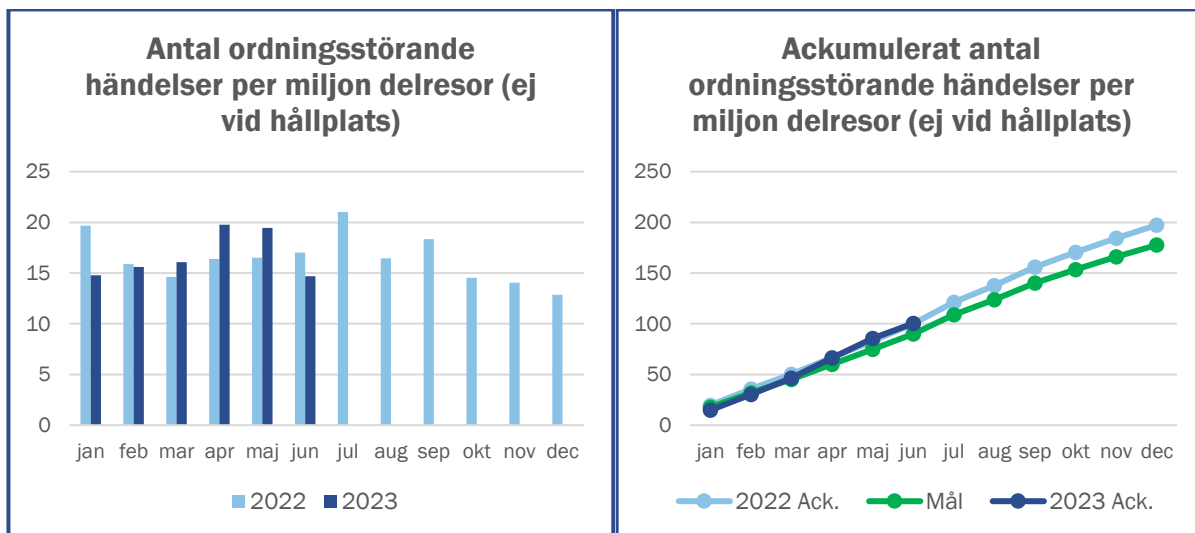
Vi fortsätter att arbeta med att följa upp samt för att se om det finns ytterligare åtgärder att göra. Vi fortsätter också att informera om den positiva utvecklingen.

3.2 SKIP och förbättring (3 | 8)

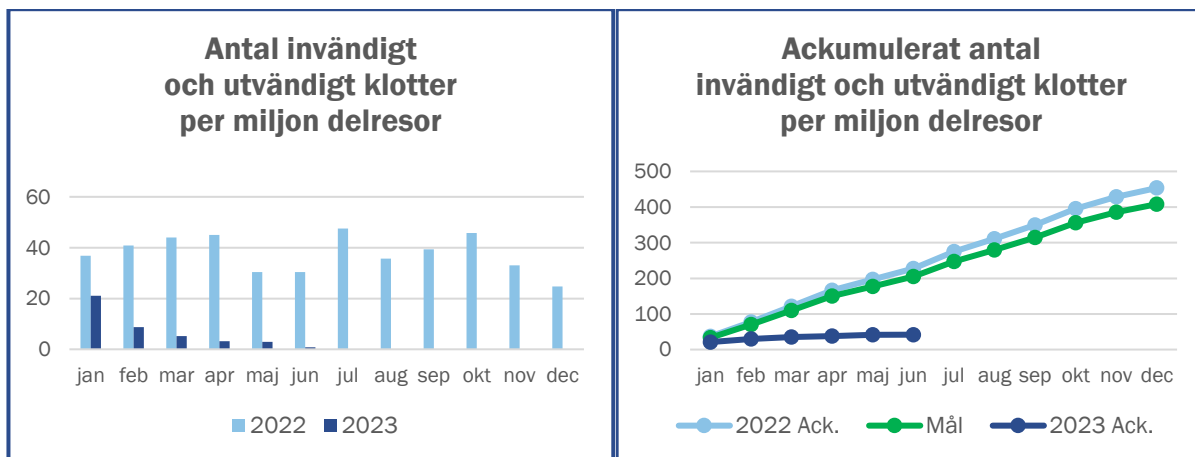
3.2.4 Antal ordningsstörande händelser per miljon delresor

Med kategori ordningsstörande följer vi upp antal påverkade ombord, skadegörelse ombord, missbruk av nödbroms och nöddörröppnare, otillåtet resgodis, 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.



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. Vi kan se att antalet ordningsstörande händelser varierar något jämfört med 2022 men det är inga stora avvikelser och generellt ligger antalet ordningsstörningar på en relativt stabil nivå. Antalet ordningsstörande händelser för juni 2023 är färre än i juni föregående år. Fortfarande står antal "påverkade ombord" för den största andelen inom kategorin ordningsstörande händelser, 52% av totalen.

Den näst största posten, 19% 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 avsevärt. Orsaken utreds.

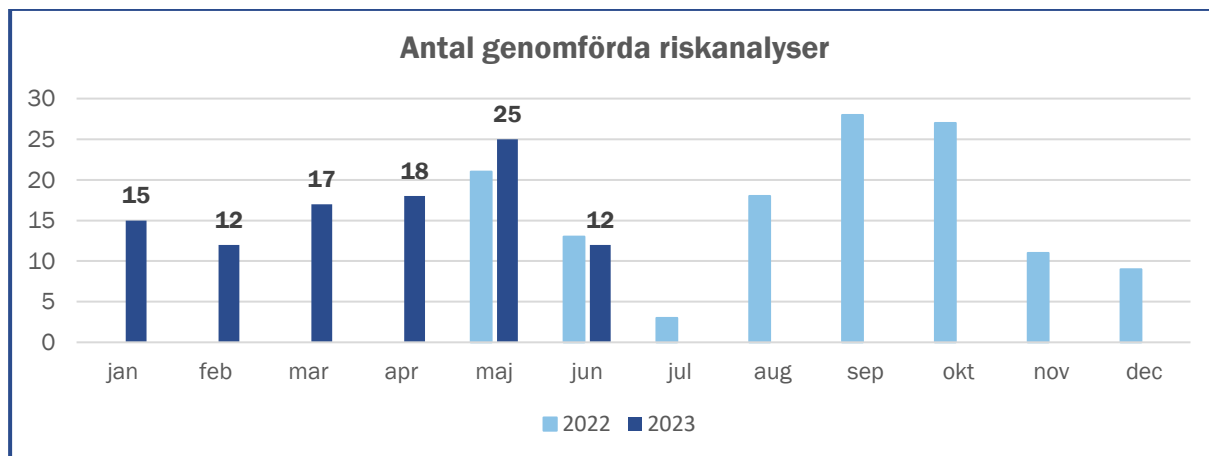
Åtgärd:

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 (4|8)

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 juni 2023 är 12 stycken. Antalet ligger i linje med antalet utförda riskbedömningar i juni månad 2022. 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.

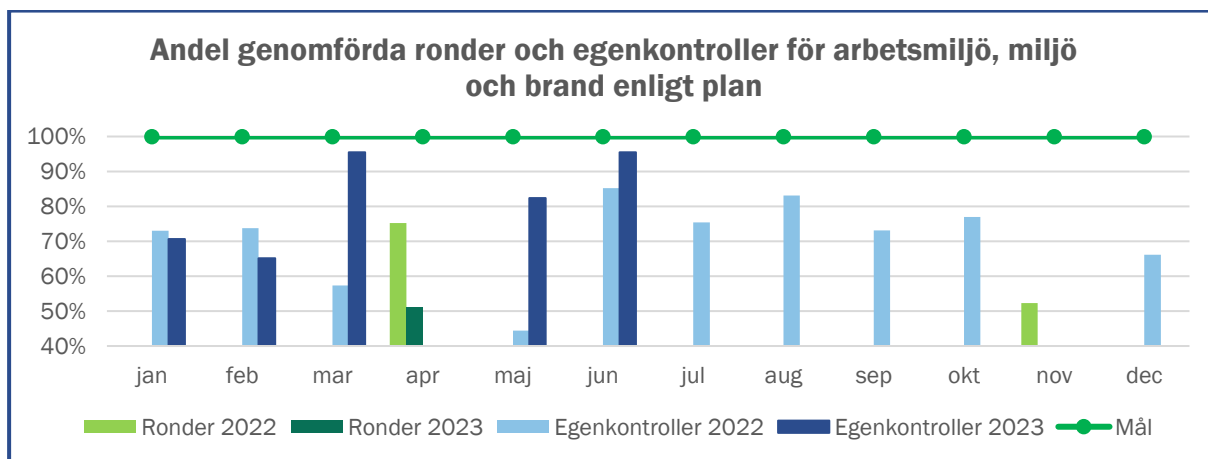
Åtgärd:

En process med tillhörande stödjande dokument för riskbedömning ska tas fram för att underlätta för verksamheten och vara klar under 2023. 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.

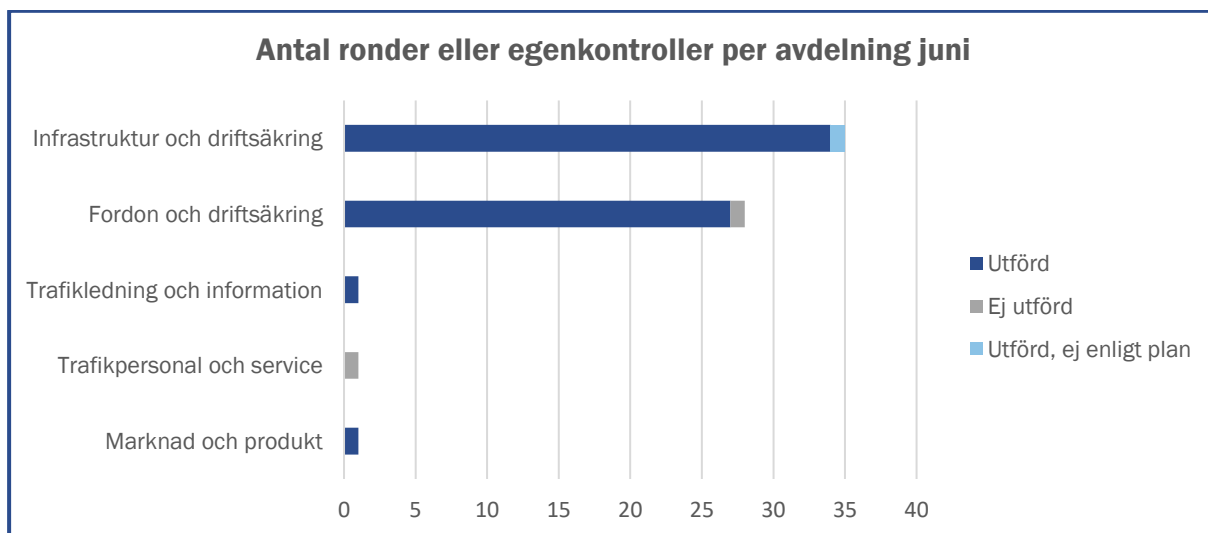
3.2 SKIP och förbättring (5|8)

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%. Antalet genomförda egenkontroller för juni ligger på 96% vilket är mycket nära målet. Samma siffra uppmättes också under mars månad. Där emellan har det varit ett något lägre resultat. Siffran kan jämföras med 85% i juni 2022. Egenkontrollerna dokumenterades också med god kvalitet under juni månad. Egenkontrollerna och ronderna är ett viktigt verktyg för att undersöka vår verksamhet utifrån arbetsmiljö, miljö och brand och hitta risker och brister. Det är därför viktigt att de utförs i tid samt med god kvalitet för att inte missa risker som kan åtgärdas för att undvika ohälsa och skada hos GS medarbetare. Trots gott resultat under juni månad kvarstår problematiken kring att det är en stor administrativ börda för cheferna/egenkontrollanterna att utföra egenkontrollerna och ronderna i Excel.

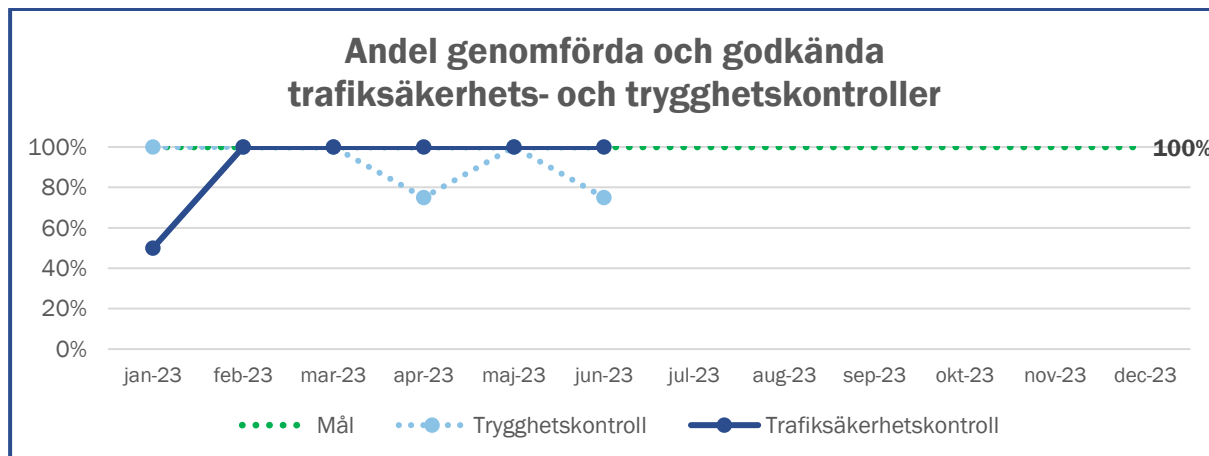
Åtgärder:

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

3.2 SKIP och förbättring (6|8)

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:

Trygghet: 75% av planerade aktiviteter inom området trygghet för juni 2023 är genomförda. Det innebär att Enheten för trygghet och säkerhet följt upp och säkerställt kvalitet på egenkontroll, att informations- och/eller utbildningsinsatser genomförts samt att utrymningsövning genomförts som planerat. Dock ser vi återigen hur utvecklings- och förbättringsarbete i vårt VLS och på våra interna kanaler tar längre tid än planerat. Säkerhetssidan på Spårväggen är fortfarande under uppbyggnad.

Trafiksäkerhet: Samtliga kontroller är utförda och trafiksäkerhet ser inga avvikelser i de systematiska kontrollerna.

Åtgärd:

Trygghet: Fortsätta vårt systematiska arbete med att undersöka och riskbedöma vår verksamhet. Detta för att kunna ha kontroll på faror och risker i vår verksamhet och i största möjligaste mån kunna begränsa och minimera risker och faror genom proaktivt och förebyggande arbete. Säkerhet först då det skapar förutsättningar för trygghet. Säkerhetssidan på Spårväggen samt riskhantering i VLS ska vara klart under 2023.

Trafiksäkerhet: Trafiksäkerhet fortsätter med kontroller enligt planering

3.2.8 Antal tillbud och olyckor inom arbetsmiljö

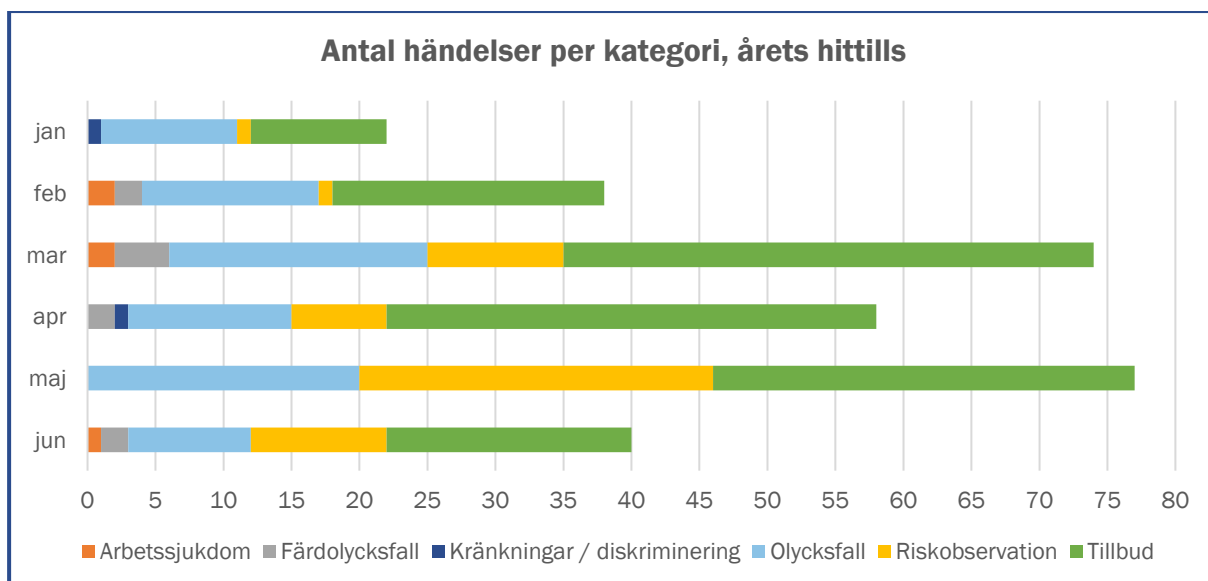
Arbetsmiljörelaterade risker, tillbud och olyckor/skador rapporteras i systemstödet IA, som nås via Personec.

