

# 2023

Diarienummer 0005/23  
2023-11-15

## MÅNADSRAPPORT



# Oktober



Göteborgs  
Spårvägar

Månadsrapport

# Innehållsförteckning

<b>1. Inledning</b>	<b>3.</b>
1.1 Syfte	
1.2 VD sammanfattar	
<hr/>	
<b>2. Övergripande leveranser</b>	<b>4–22.</b>
2.1 Resandeutveckling	
2.2 Nöjdhetsindex (resenärer)	
2.3 Trafikservicegrad	
2.4 Punktlighet	
2.5 Hållbart medarbetarengagemang (HME)	
2.6 Kvalitet	
2.7 Resultatrapport	
2.8 Ekonomiska nyckeltal	
2.9 Bolagsövergripande nyckeltal	
<hr/>	
<b>3. Stödande avdelningars leveranser</b>	<b>23–41.</b>
3.1 SKIP och förbättring	
3.2 HR och kultur	
<hr/>	
<b>4. Operativa avdelningarnas leveranser</b>	<b>42–66.</b>
4.1 Kommunikation och trafikutveckling	
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

Oktober månad har passerat och det har inneburit att vår trafikproduktion har varit väldigt utmanande och vår leveransförmåga ligger på 92,8 procent. Om man ser till oktober månad 2022 så låg den på 93,5 procent och det innebär att vi har en något lägre leveransförmåga i år än föregående år vid samma tid. Orsaken till detta är mestadels stora störningar på infrastrukturen med flera akutavstängningar som tex. i Brunnsparken. Förarbristen är en annan av orsakerna till att vår leveransförmåga ligger lägre än normalt. Andra utmaningarna med banan har även lett till ytterligare hastighetsbegränsningar vilket i sin tur leder till mera förseningar för alla resenärer. Vår punktlighet ligger på 68,9 procent vilket är lägre gentemot 2022 då vi låg på 73,4 procent. Trafiksituationen, hastighetsbegränsningar samt standarden på banan är en stor utmaning och vi arbetar intensivt med våra partners för att hitta lösningar. Antalet vägtrafikolyckor fortsätter att ligga över målet för 2023 och vi planerar att ha extra trafikövervakning på vissa utvalda platser där det idag sker en del olyckor och hoppas med detta att vända trenden.

Väldigt glädjande så fortsätter resandet att öka och under oktober månad hade vi 11,5 miljoner delresor vilket är en viss ökning mot samma månad 2022. Ackumulerat antal delresor januari till oktober 2023 är 105,9 miljoner, vilket är 8,4 procent mer än samma period 2022.

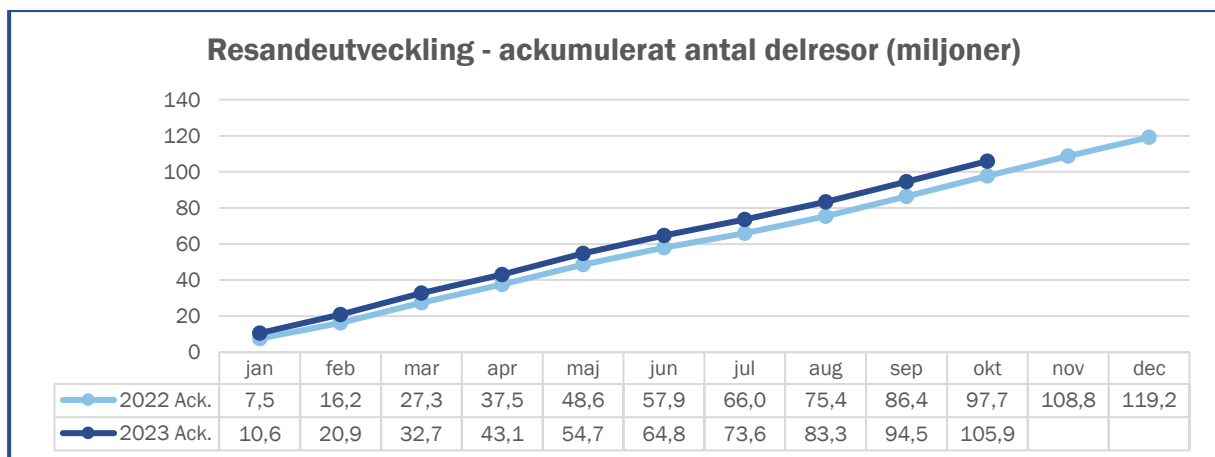
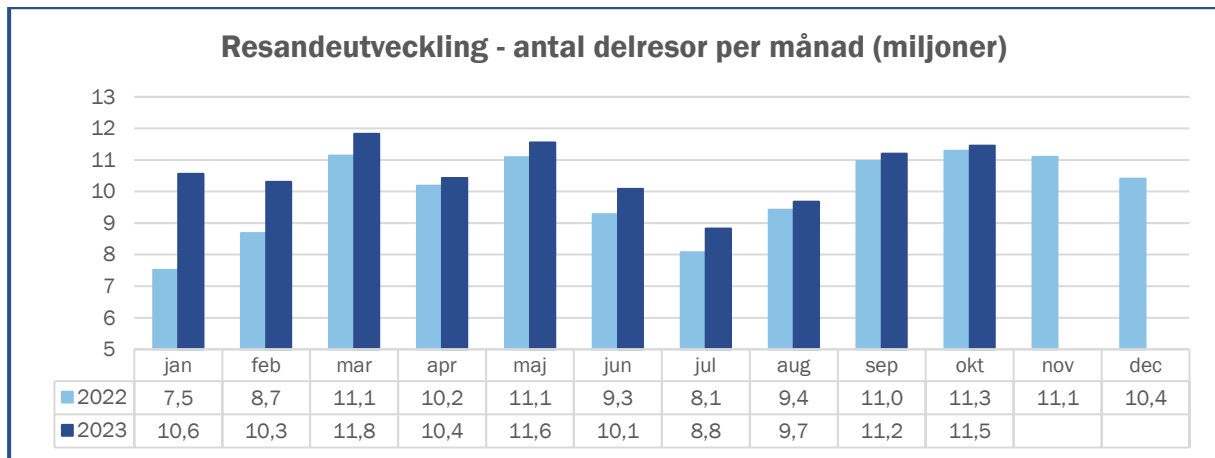
Göteborgs Spårvägar visar för oktober ett rörelseresultat på 36,1 mkr. Trafikavtalet (TA) visar ett resultat på 42,8 mkr och Utförandeentreprenad-avtalet (UEA) -11,8 mkr. Prognosen pekar ett noll resultat inom TA med och ett underskott inom UEA med ca -7,5mkr. Arbete pågår för att minska underskottet inom UEA, bland annat genom att kvalitetssäkra tidsregistreringen i vårt underhållssystem samt se över prislistan så att intäkterna matchar kostnaderna. Under perioden har vi tilldelats elstöd på 2,5 mkr.

## 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 oktober 2023 är antal delresor 11,5 miljoner vilket är en ökning med 1,5 procent i jämförelse med oktober 2022. Ackumulerat antal delresor januari-oktober 2023 är 105,9 miljoner, vilket är 8,4 procent mer än januari-oktober 2022.

### Åtgärd:

Den stora förarbristen som nu råder tillsammans med neddragningar i trafiken kommer att negativt påverka resandet en tid framöver. För att bibehålla resandet behöver bland annat fordonsfel, fordonsbrist och förarbrist långsiktigt åtgärdas där leveransstatus följs upp. 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.