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) Arbetssjukdom: En sjukdom som beror på skadlig inverkan i arbetet under längre tid. Arbetsskador som uppkommit på annat sätt än genom olycksfall i arbetet klassificeras som arbetssjukdomar.
- (5) Färdolycksfall: En färdolycka är ett olycksfall som skett vid färd mellan arbetsplatsen och bostaden.
- (6) Kränkningar/diskriminering: Arbetstagare har blivit utsatt för någon form av kränkningar, trakasserier utifrån diskrimineringsgrunderna, sexuella trakasserier eller repressalier i arbetet.

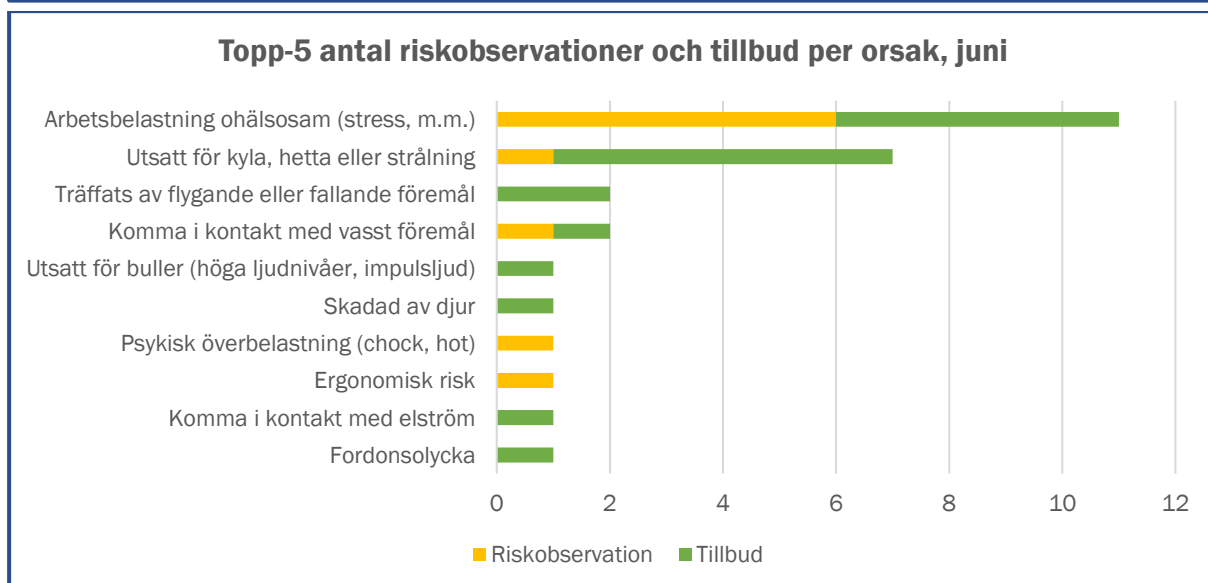
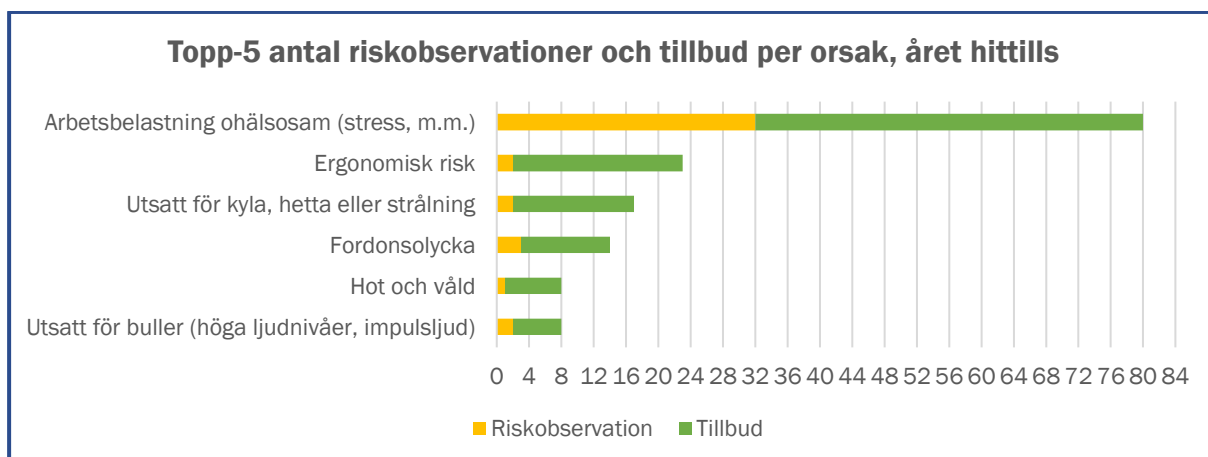
3.2 SKIP och förbättring (7|8)

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).

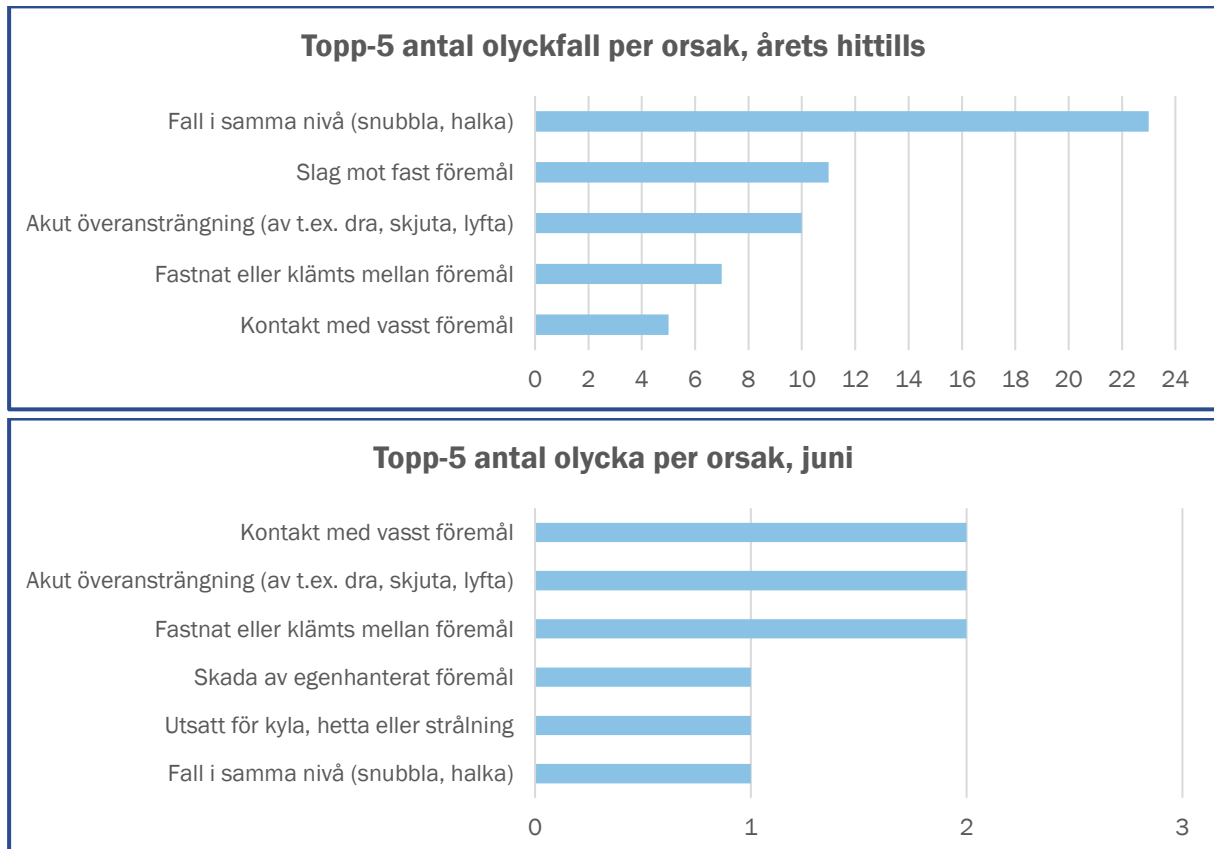
Nedan diagram visar antalet riskobservationer och tillbud per orsakskategori som rapporterats under året.



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

3.2 SKIP och förbättring (8|8)

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:

Överlag ökar antalet rapporterade händelser i IA, vilket är positivt då det funnits misstanke om ett stort mörkertal innan. Positivt är också att antalet riskobservationer och tillbud numer överstiger antalet olyckor, vilket fallet inte varit tidigare år. GS strävar mot att uppnå förhållande 10 tillbud på 1 olycka. Under juni månad var förhållandet 3,1 tillbud/riskobservationer per olycka. Föregående månad var förhållandet 3 och månaden dess för innan 3,5 tillbud/riskobservationer per olycka.

Inga allvarliga tillbud eller olyckor har inträffat under juni månad.

Sett både över tid och under juni 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.

Vi börjar nu gå mot de varmare veckorna under året det avspeglas också i statistiken där en hel del riskobservationer och tillbud har inkommit från spårvagnsförarna gällande varmt klimat i förarhytten.

Kontakt med vasst föremål är en av den vanligaste orsaken till skada under juni månad och kan härledas till att medarbetarna skadar sig på vassa föremål i förarhytten. Det kan röra sig både om förare samt personal som städar vagnen.

Åtgärd:

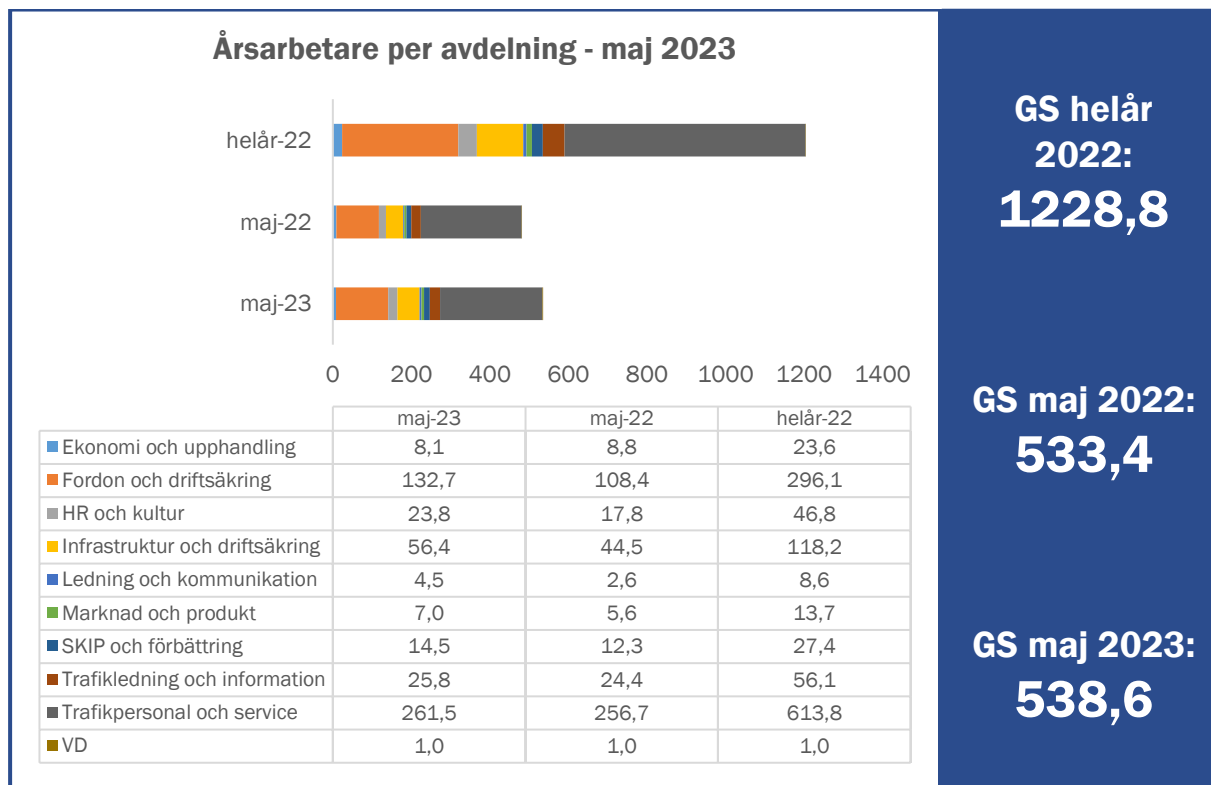
- Snabbare hantering och återkoppling till medarbetarna av deras inrapporterade händelser för att öka motivationen till tillbudsrapporteringen samt för mer tillförlitligt statistikunderlag. Nyligen har ett nyckeltal på hur snabbt ärendena i IA hanteras tagits fram i syftet att följa utvecklingen på det området.
- En HMS-rapport, som bygger på månadsrapporten håller på att tas fram och går 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.
- Dialog mellan Stadsmiljöförvaltningen, Västtrafik och Infrastruktur och Driftsäkring avdelningen pågår för att lösa situationen med många hastighetsbegränsande sträckor som påverkar körtiderna och förarnas möjlighet till paus och återhämtning.

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

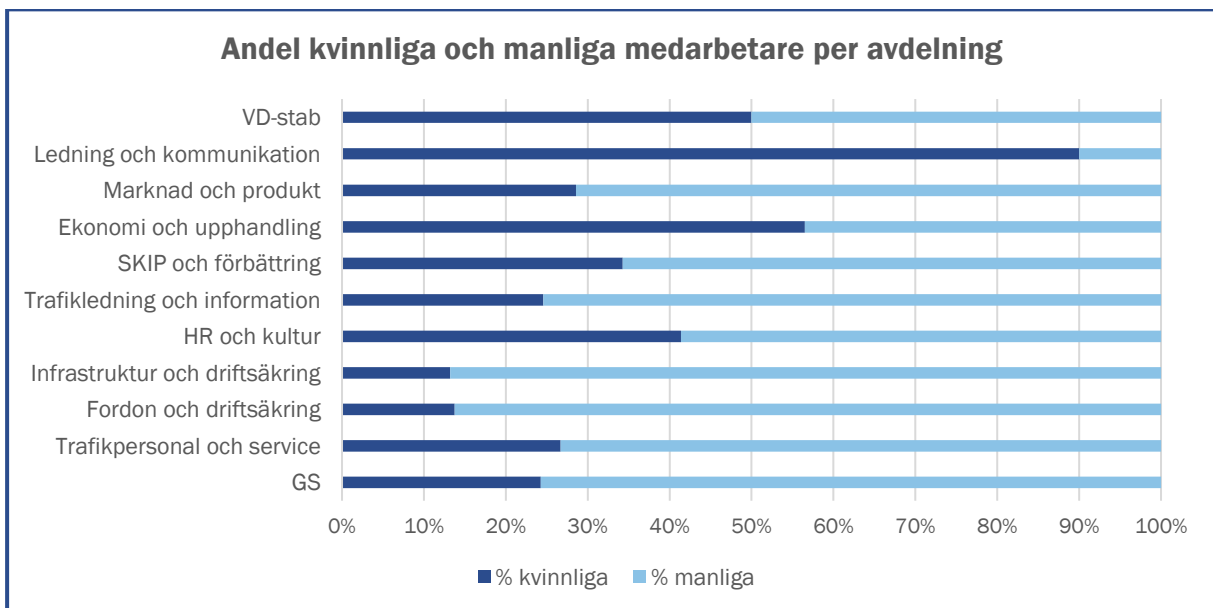
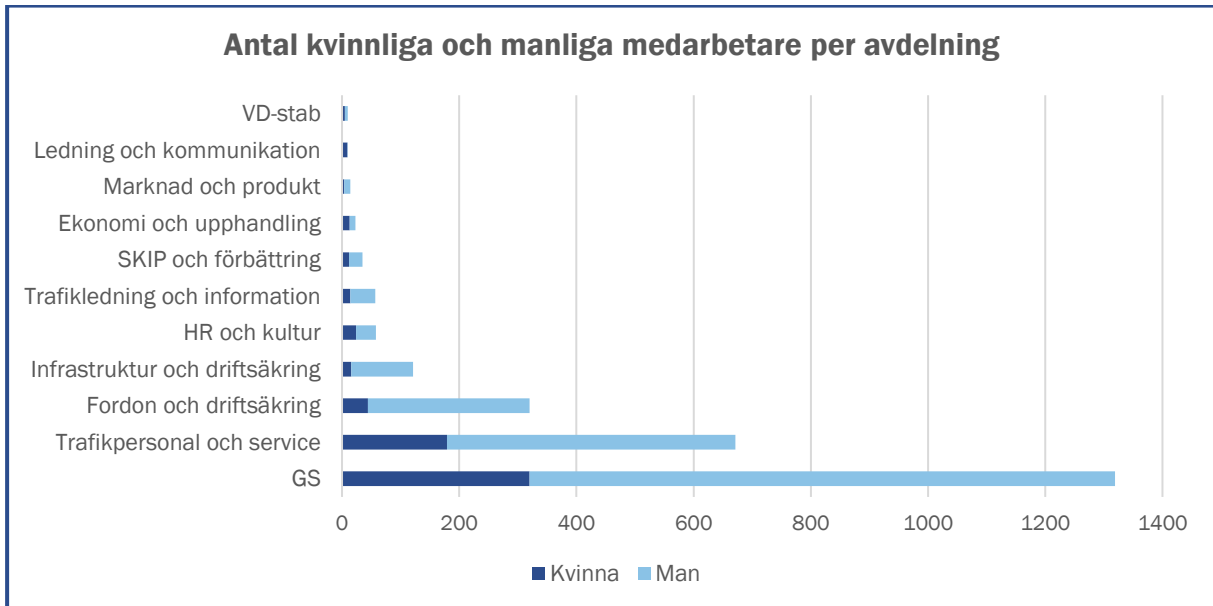
Anger antal tjänstlediga och föräldralediga under juni månad. Gällande tjänstlediga för Trafikpersonal och service ingår statistik för förare och där antal dagar med arbetsplikt under månaden där förare varit tjänstlediga ingår, omvandlat till antal FTE.

Avdelning	Antal tjänstlediga	Antal föräldralediga
Ekonomi och upphandling	0	1
Fordon och driftsäkring	3	5
HR och kultur	1	1
Infrastruktur och driftsäkring		
Ledning och kommunikation	0	0
Marknad och produkt	1	0
SKIP och förbättring	1	1
Trafikledning och information	1	1
Trafikpersonal och service	7	29
GS	14	38

3.3 HR och kultur (3 | 10)

3.3.5 Kvinnliga och manliga medarbetare per avdelning samt totalt

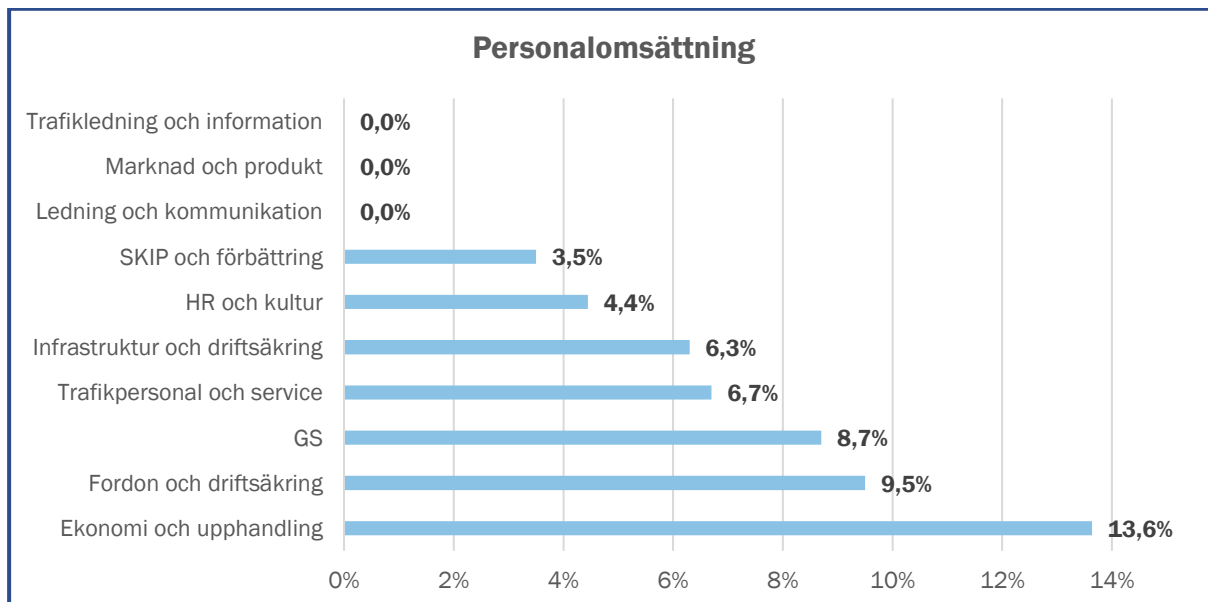
Anger könsuppdelad statistik totalt för GS och per avdelning. Status från slutet av 2022.



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.

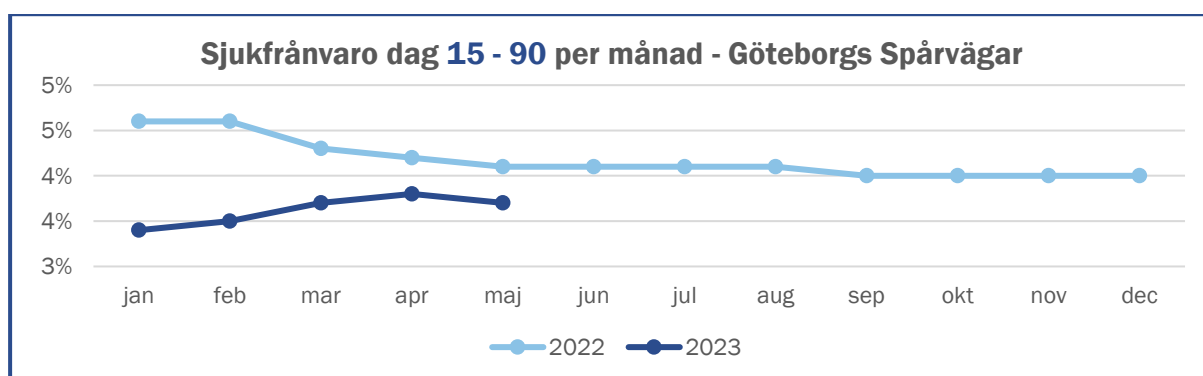
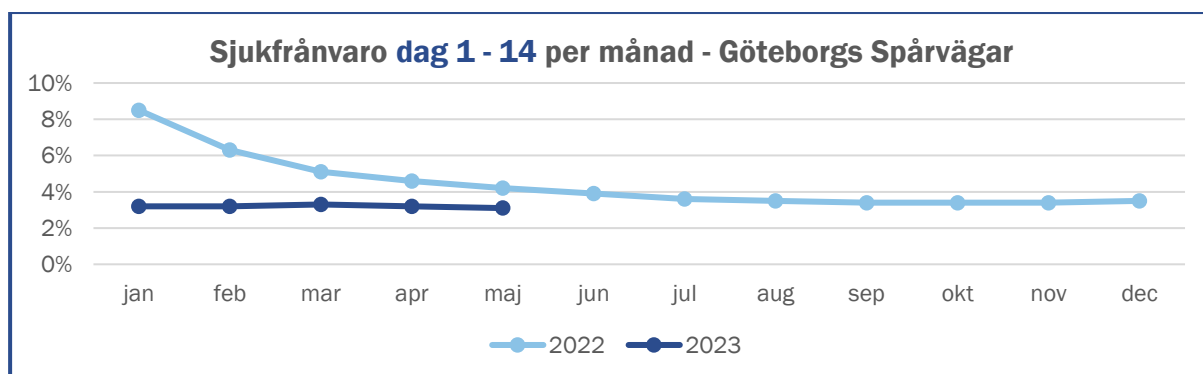
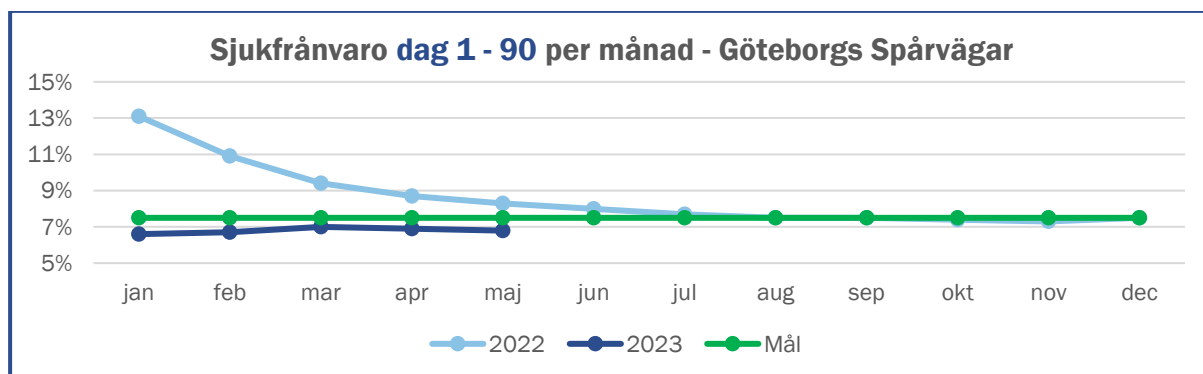
3.3 HR och kultur (5|10)

3.3.7 Sjukfrånvaro

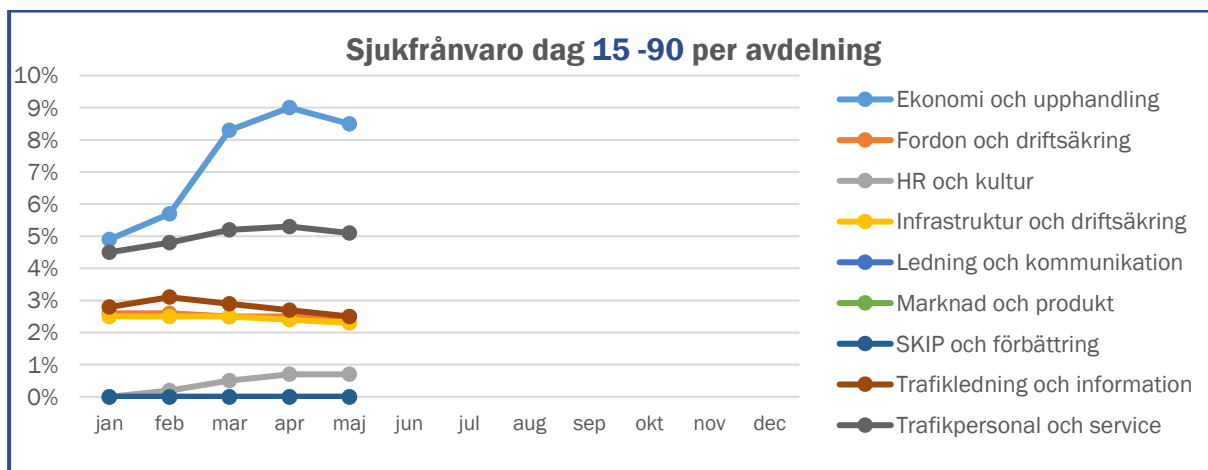
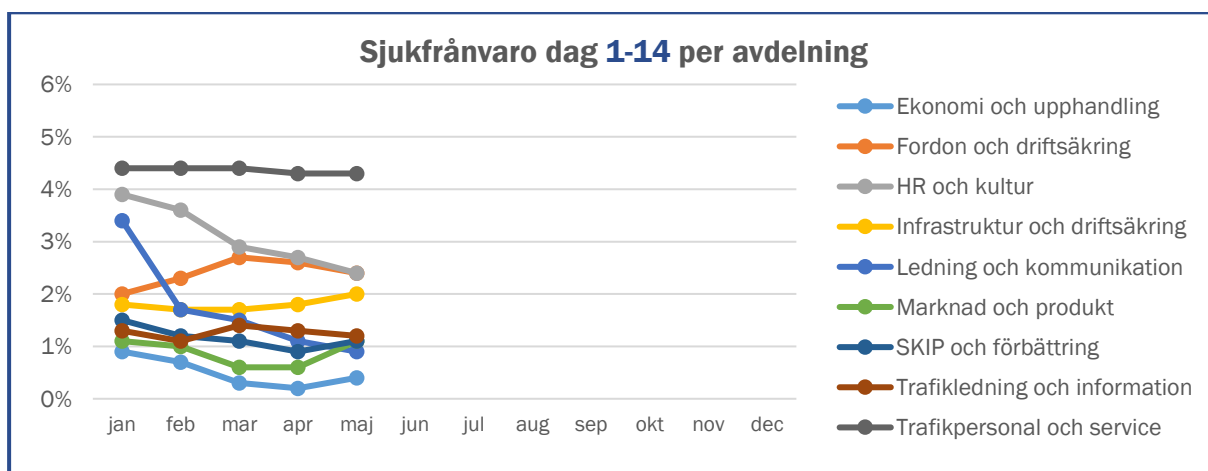
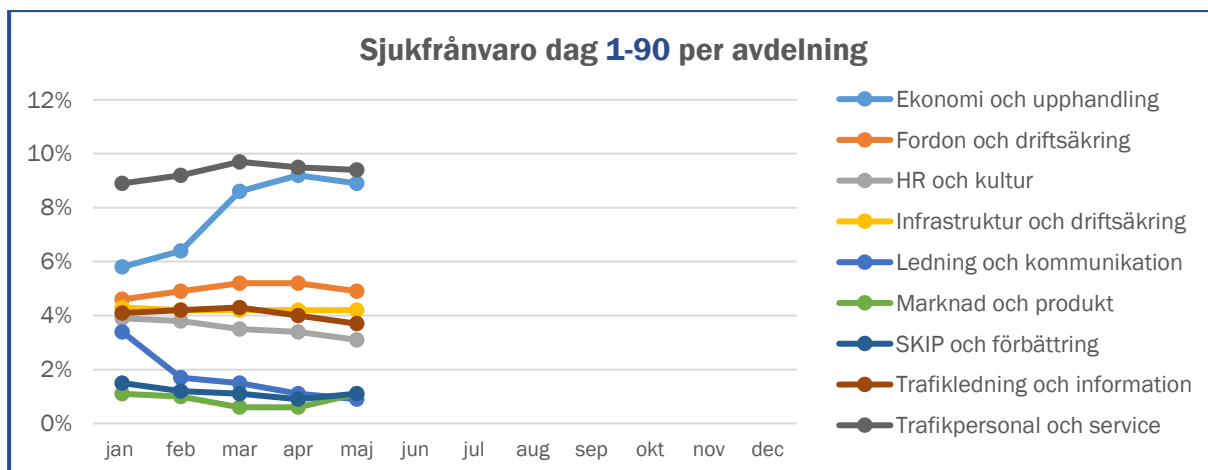
Sjukfrånvaron presenteras i procent. Procenten är framräknad som antalet sjuktimmars i förhållande till den tillgängliga ordinarie arbetstiden i timmar. I denna "tillgängliga" tid ingår inte föräldraledighet eller annan tjänstledighet, inte heller när den är partiell.

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%. Den långa sjukskrivningen, som tidigare visat en något uppåtgående trend, har nu planat ut. Trafikpersonal och Service är fortsatt den avdelning som har högst frånvaro. Under maj har dock både lång och kort sjukfrånvaro minskat jämfört med föregående månad. Inom små avdelningar är det fortsatt enskilda sjukdomsfall som inte har med arbetet att göra som påverkar.

Åtgärd:

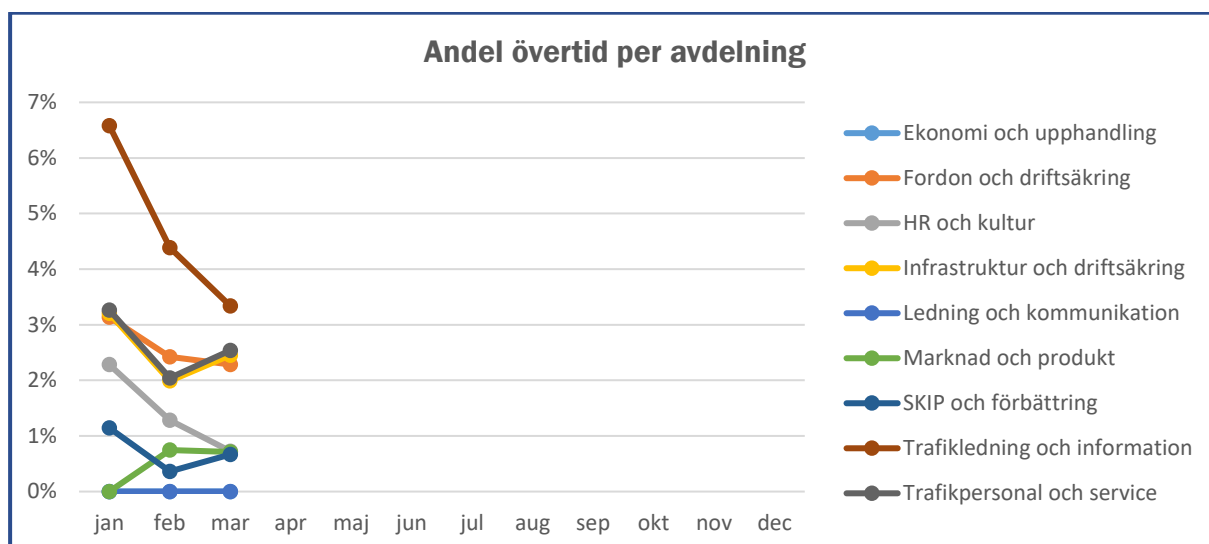
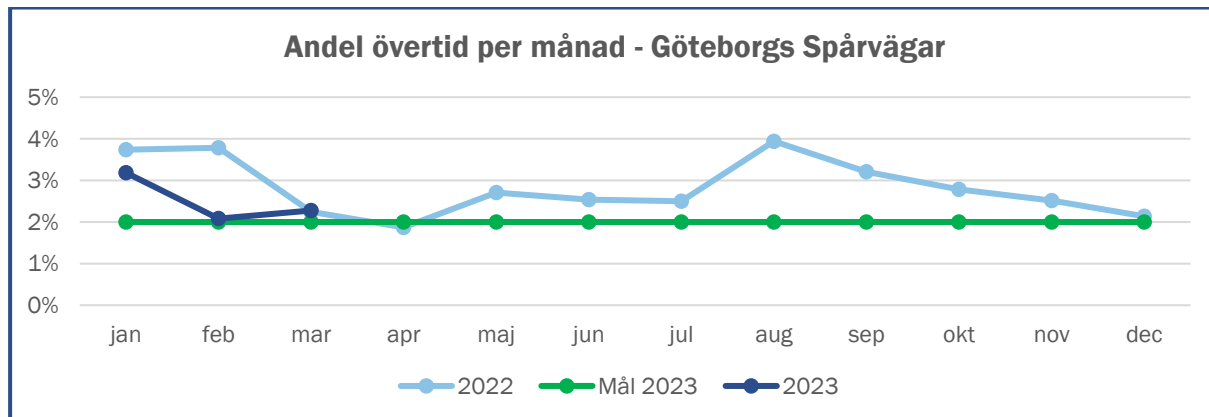
Fortsatt arbete enligt plan.