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

Källa: Västtrafiks Navet, Kundnöjdhetsindex ombord / KNO

### Analys:

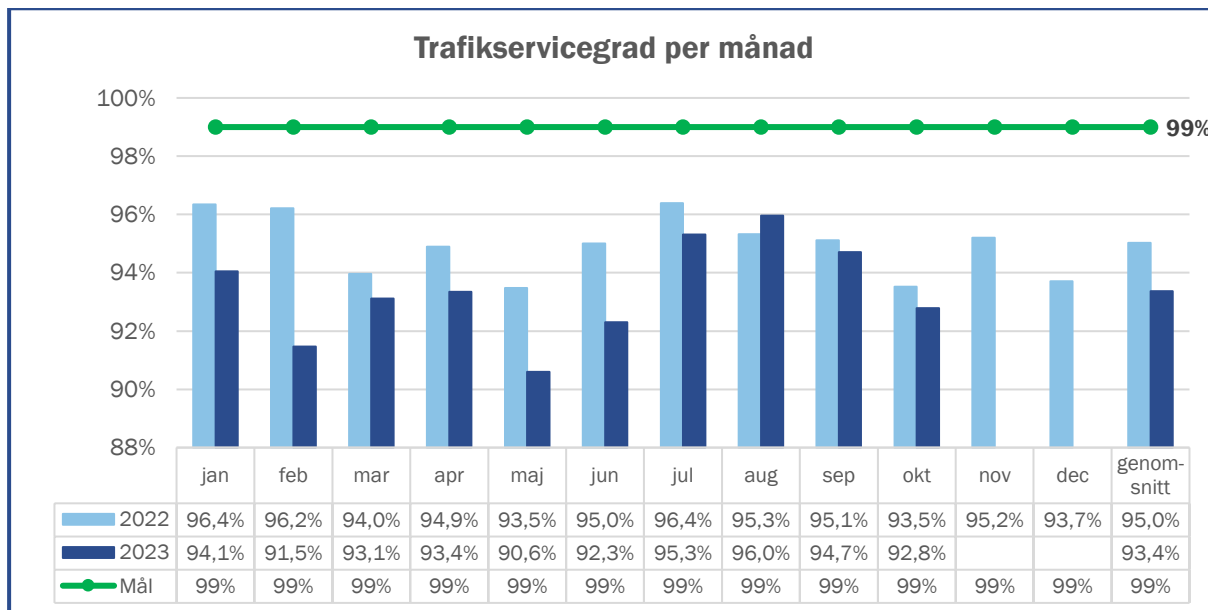
Det är genomgående högre siffror i kvartal 3 än kvartal 2 och det är mest positivt under körstil, personalen uppmärksam och trevligt bemötande. Att hantera det under trängsel, förarbrist samt mycket spårarbeten som sker under sommarmånaderna, det arbetar under stor stress.

### Åtgärd:

Störningsinformation är fortsatt den största utmaningen och behöver påminnas om vid varje chans till APT, dessvärre har dessa ställts in på grund av förarbrist.

## 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:

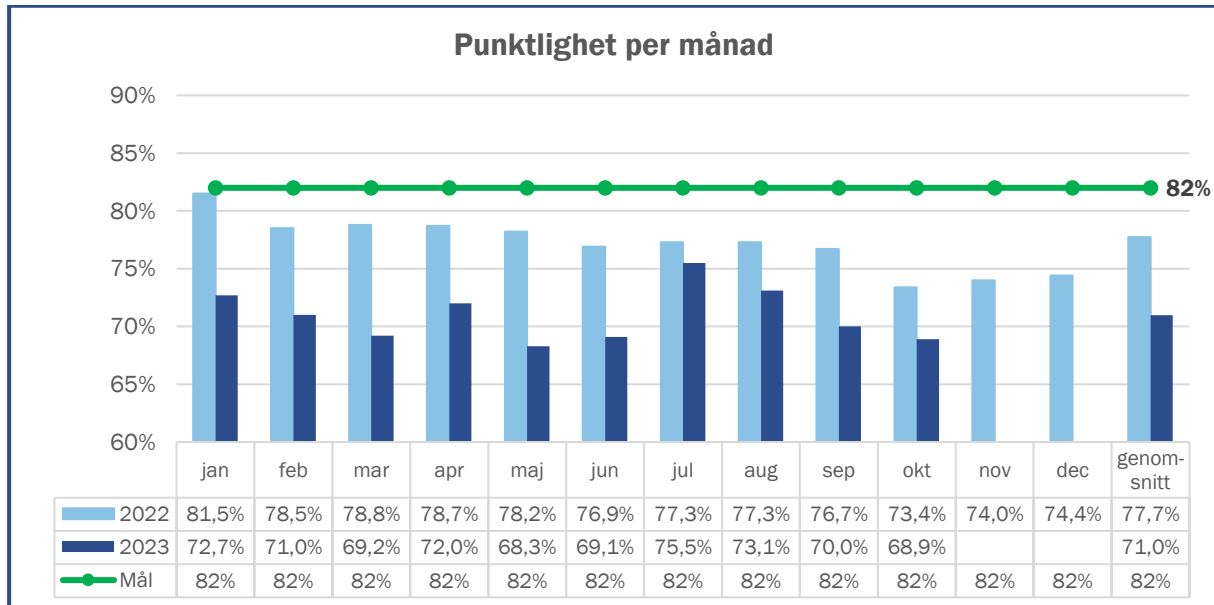
I oktober ber når vi en trafikservicegrad (störningsfri trafik) på 92,8. Jämfört 2022 låg trafikservicegraden för september på 93,5 procent. Förseningar, trafikstockningar och hinder har ökat jämfört september och har tillsammans genererat 2182 störda turer. Förarbristen i oktober 2023 genererar 508 störda turer. En liten förbättring jämfört september då förarbrist genererade 846 störda turer. Under oktober har vi även haft flera störningar i trafiken på grund av fel i spåranläggningen såsom rälsbrott i Brunnsparcken och flera trasiga växlar. Dessa fel har orsakat 1318 störda turer.

### Åtgärd:

Fortsatt arbete med att utveckla trepartssamverkan mellan Göteborgs Spårvägar, Västtrafik och Stads- miljöförvaltningen för en gemensam plan för underhåll/utveckling av banan samt öka framkomligheten. Fortsatt fokus på rekrytering, utbildning och att behålla förarpersonal. Handlingsplan är framtagna av HR och avdelningen Trafikpersonal och service.

## 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 samt Västtrafiks Leverans kvalitetsrapport). Genomsnitt avser samma månader 2022 & 2023 även om alla månader är med i tabellen för 2022.

### Analys:

Punktligheten är fortsatt låg. I oktoberber har vi en punktlighet på 68,9 procent. I september 2022 låg punktligheten på 73,4 procent. Det ökade antalet störda turer som beror på framkomlighetsproblem 2023 jämfört 2022, ger dessutom en lägre punktlighet. Antalet hastighetsnedsättningar i banan är fortsatt omkring 20st och har en negativ påverkan på framkomligheten.