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:

Värden tagna ur Bokksus är fortsatt felaktiga, därför kan siffror ej redovisas. Felanmälan gjort till Intraservice sedan tidigare.

Åtgärd:

Uppföljning av övertid sker tills vidare på individbasis ur Personec. Trafikpersonal och Service samt TLI kan hämta uppföljning ur Hastus.

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.

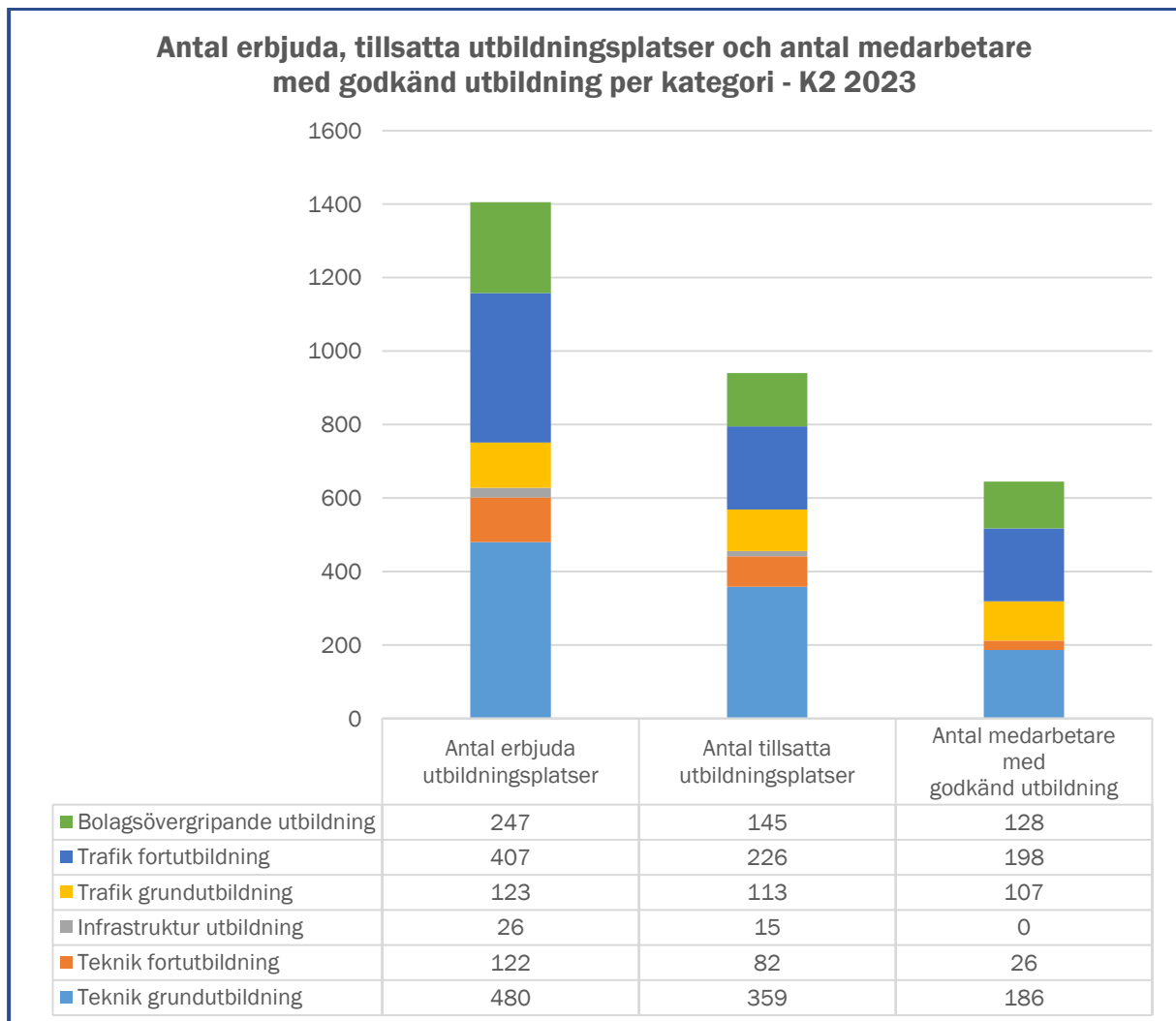
Teknik grundutbildning: Säkerhet vid arbete, vagnskänedom, underhållsbehörighet, servicebil samt Spårvagn Underhåll Planering (SUP/Infor EAM) utbildning.

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

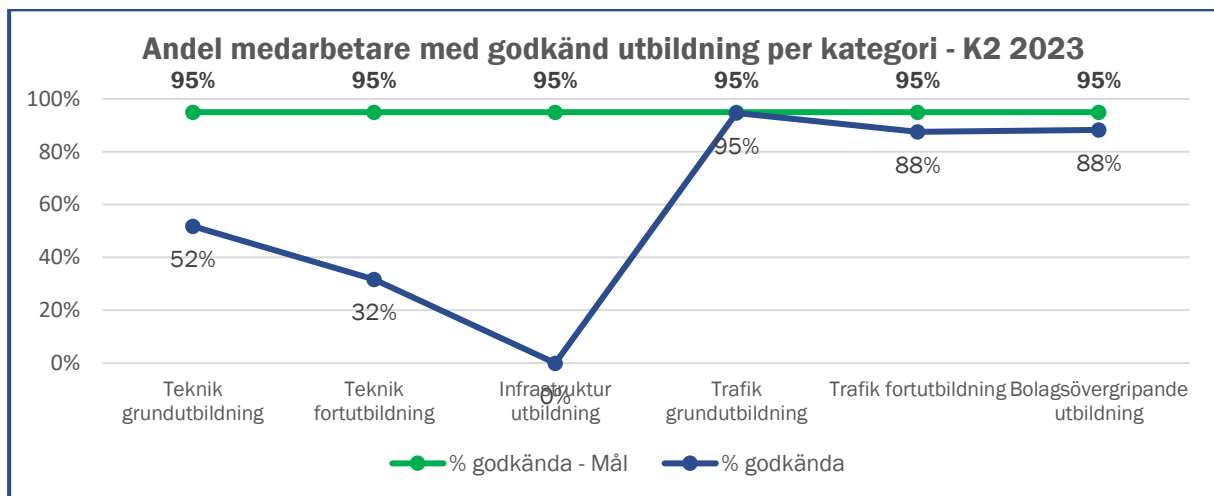
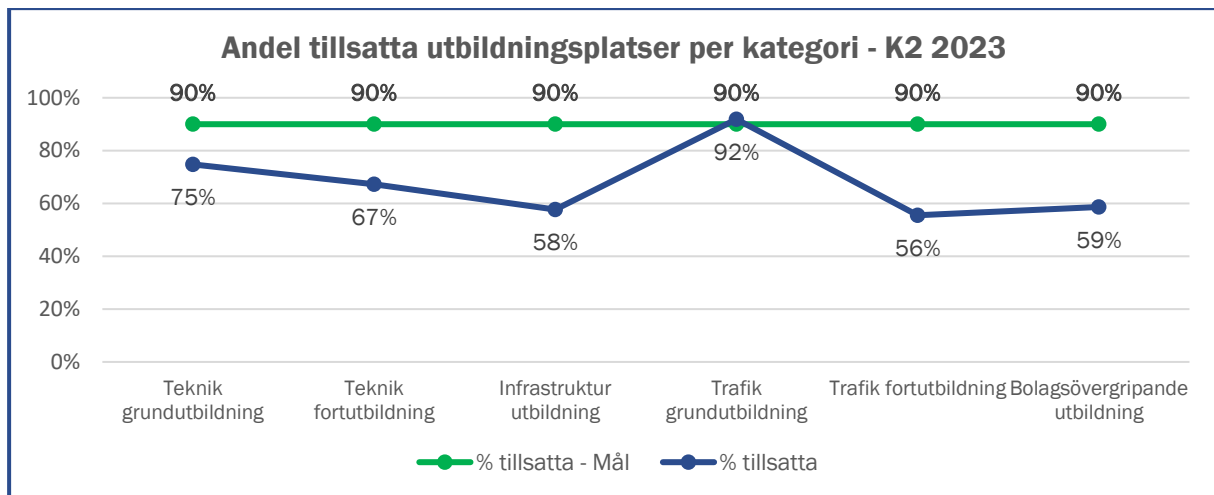
Infrastruktur utbildning: utbildning för spår samt Stadsmiljöförvaltningens (tidigare Trafikkontoret) utbildningar.

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 K2 har obligatoriskt TRI genomförts Spårvagnsförare behörighet B-D (teknisk personal) samt TRI körning för medarbetare som inte uppnått tillräckligt antal körtimmar enligt SÄO 1.D. Ett annat område som prioriterats är M33 utbildning för förare samt förarutbildning för teknisk personal.

Åtgärd:

Under 2023 kommer HR och Kultur tillsammans med beställande avdelningar, genom bland annat avdelningens förbättringsteam, arbeta för att etablera mer proaktiva beställningsförfaranden för teknik- och infrastrukturutbildningar. Samarbete med externa parter utvecklas ytterligare för att snabbt få återkoppling av godkända behörigheter av GS medarbetare. Under K3 och K4 kommer så mycket förebyggande insatser som möjligt ske för att underlätta inför öppningen av Ringön etapp 2 samt leverans av M34 under 2024, vilka kommer kräva stora utbildningsinsatser. Utbildning av förare för M33 fortgår också och är ett prioriterat område.

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 juni månad.

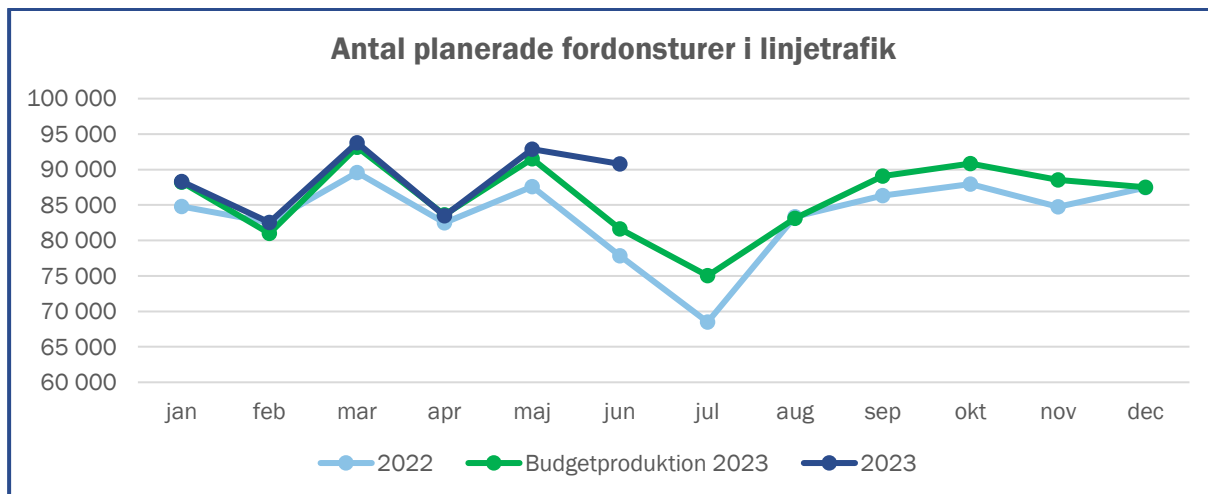
Avdelning	Antal praktikanter, grundskola	Antal praktikanter, sommarjobbare, gymnasie- och yrkeshögskola
Ekonomi och upphandling	0	0
Fordon och driftsäkring	0	15
HR och kultur	0	0
Infrastruktur och driftsäkring		
Ledning och kommunikation	0	0
Marknad och produkt	0	0
SKIP och förbättring	0	0
Trafikledning och information	0	0
Trafikpersonal och service	0	0
GS	0	15

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:

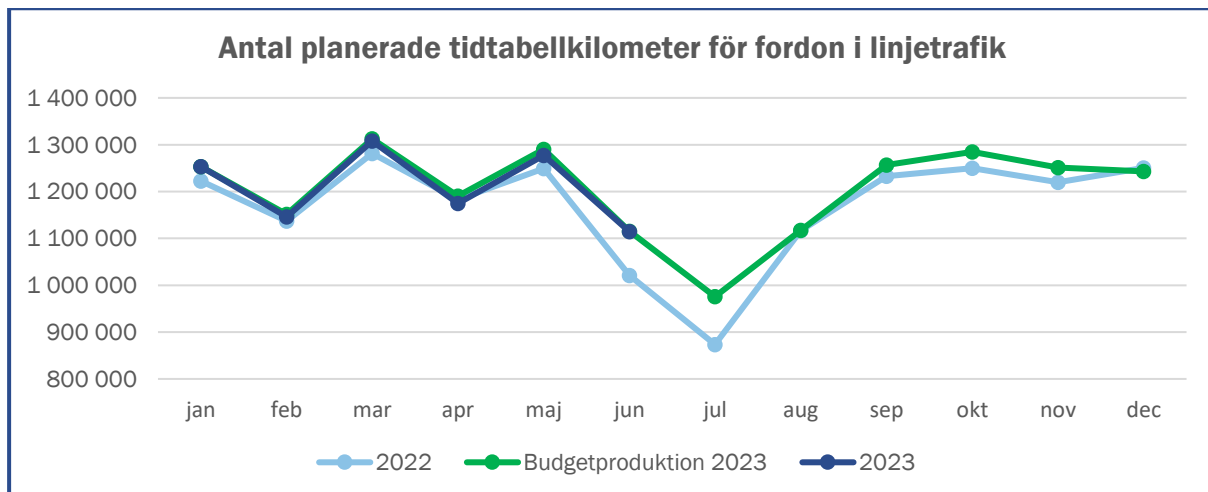
I juni var antalet planerade fordonsturer i linjetrafik 90 814 vilket är 11,2% fler gentemot budgetproduktion och ackumulerat utfall ligger på 2,6% mer än budgetproduktion. Spårarbeten är den faktor som påverkar utfallet och i juni var det främst spårarbetena och evenemangen: Åkareplatsen, Kungens besök, West Pride, Fas 1 (Godhemsgatan) och Fas 2 (Masthuggstorget, Stigbergstorget, Chapmans Torg och Godhemsgatan) som påverkade produktionen.

Åtgärd:

Inget behov av åtgärd då spårarbeten är den faktor som påverkat resultatet och dessa behöver utföras 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 juni var antalet planerade tidtabellskilometer för fordon i linjetrafik 0,09% mindre gentemot budgetproduktion och ackumulerat utfall ligger på 0,55% mindre än budgetproduktion. Följande spårarbeten och evenemang påverkade produktionen: Åkareplatsen, Kungens besök, West Pride, Fas 1 (Godhemsgatan) och Fas 2 (Masthuggstorget, Stigbergstorget, Chapmans Torg och Godhemsgatan).

Åtgärd:

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

4.1 Marknad och produkt (2|6)

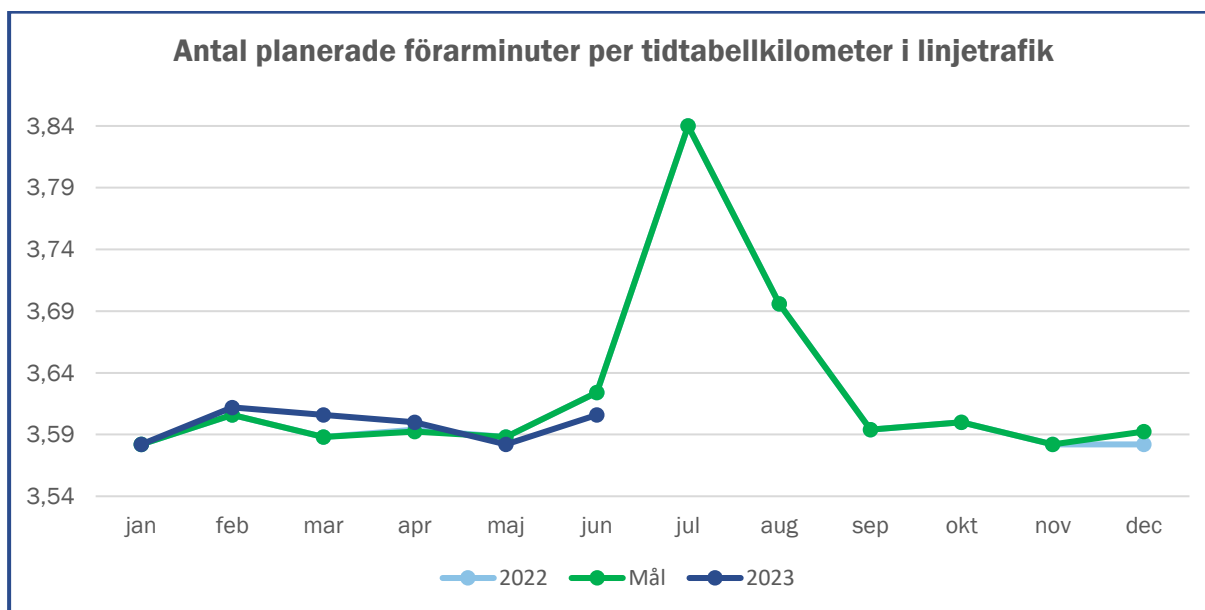
4.1.3 Antal behov trafikdimensionerade fordon, mån-tor, fre, lör, sön

Trafikdimensionerade omlopp innebär maxantalet planerade samtida omlopp. Från årsskiftet och fram till sommaren trafikerar vi med en grundtabell vilket dimensioneras av 163 samtida omlopp. Sommarens grundtabell dimensioneras av 112 omlopp och sedan tillkommer 5 stycken omlopp i förstärkning på grund av tågstoppet i Mölndal (somrarna 2023–2025) under sommaren vilket summeras till 117 trafikdimensionerade omlopp.

Veckodag\månad	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
mån - tors	163	163	163	163	163	163	117	152	152	152	152	152
fre	163	163	163	163	163	163	117	152	152	152	152	152
lör	127	127	127	127	127	127	98	122	122	122	122	122
sön	105	105	105	105	105	105	98	103	103	103	103	103

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 juni var antalet planerade förarminuter per tidtabellskilometer i linjetrafik marginellt bättre än målet. Följande spårarbeten och evenemang påverkade produktionen: Åkareplatsen, Kungens besök, West Pride, Fas 1 (Godhemsgatan) och Fas 2 (Masthuggstorget, Stigbergstorget, Chapmans Torg och Godhemsgatan).

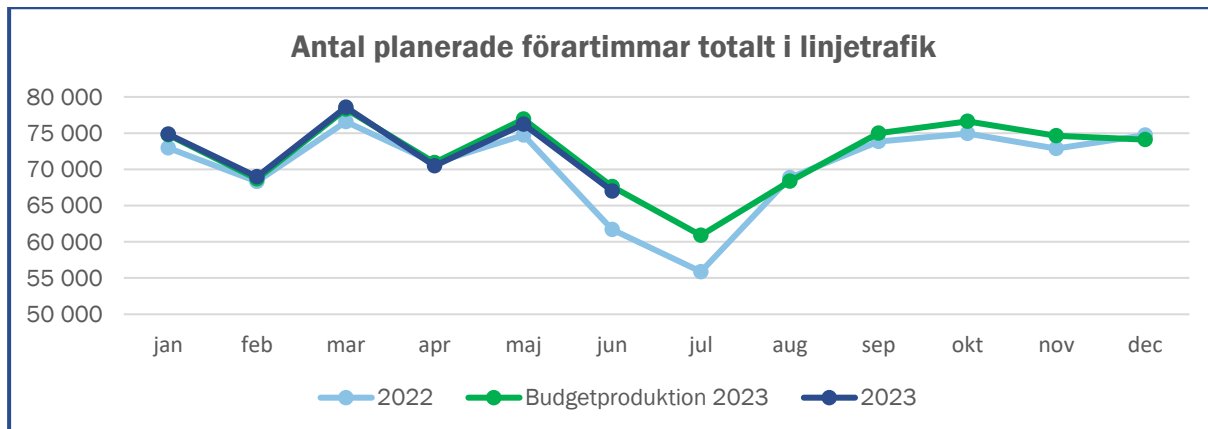
Åtgärd:

Inget behov av åtgärd då spårarbeten är den faktor som påverkat resultatet och dessa behöver utföras 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:

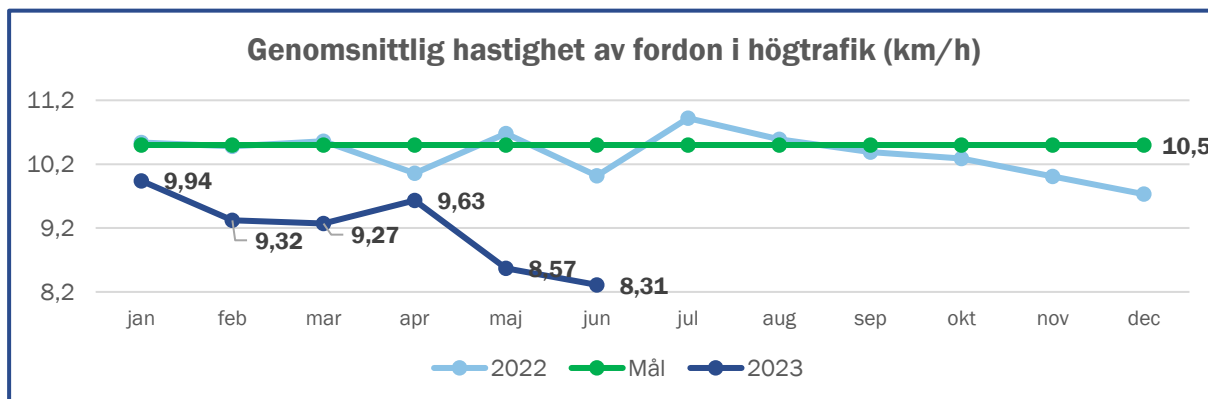
I juni var antalet planerade förartimmar totalt i linjetrafik 0,90% mindre än budgetproduktion och ackumulerat utfall ligger på 0,25% mindre än budgetproduktion. Följande spårarbeten och evenemang påverkade produktionen: Åkareplatsen, Kungens besök, West Pride, Fas 1 (Godhemsgatan) och Fas 2 (Masthuggstorget, Stigbergstorget, Chapmans Torg och Godhemsgatan).

Åtgärd:

Inget behov av åtgärd då spårarbeten är den faktor som påverkat resultatet och dessa behöver utföras 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 juni var genomsnittlig hastighet av fordon i högtrafik 2,19km/h lägre än målet. Spårarbetet Åkareplatsen innebär att man fick dela staden i väst respektive öst vid Centralstationen och hade en inverkan på framkomligheten, inte minst från Stenpiren riktning mot Brunnsparken. Systematiskt återkommande och påverkande faktorer är bland annat antal resande, signalprioritet, icke hindrande spårarbeten, korsningsutformning, lastningstider, stoppande fel och andra trafikslag i vägen. Även flertalet hastighetsnedsättningar pga. banans status har haft en stor inverkan på resultatet. Resultatet innebär att produktionen inte uppnår optimal kapacitet samt effektivitet.

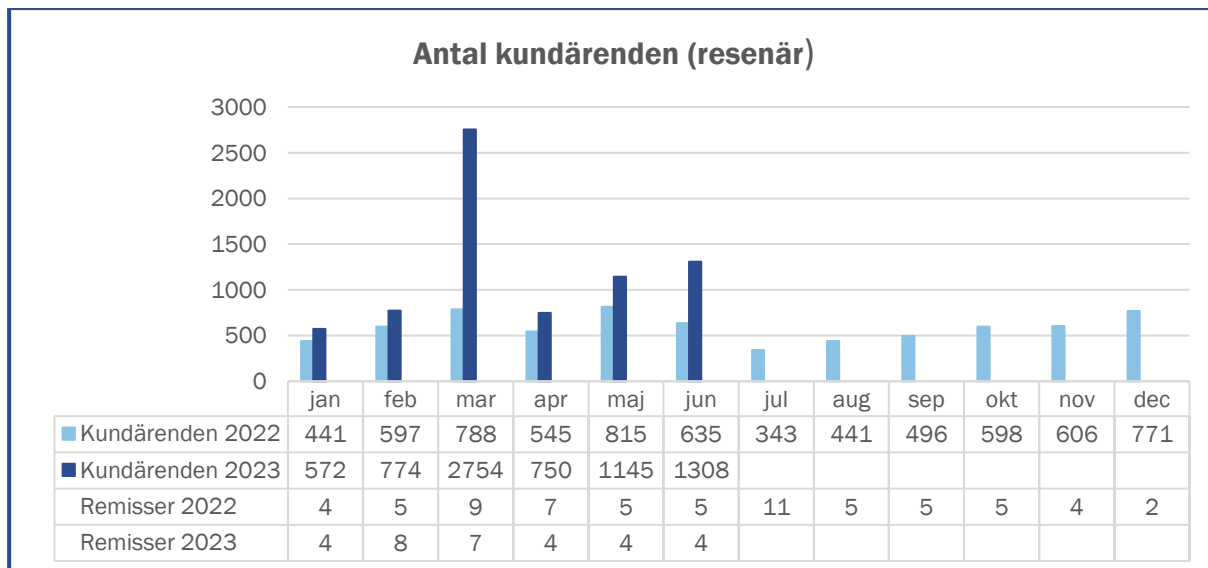
Åtgärd:

Trafikeringsmässigt komplexa spårarbeten som Åkareplatsen lämpar sig bättre att genomföra i sommartabell framgent. Brunnsparken kommer även fasa om i T24_A1. Se även produktstrategi 2023, Genomförandeplan Spårvagn samt underlag framkomlighetsanalys och åtgärder kort-/ medel- och långsikt. Även projekt "Punktlighet" är i full drift, 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)

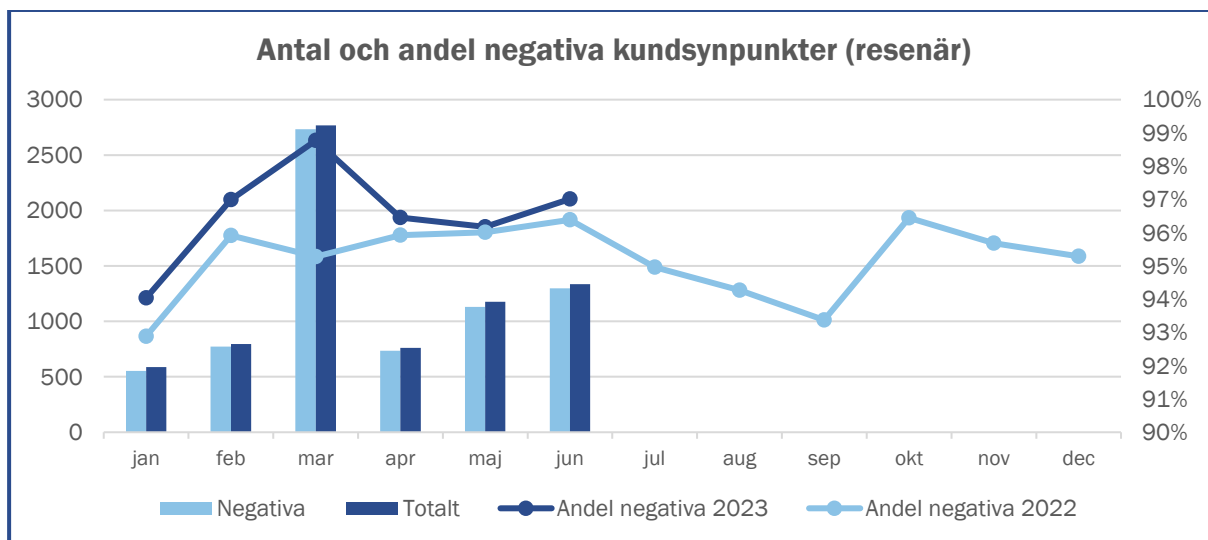
4.1.7 Kundärenden och kundsynpunkter (resenär)

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 nedandigram 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 nedantabell 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	1053							5914
Förare	78	82	94	98	124	108							584
Fordon	47	45	45	30	31	49							247
Körde förbi hållplats	20	25	32	14	14	25							130
Olycka/ Trafikolycka/ Skada	7	20	10	7	5	10							59
Trafikutveckling	13	4	5	7	12	16							57
Hållplats/utrustning	2	10	3	3	12	2							32
Fullsatt fordon	3	7	7	0	7	7							31
Störningsinformation	2	2	0	6	9	7							26
Ersättningstrafik-Omläggning	1	5	2	1	11	5							25
Övrigt	13	16	5	6	13	7							60
Totalt	549	754	2726	724	1123	1289							7165

Källa: Västtrafiks rapport Kundsynpunkter

Analys:

Antal remisser i juni var 4 vilket är en minskning i jämförelse med föregående år samma månad. Totalt antal kundärenden i juni var 1308, vilket är mer än dubbelt så mycket i jämförelse med föregående år samma månad. Majoriteten resenärssynpunkter fortsatt relaterat till inställda turer och förseningar.

Åtgärd:

Ett nytt system för kundsynpunkter har lanserats av Västtrafik. Berörda avdelningar och enheter behöver få anpassade rapporter.

En anpassad månadsrapport sammanställs och skickas till avdelningen Trafikpersonal och Service sedan januari med fokus på resenärssynpunkter om spårvagnsförare. I augusti ska övriga berörda avdelningar och enheter börja få en återkommande anpassad promemoria med statistik och analyskommentar från Marknad och produkt. Detta ska underlätta åtgärder och uppföljning för systematiskt förbättringsarbete och utveckling.

Tidigare sammanställning med förslag på åtgärder som föreslagits av avdelningarna och enheterna från workshops kommer att bifogas med den första promemoria utskicket i augusti 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

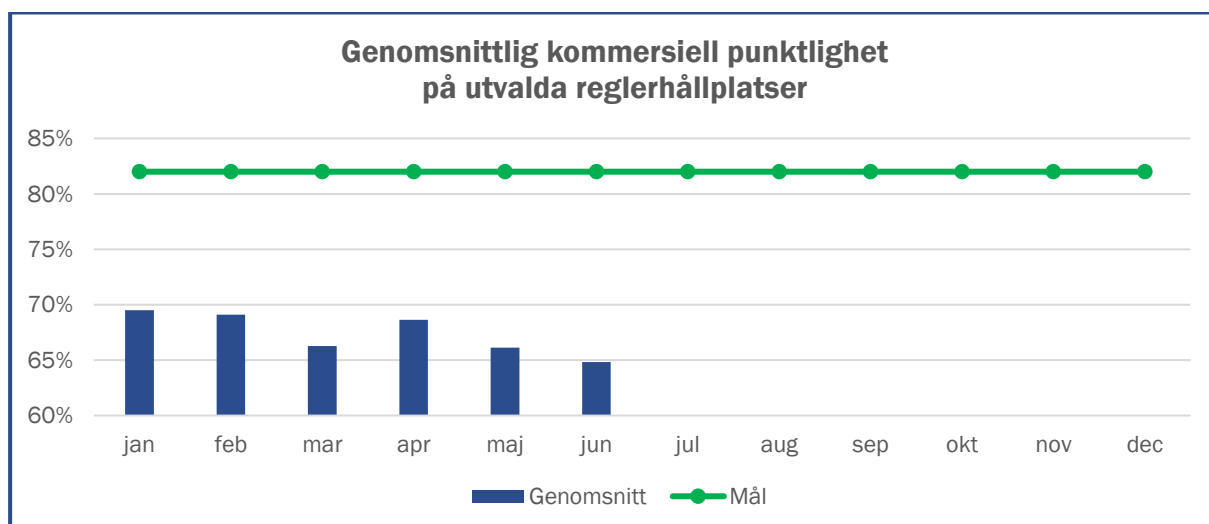
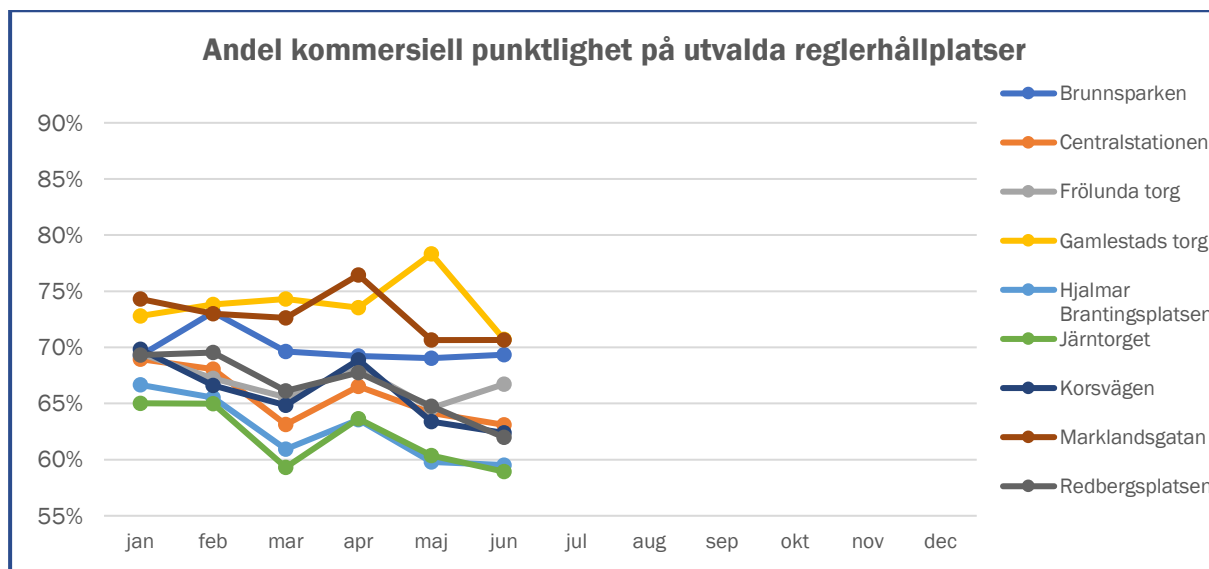
Varje år genomförs kulturpris utav jury som består av Kulturnämnden och styrelsen. Människan bakom uniformen (MBU) genomförs tillsammans med räddningstjänsten, polisen, stadsdelsnämnder och ambulans för att samverka med ungdomar som sker både vår och höst i två områden. Vi har ett partneravtal med Stadsmissionen 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:

Juni månads resultat på 64,8% visar en lägre kommersiell punktlighet än föregående månad. Jämför man med resultaten från juni 2022 så har vi en genomsnittlig minskning på 6,0%, vilket visar att vi fortfarande är långt bort från målet på 82%.