### Åtgärd:

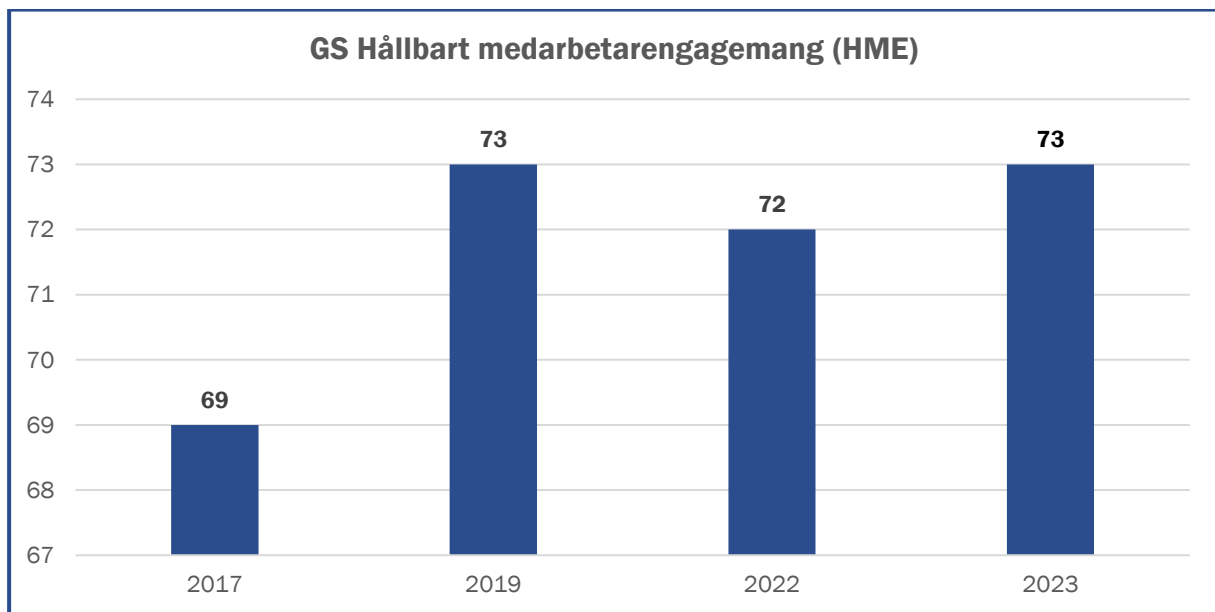
Produktstrategi med linjenätsutveckling samt modernare, mer tillförlitliga och längre fordon. Från och med tidtabellsskifte 2024 så kommer fasningen, framför allt i Brunnsparke, justeras så att trafikflödet blir jämnare vid knutpunkter. Västtrafik fortsätter att flytta busstrafik från de centrala delarna av staden i samband med nya upphandlingar av trafik.



## 2.5 Hållbart medarbetarengagemang (HME)

Hållbart medarbetarengagemang (HME) är ett totalindex som beräknas utifrån resultaten för tre delindex: motivation, ledarskap och styrning. **Motivation** mäter nivån på medarbetarens engagemang. **Ledarskap** utvärderar chefens förmåga att skapa förutsättningar för engagemang hos medarbetaren och delindexet. **Styrning** mäter organisationens förmåga att ta tillvara engagemanget och att skapa förutsättningar för ett ökat engagemang. Göteborgs Spårvägar mäter detta index i sin stora medarbetarundersökning som genomförs årligen i februari-mars månad.

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



Källa: Medarbetarundersökning

### Analys:

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

### Åtgärd:

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

## 2.6 Kvalitet

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

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

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

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

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

## 2.7 Resultatrapport (1|4)

### Ekonomiskt resultat totalt bolaget oktober 2023

Resultaträkning (Mkr)	Utfall Okt 2023	Budget Okt 2023	Avvikelse	Prognos helår 2023	Budget helår 2023	Avvikelse
Nettoomsättning	1 102,3	1 066,1	36,3	1 286,5	1 279,2	7,3
Övriga rörelseintäkter	23,3	15,3	8,0	21,8	18,0	3,8
<b>- Rörelsens intäkter</b>	<b>1 125,6</b>	<b>1 081,3</b>	<b>44,3</b>	<b>1 308,4</b>	<b>1 297,2</b>	<b>11,1</b>
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-281,4	-230,8	-50,6	-298,7	-283,5	-15,2
Övriga externa kostnader	-178,3	-172,2	-6,1	-242,5	-206,3	-36,1
Personalkostnader	-612,5	-646,7	34,2	-748,6	-775,5	26,9
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-15,6	-26,1	10,5	-26,3	-31,9	5,6
Övriga rörelsekostnader	-1,6	0,0	-1,6	0,6	0,0	0,6
<b>- Rörelsens kostnader</b>	<b>-1 089,5</b>	<b>-1 075,8</b>	<b>-13,7</b>	<b>-1 315,4</b>	<b>-1 297,2</b>	<b>-18,2</b>
<b>- Rörelseresultat</b>	<b>36,1</b>	<b>5,5</b>	<b>30,6</b>	<b>-7,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-7,0</b>
Övriga ränteutgifter och liknande resultatposter	1,0	0,0	1,0	1,1	0,1	1,1
Räntekostnader och liknande resultatposter	-0,3	-0,1	-0,2	-0,3	-0,1	-0,2
<b>- Finansiella intäkter och kostnader</b>	<b>0,8</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,8</b>	<b>0,8</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,9</b>
<b>- Resultat efter finansiella poster</b>	<b>36,9</b>	<b>5,4</b>	<b>31,5</b>	<b>-6,2</b>	<b>-0,1</b>	<b>-6,2</b>
<b>- Årets resultat</b>	<b>36,9</b>	<b>5,4</b>	<b>31,5</b>	<b>-6,2</b>	<b>-0,1</b>	<b>-6,2</b>