I nuläget har vi för närvarande 27 olika begränsningar kopplat till hastighetssänkningar, vilket skapar förseningar längs hela spårvagnsnätet. Begränsningarna har ökat med fyra stycken sedan föregående månad. Under maj har 108 rapporterade förseningar på grund av broöppning på Hisingsbron registrerats. Totalt under juni månad så fanns 373 händelser registrerade i HOA med "Trafikstockningar" och 306 händelser "Försening" längs hela linjenätet, vilket påverkar den kommersiella punktligheten på reglerhållplatser. Detta går även att se under Trafikservicegradrapporten på "topp 10 anledningar till störningar i trafik".

Åtgärd:

Se produktstrategi 2023, Genomförandeplan Spårvagn samt underlag framkomlighetsanalys och 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)

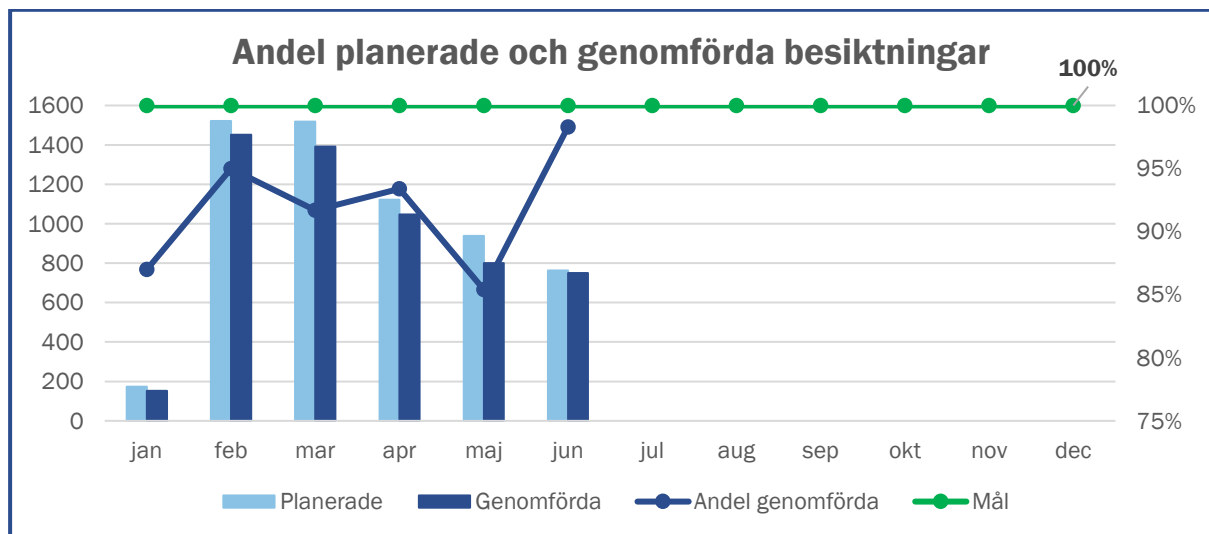
4.3.1 Andel planerade och genomförda besiktningar spårvägsanläggning

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 413 st. protokoll genomfördes 413 st. enligt plan

Signal- och växelbesiktningar: Av 312 st. protokoll genomfördes 307 st. enligt plan

Kontaktledningsbesiktningar: Av 38 st. protokoll genomfördes 30 st. 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 växelomläggning, dessa utfördes under juni månad ca 5 dagar sent.

Kontaktledningsbesiktningar: Besiktningarna som inte är utförda enligt plan är riktad besiktning inre, dessa utfördes ca 4 dagar före plan.

4.3 Infrastruktur och driftsäkring (2|6)

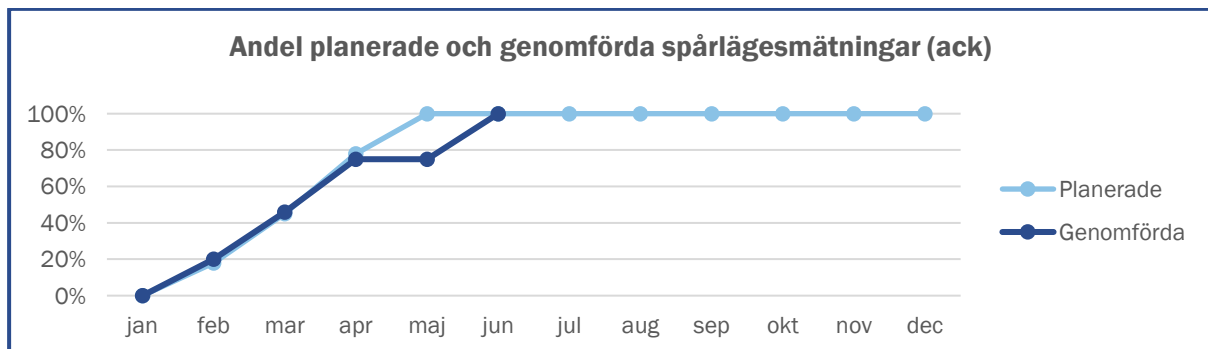
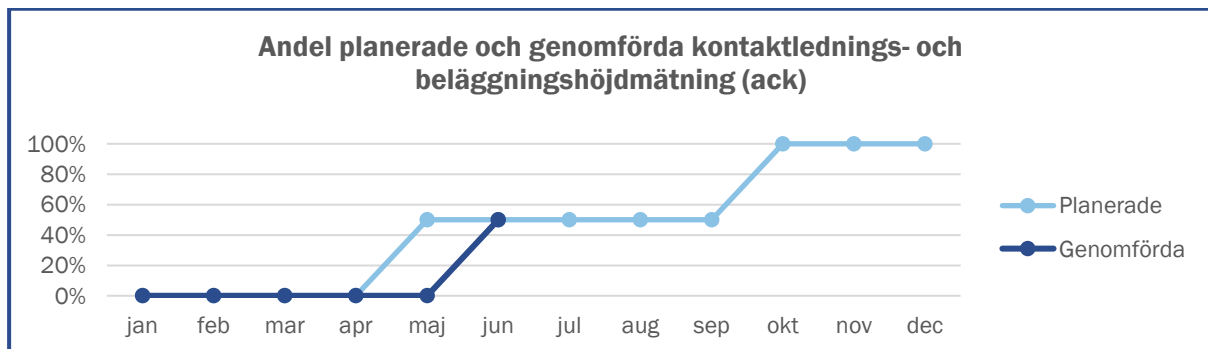
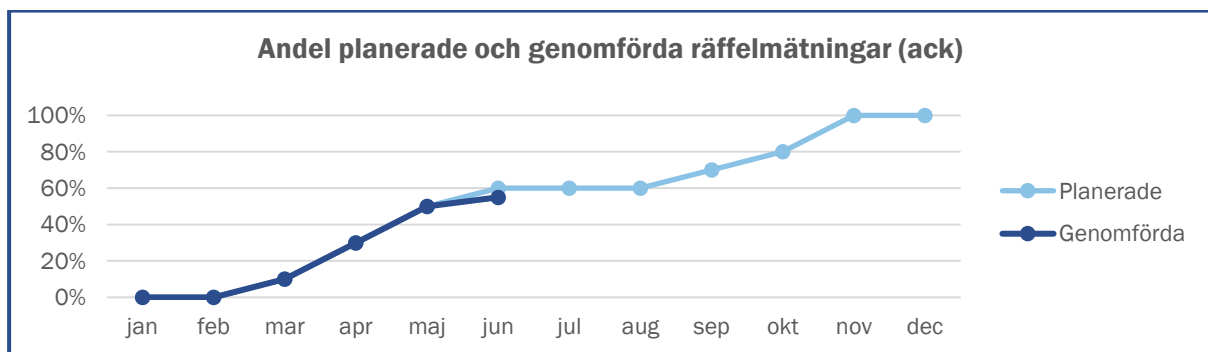
4.3.2 Andel planerade och genomförda mätningar spårvägsanläggning

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: Beläggningssmätning 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 spåranläggningens geometri i syfte att erhålla information till besiktningsman om förändringar avseende rälsförhöjningar, horisontalkurvor och spårvidd.



Källa:

Analys:

Kontaktlednings och beläggningshöjds mätning är nu utförd i juni månad.

Räffelmätning ligger efter plan, men inom felmarginalen.

Spårlägesmätning är nu klar för 2023.

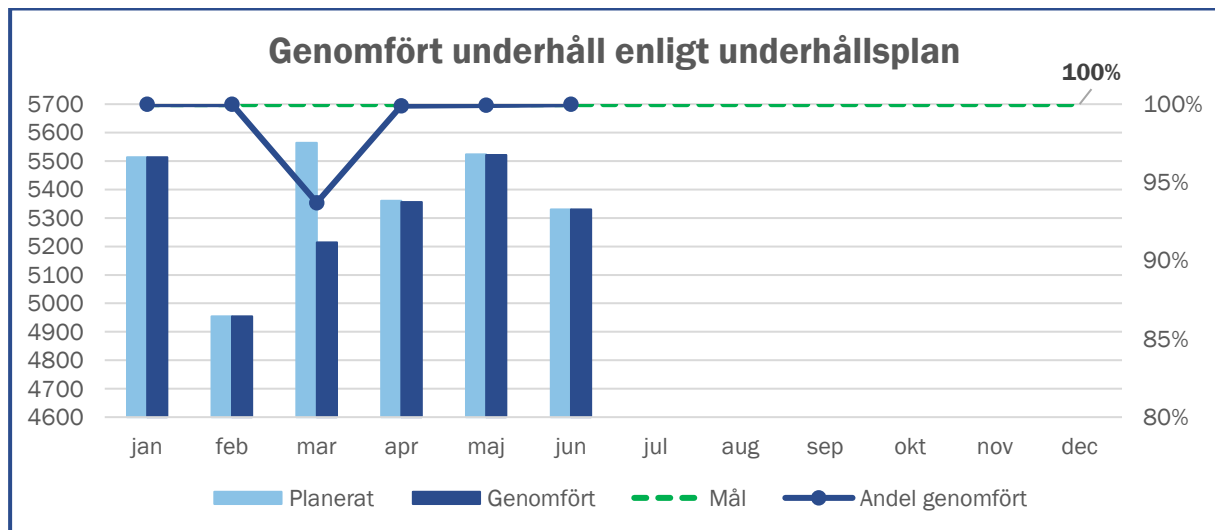
Åtgärd:

N/A

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:

Allt enligt plan.

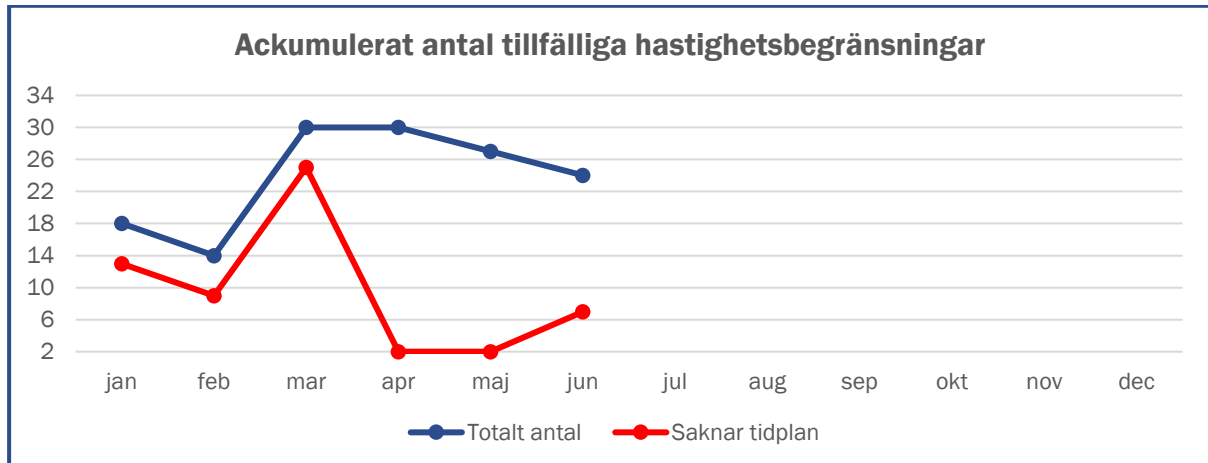
Åtgärd:

Då allt gick som planerat var åtgärden att se till att även det fungerar löpande.

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 månadens utgång fanns 24 stycken aktiva. Juni har varit en månad med fortsatt hög andel hastighetsnedsättningar, dock minskat i antal stora planerade resurstunga anläggningsprojekt har varit fokus som påverkat vår möjlighet att arbeta med övriga hastighetsbegränsningar. Tack vare några av dessa projekt har vi kunnat stänga några begränsningar. Varmt väder med sol och hög temperatur resulterade också i ex. solkurvor.

Under juni månad har 12 st. blivit utförda och 9 st. tillkommit.

Den gemensamma arbetsgruppen GS och SMF med syfte att tillsammans fokusera på att öka takten i arbetet med att åtgärda de avvikelser i spårvägsanläggningen som ger hastighetsbegränsningar har fortsatt träffas enligt plan och prioriteringar gjorts. 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 eventuellt 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 framförallt spårvagnsförare, medarbetare på trafikledning och medarbetare som arbetar med spårvägsanläggningen så som besiktningsmän, produktionsplanerare och tekniker.

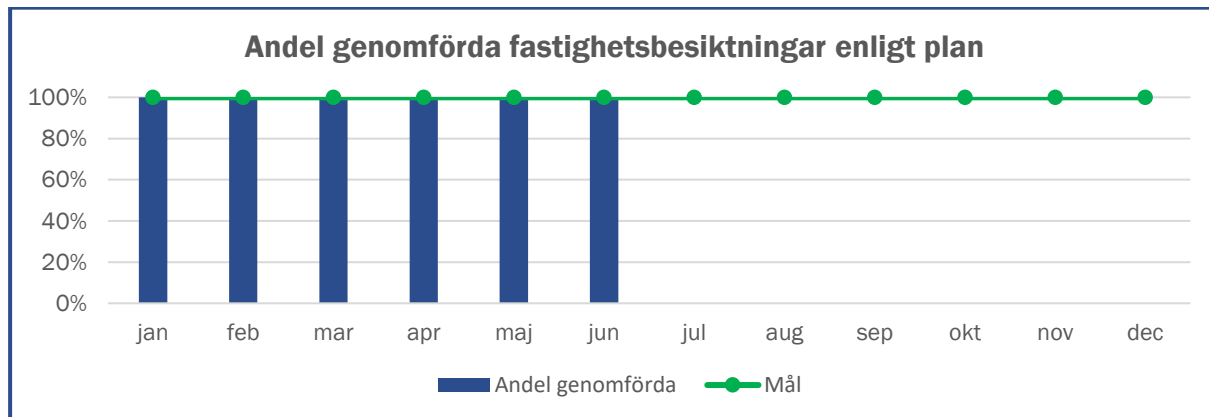
Åtgärd:

Under juni blev 12st. åtgärdade. Prognos just nu är att 15 st. av de aktiva 24 st. kommer att kunna vara åtgärdade innan 2023 är slut och prognostiserad tidplan finns på samtliga utan 7 st. som är under utredning och 2 av 7st. är solkurvor som inväntar rätt väder. Åtgärd av hastighetsnedsättningarna 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

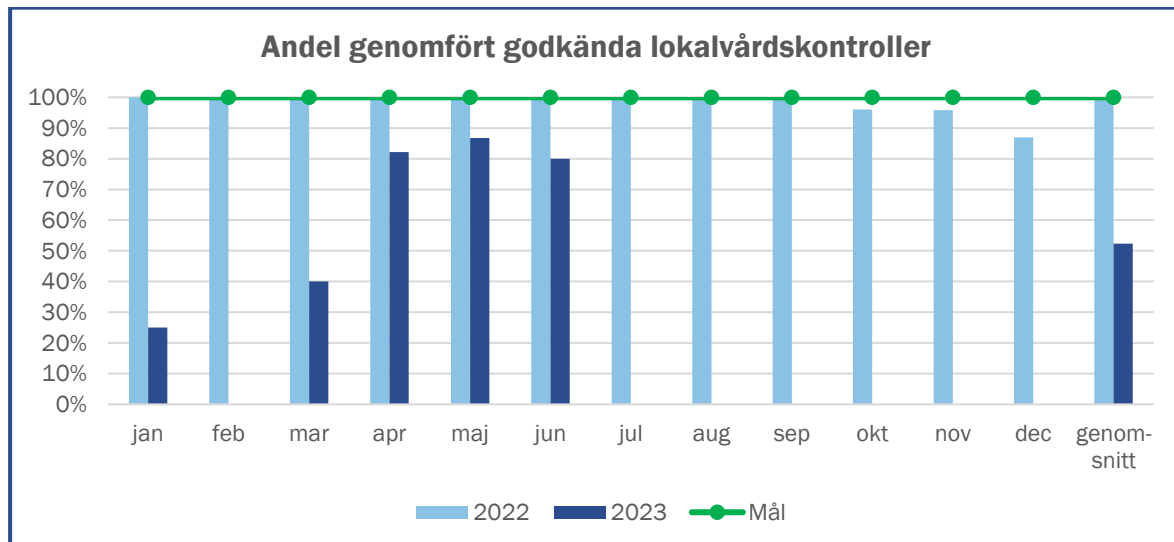
När fel uppstår i fastigheten anmäls dessa. Felanmälningen mottas och eventuella åtgärder planeras in. Antal felanmälningar följs upp och registreras på olika feltyper. Även status på varje felanmälan noteras om den är åtgärdad, pågår eller kommer att utföras.

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 Slottsskogen, 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:

80% godkända kontroller. Maj har uppdaterats till 86,7% då det saknades data för en vecka.

Åtgärd:

Fortsatt arbete med entreprenörer. Mätmetod skall ses över då det mäts olika antal varje vecka vilket gör att icke godkända slår olika hårt på totalen.

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 juni	51 *	80 **	62	35 (+2) ***	0	228

*varav 3st är i Västerås på rostsanering, **varav 2st är i Tjeckien på revision, ***varav 1st i Västerås på VTO skada.

Veckodag	Maxantalet planerade fordon i samtida omlopp	Antal totala fordon (med pedal-set) i jun	Andel reservflotta i jun
mån-tor	163	202,5	24,2%
fre	163	202,5	24,2%
lör	127	202,5	59,5%
sön	105	202,5	92,9%

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.

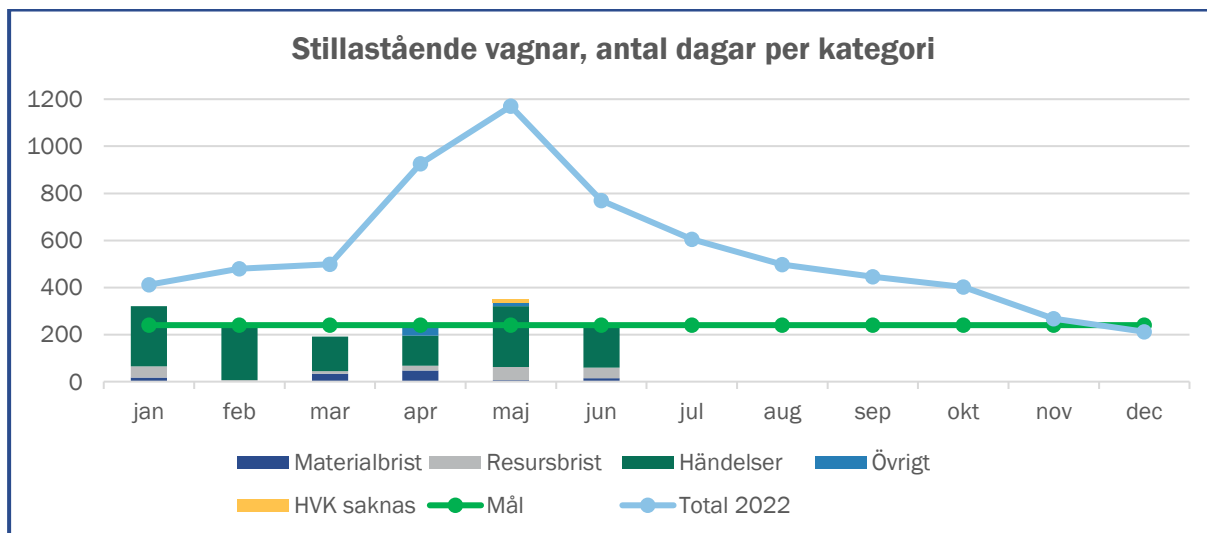
Högvärdeskomponent (HVK) saknas: Material som Västtrafik anskaffar saknas skall orsaka 0 stillastående dagar per månad.

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 14 dagar. HVK saknas har denna månad 21 dagar. Resursbrist har denna månad orsakat 58 dagar stillastående, främst gäller detta kö för hjulbyten. Händelser har denna månad orsakat 169 dagar totalt. Problematiken med lackboxen och dess ventilation bygger upp en lång kö för krocklagning. Övrigt 14 dagar stillastående.

Åtgärd:

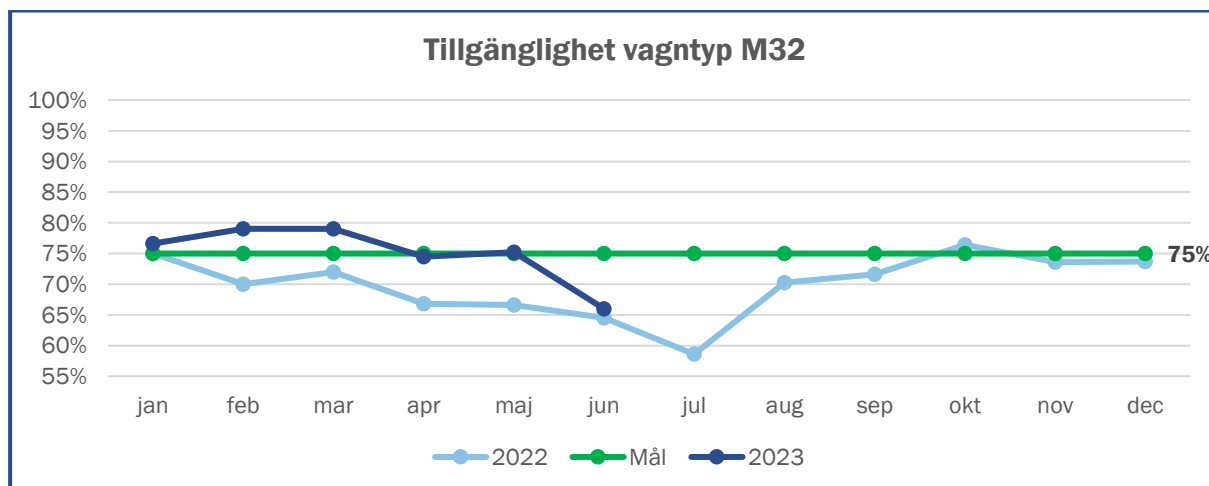
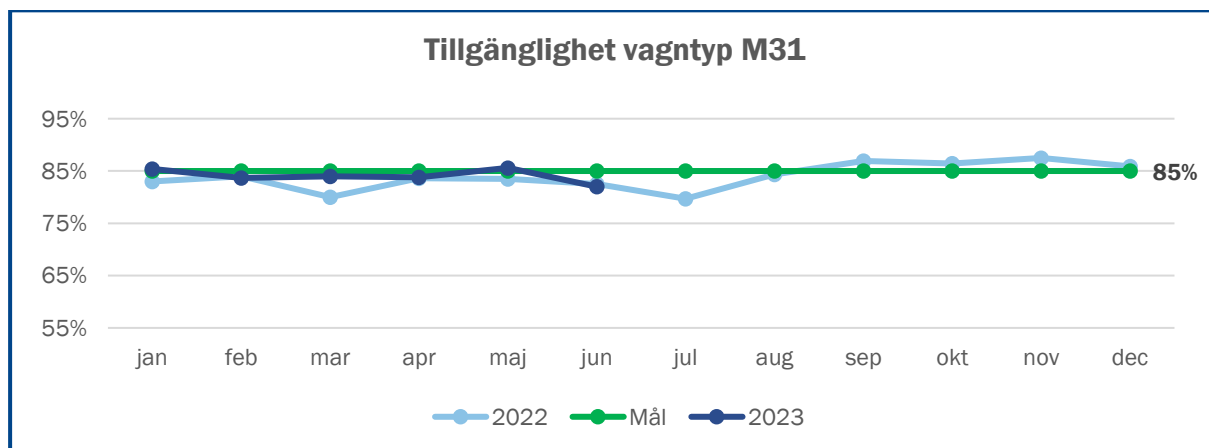
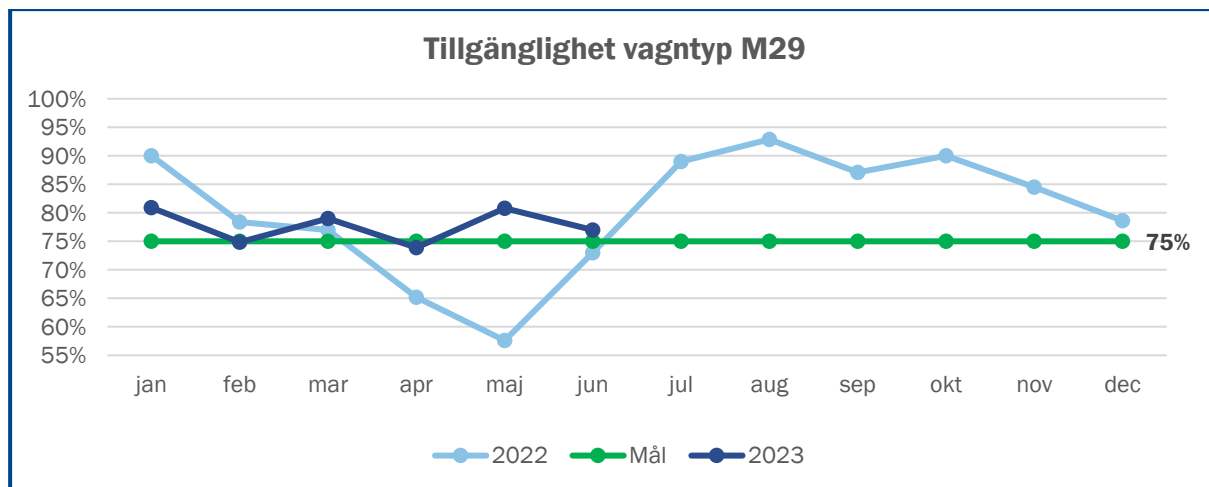
Stor mängd ökade händelse med VTO. Lång väntan på HVK komponenter (Körhandtag M32). Arbete är startad för ombyggnad av körhandtag pga. kvalitet.

Fordon och driftsäkring (2 | 6)

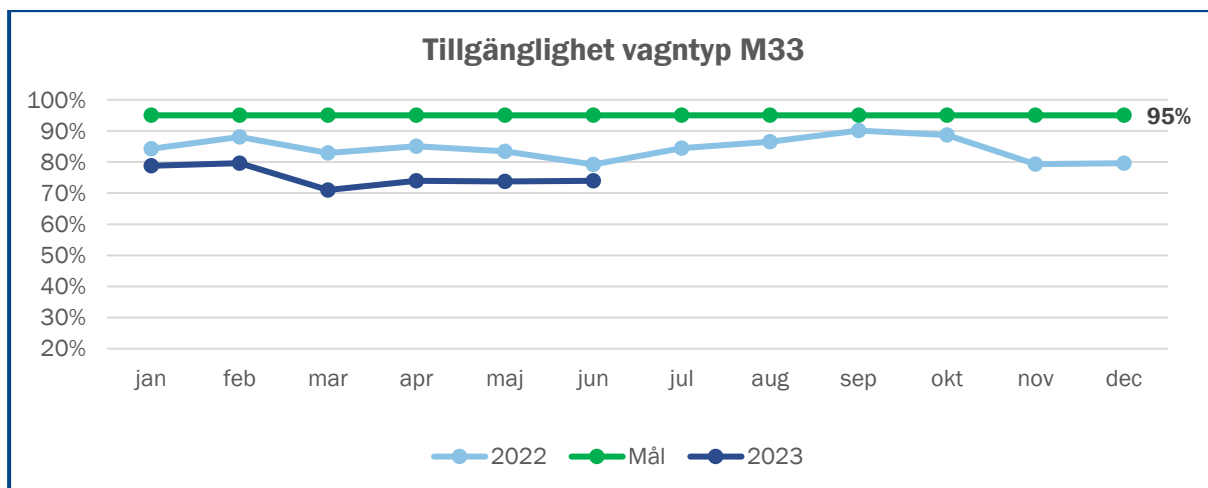
4.4.3 Tillgänglighet spårvagnsflottan

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 överlag, vi har fått hem fler M33. Fordon nr. 512 är i Västerås för VTO skada. Vi har haft ganska många VTO skador under maj månad.

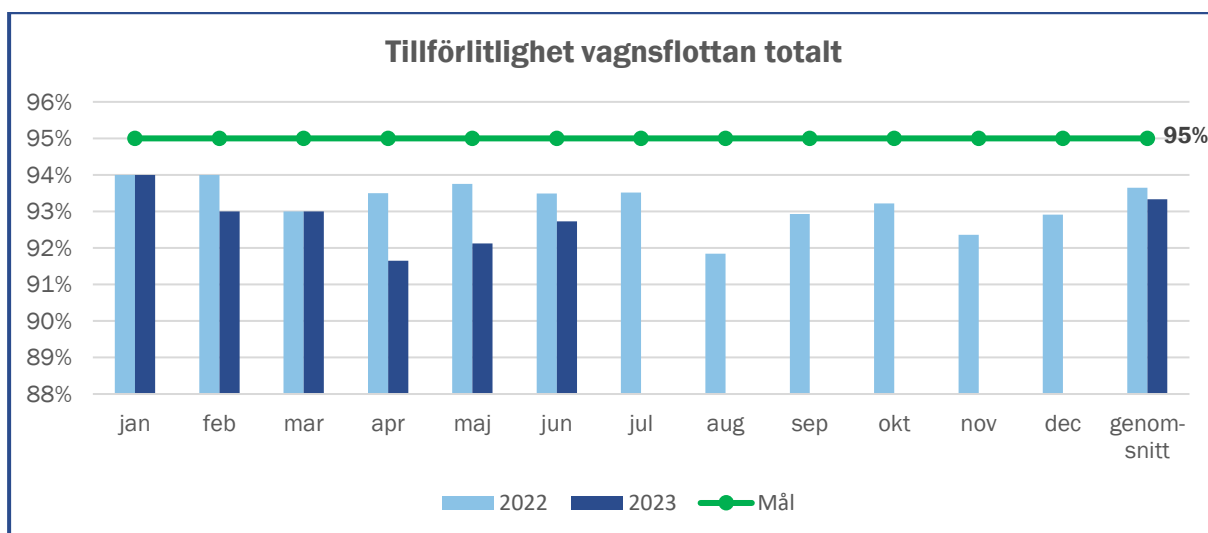
Åtgärd:

Vi jobbar aktivt med måndagsmötena och försöker få till det med Handkontrollen innan året slut.

4.4.4 Tillförlitlighet spårvagnsflottan

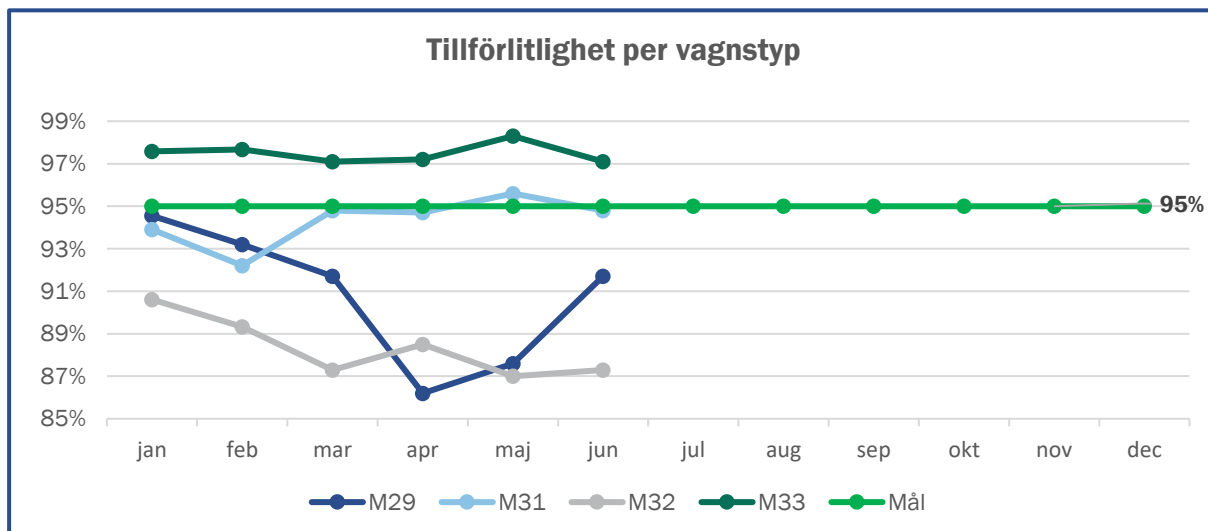
Tillförlitlighet vagnsflottan totalt och per vagnstyp anger andel omlopp utan indragningar, förseningar och stopp på grund av enbart tekniska anledningar. Anger medelvärde över månaden för antalet omlopp utan tekniska störningar för varje vagnsmodell.