Källa: Agresso (gäller för hela 2.7)

#### Analys:

Göteborgs Spårvägar visar för oktober ett resultat före finansiellt netto på 36,1 mkr, vilket är 30,6 mkr högre än budget.

Rörelseintäkterna avviker totalt sett positivt mot budget. Trafikavtalet har en positiv avvikelse på 27 mkr och förklaras av att upparbetade kostnader för destinationsskyltar har vidarefakturerats samt av försäkringsutbetalningar på 4,7 mkr.

Kostnadssidan visar både positiva och negativa avvikelser mot budget för de större avtalen. Inom ramen för Utförandeentreprenadavtalet avviker personalkostnader positivt men vägs upp av högre kostnader för konsulter. Inom ramen för Trafikavtalet finns de huvudsakliga positiva avvikelserna inom personalkostnader, el och avskrivningar. Något högre kostnader mot budget finns för IT-kostnader.

Prognosen för helåret för Trafikavtalet är 0,2 mkr medan Utförandeentreprenadavtalet visar en negativ prognos med 7,5 mkr. Se mer förklaringar under respektive särredovisning.

#### Åtgärd:

Se åtgärder inom respektive särredovisning.

## 2.7 Resultatrapport (2|4)

### Ekonomiskt resultat Utförandeentreprenadavtalet oktober 2023

Resultaträkning (Mkr)	Utfall Okt 2023	Budget Okt 2023	Avvikelse	Prognos helår 2023	Budget helår 2023	Avvikelse
Nettoomsättning	172,3	158,5	13,8	174,4	190,2	-15,8
Övriga rörelseintäkter	1,7	0,0	1,7	0,0	0,0	0,0
<b>- Rörelsens intäkter</b>	<b>174,0</b>	<b>158,5</b>	<b>15,5</b>	<b>174,4</b>	<b>190,2</b>	<b>-15,8</b>
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-80,0	-45,2	-34,7	-62,6	-55,3	-7,2
Övriga externa kostnader	-33,9	-23,0	-10,9	-21,1	-27,6	6,5
Personalkostnader	-68,5	-83,2	14,7	-91,0	-100,2	9,3
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-3,3	-5,3	2,0	-7,2	-7,0	-0,2
Övriga rörelsekostnader	-0,1	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-0,1
<b>- Rörelsens kostnader</b>	<b>-185,8</b>	<b>-156,8</b>	<b>-29,0</b>	<b>-181,9</b>	<b>-190,2</b>	<b>8,3</b>
<b>- Rörelseresultat</b>	<b>-11,8</b>	<b>1,7</b>	<b>-13,5</b>	<b>-7,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-7,5</b>
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntekostnader och liknande resultatposter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>- Finansiella intäkter och kostnader</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>- Resultat efter finansiella poster</b>	<b>-11,9</b>	<b>1,7</b>	<b>-13,5</b>	<b>-7,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-7,5</b>
<b>- Årets resultat</b>	<b>-11,9</b>	<b>1,7</b>	<b>-13,5</b>	<b>-7,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-7,5</b>

#### Analys:

För oktober månad redovisar Utförandeentreprenadavtalet ett negativt resultat om 11,8 mkr. Det negativa resultatet förklaras av att overheadkostnaderna inte finansieras i tillräckligt hög utsträckning på grund av att debiterad tid är lägre än budgeterat. Tidigare har resultatet redovisat underskott på grund av ej registrerad arbetstid och leverantörskostnader som inte registrerats korrekt i EAM. Dessa kostnader är nu uppbokade som intäkt efter dialog med SMF, dels genom ekonomiska avstämningmöten, dels genom samverkansledningsmöten. Vi förväntas kunna skicka in RTB mot årets slut som tar täckning för dessa parametrar samt ökad spiltid.