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:

Vi gick upp med 1% jämför månaden innan. Vi har som månaden innan stora problem med M32 pga. kylsystemet och dörrsystemet.

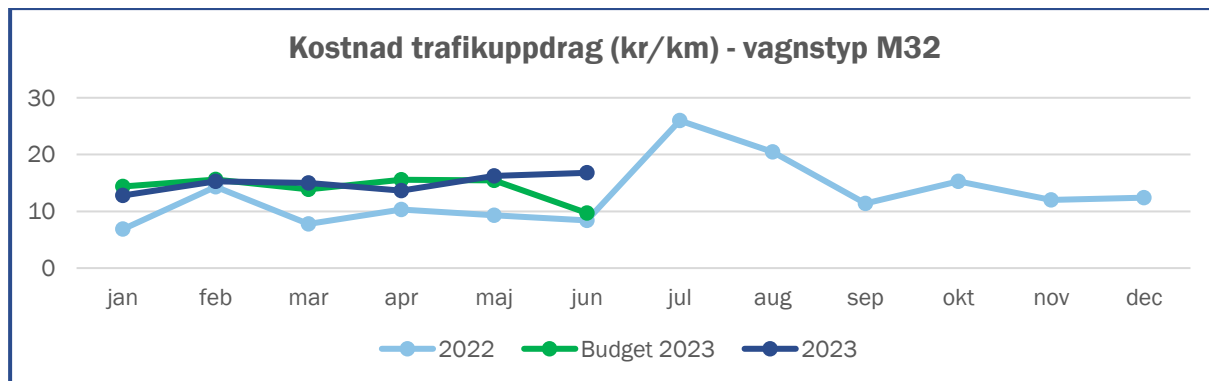
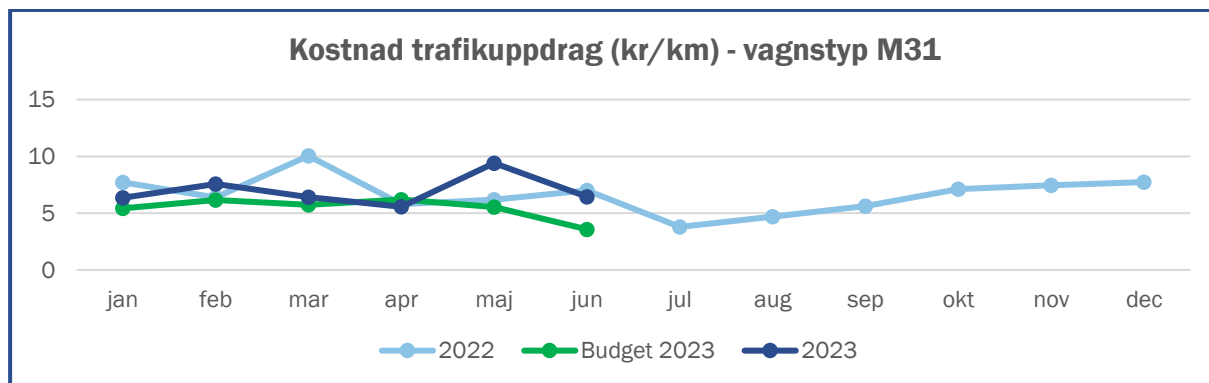
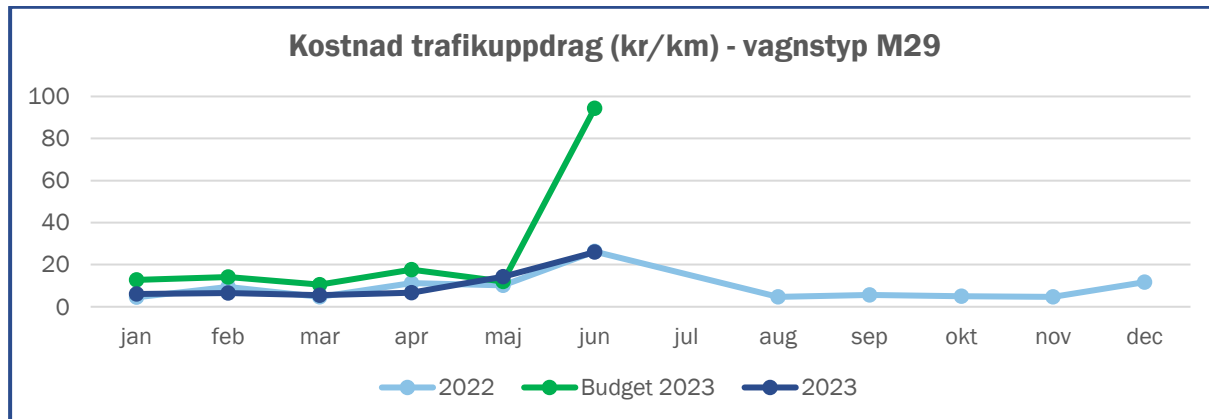
Åtgärd:

Driften jobbar aktivt med Comfortteknik för att åtgärda HVAC problem. Under hösten skall ett förstudie för M32 del områden tas fram för M32 nya åtgärdsprogram.

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:

M29 är fortsatt under budget - detta på grund av försenade leveranser och fakturor ifrån roståtgärderna i Västerås. Första 3 vagnarna är levererade. M31 är över budget med 80% och M32 över med 73%. Vi saknar fortsatt verktyg för djupare analys.

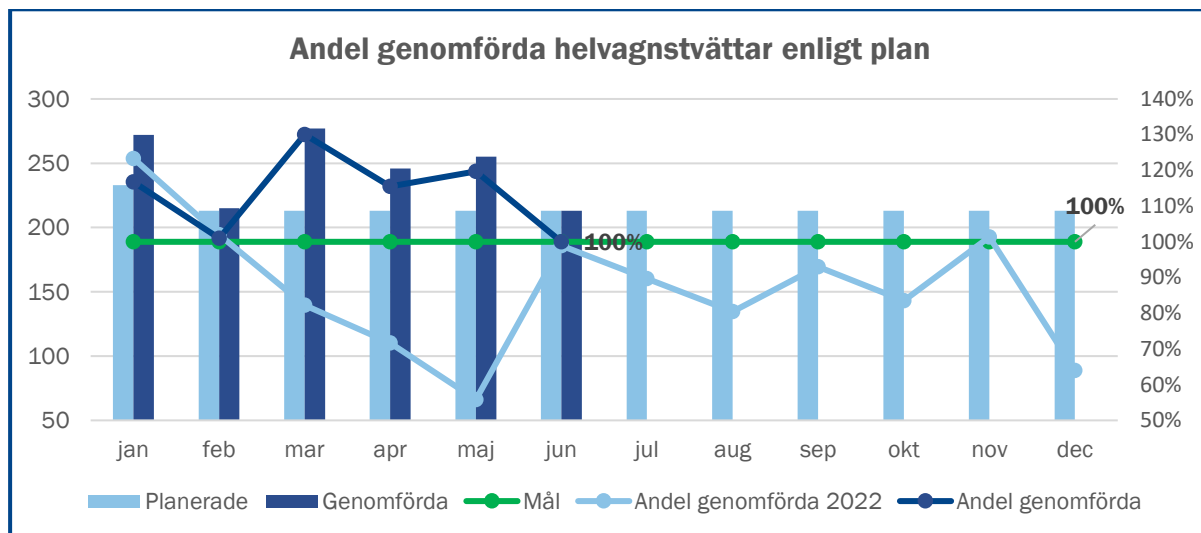
Åtgärd:

Arbetet med M29 roståtgärd fortsätter, fakturaunderlag inkommit. Arbetet med att få tillbaka analysverktygen fortsätter och drivs med SUP-förvaltningen.

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 juni var antalet planerade 213 st. helvagnstvätt utförd 213 st. Vilket är ett fantastiskt resultat om man tänker att det är semesterperiod och inte lätt att bemanna.

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 timmar per månad en tillsvidareanställd förare arbetat omvandlat till antal FTE. Ej inkluderat de som är anställda men lediga utan lön och ej heller antal timanställda som har jobbat 0 timmar under månaden. Siffrorna utan parentes är totalen medan de i parentes är i 100% bemanning dvs. tjänstlediga är borträknade.

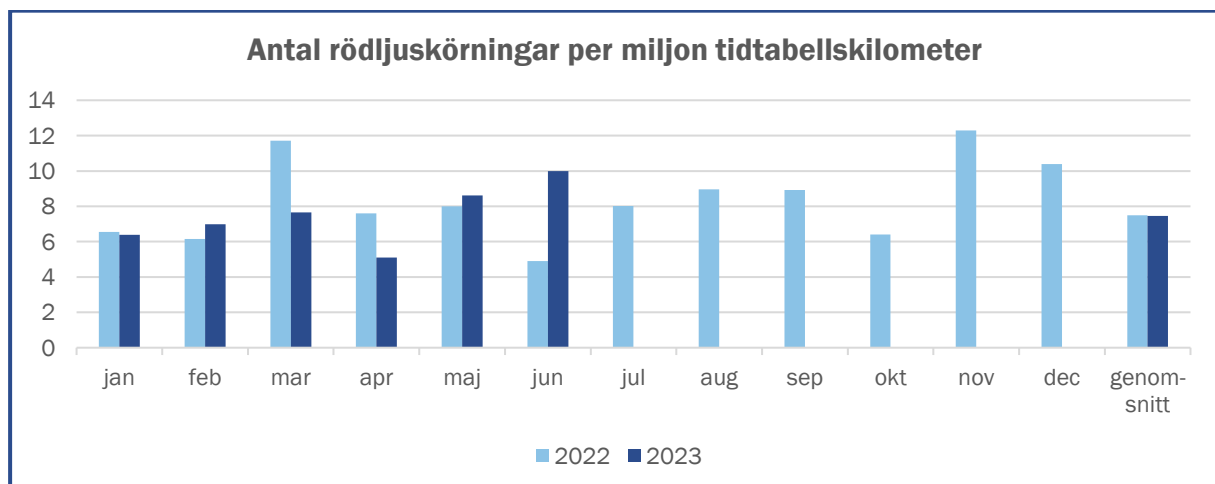
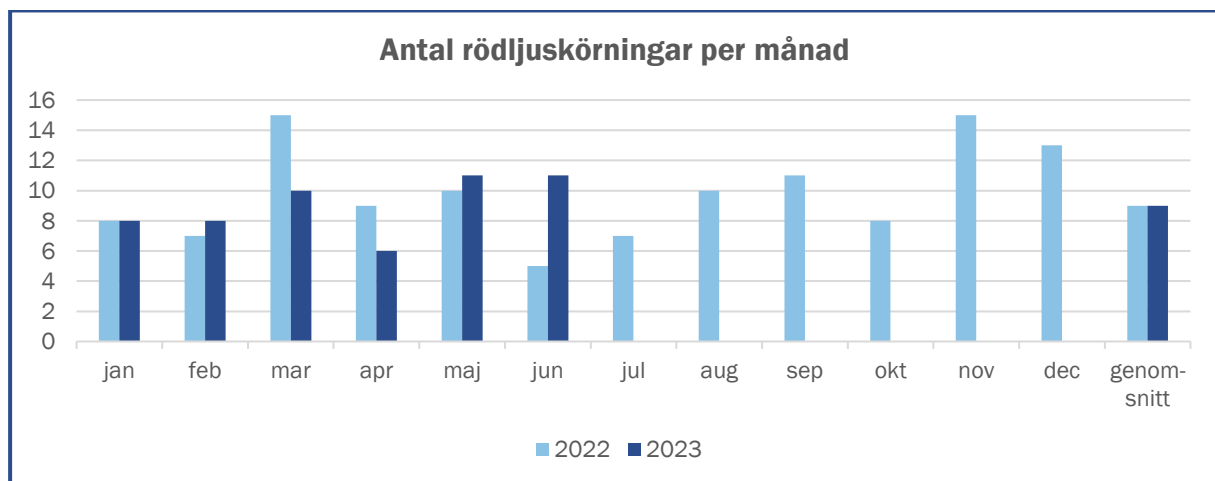
OBS: Eftersom informationen från Bokksus inte är klar förrän den tredje veckan i varje månad ligger statistik släpande med en månad.

Antal förare	Heltidsanställda	Deltidsanställda	Timanställda
Maj 2023	548 (514)	35 (31)	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, i de allra flesta fallen får inte föraren stopp på vagnen framför signalen, utan vagnen glider förbi signalen 1–2 meter.

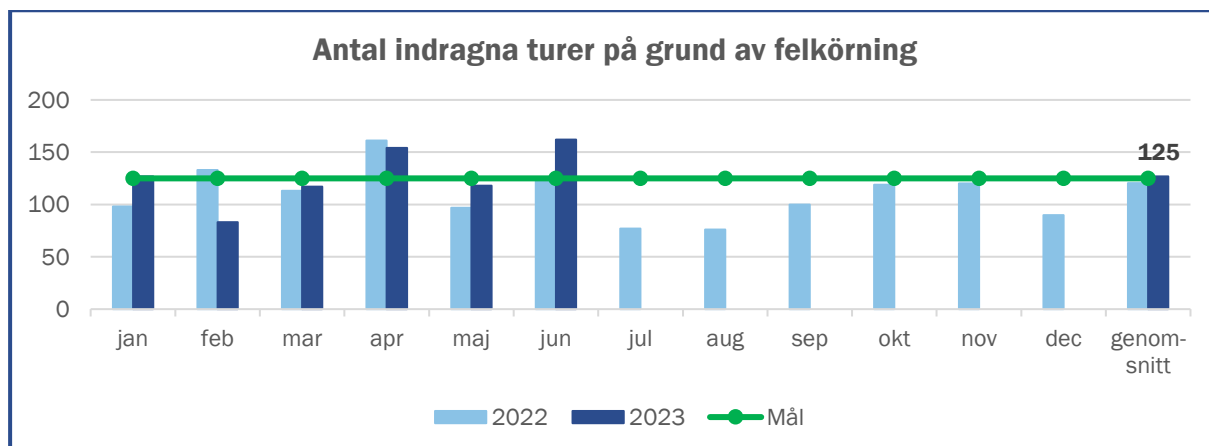
Åtgärd:

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:

Vi ser en ökning av felkörningar och fortsatt främst i Brunnsparcken, där det sker dubbelt så många jämfört med andra ställen. Flest linjer korsar Brunnsparcken, men i dagsläge är det ett antal linjer som kör annorlunda pga. arbeten på räl/bana vilket gör att fler kör fel när vagnen inte går ordinarie väg.

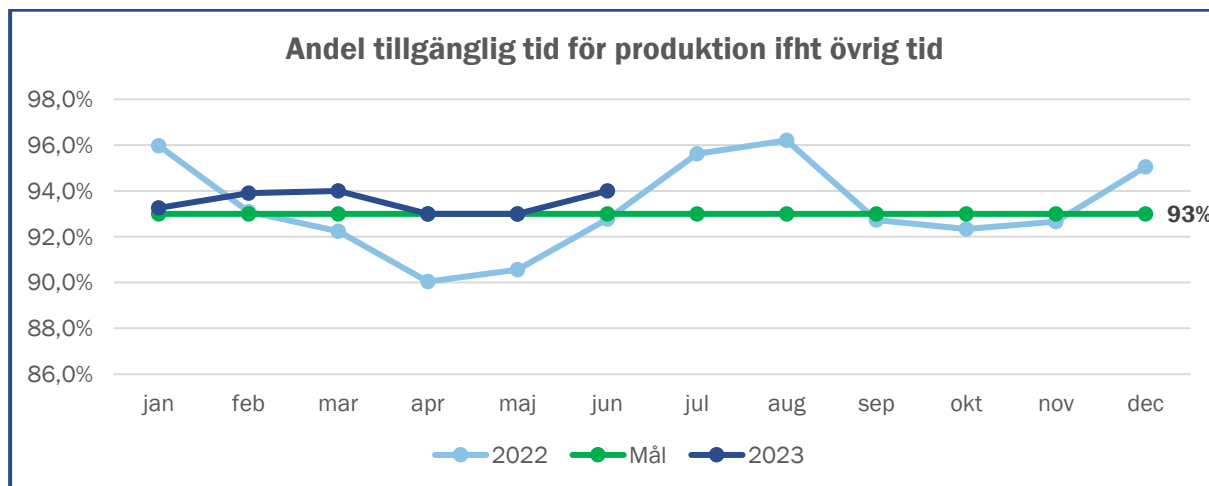
Åtgärd:

På olika kanaler till förarna, repetera omläggningarna i trafiken under sommaren, då många arbeten pågår.

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 i trafik och antalet timmar de spenderar på övriga aktiviteter (övrig tid). Exempel på övrig aktivitet lyft ur säkerhetstjänst, APT, medarbetarsamtal, övriga samtal, TRI-utbildning mm). Målet är att 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