Bristen på teknisk personal är fortsatt hög och verksamheten arbetar med rekrytering, men under tiden är verksamheten i fortsatt behov av konsulter. Vidare redovisas en fortsatt hög spiltid om i genomsnitt 8 procentenheter över budget. Det får som konsekvens att den arbetade tiden inte når break-even ("nollpunkten") för finansiering av i huvudsak verksamhetens overheadkostnader (chefer, administrativ personal, lokaler, arbetskläder m.m.). Utmaningar kopplat till EAM har varit omfattande under året, exempelvis att rätt tid registreras på rätt projekt och att tid eller kostnader överhuvudtaget registreras i EAM.

#### Prognos 2023

Prognosen för Utförandeentreprenadavtalet för helåret är ett resultat på -7,5 mkr till följd av ökade overheadkostnader. Notera att prognosen inte inkluderar kostnaden för ej registrerad tid, varor, spiltid och liknande utan vi förväntar oss få betalt retroaktivt så fort verksamheten registrerar utfört arbete i EAM och/eller betalning genom kund. Spiltiden för perioden augusti-oktober motsvarar cirka 2 mkr i ofinansierade kostnader varför prognos och utfall ser ut att avvika. Osäkerheter kvarstår huruvida verksamheten kommer registrera alla kostnader i EAM eller ej, vilket gör hela verksamheten mycket svårprognostiserad. Risker som identifieras i dagsläget är i huvudsak kopplat till hög spiltid samt tekniska utmaningar i samband med implementeringen av EAM (exempelvis kvalitetssäkra att personalen registrerar tid korrekt och att cheferna skapar inköpsorder i EAM). Det är dock viktigt att poängtera att verksamheten i praktiken kommer ha ett nollresultat vid årets slut till följd av att Infrastruktur debiterar SMF för ökad spiltid, overhead samt sådana kostnader som överhuvudtaget inte registreras i EAM. Detta efter samråd med SMF vid ekonomiska avstämningmöten samt samverkansledningsmöten.

#### Åtgärd:

Det görs en genomlysning i november månad av rörelsekostnaderna för avdelningen Infrastruktur för att säkerställa att utfallet är rättvisande. Detta leder till en diskrepans mellan prognos och utfall. Med anledning av denna utredning ligger prognosen för avdelningen kvar på samma nivå som föregående månad. Göteborgs Spårvägar, Stadsmiljöförvaltningen (SMF) och Västtrafik har en pågående trepartsdialog gällande underhållsplaner, säkerhetsfrågor och övergripande ekonomiska frågor. Å-priser är framtagna som förslag till beslut för 2024 och justeringar har gjorts för att anpassas till verkligheten.

## 2.7 Resultatrapport (3 | 4)

### Åtgärd (fortsättning från föregående sida):

Principiella frågor rörande ekonomi, samt eventuella underskott/överskott, har beslutats att det ska hanteras genom ekonomiska avstämningsmöten ihop med SMF. För årets resultat kommer RTB upprättas för att debitera SMF för sådana kostnader som varit svåra att registrera i EAM samt ökade overheadkostnader. Det innebär i praktiken att årets resultat kommer vara noll. För att adressera utmaningarna kopplat till hög spiltid handlar det i huvudsak om att upprätta tydliga rutiner kring hur spiltiden används i praktiken samt hantering av verksamhetens "försäkringstid" (sådan luft som behövs i systemet för att verksamhetens ska kunna vara standby i samband med akut felavhjälpning).

### Ekonomiskt resultat Trafikavtalet oktober 2023

Resultaträkning (Mkr)	Utfall Okt 2023	Budget Okt 2023	Avvikelse	Prognos helår 2023	Budget helår 2023	Avvikelse
Nettoomsättning	894,2	872,5	21,7	1 068,0	1 047,0	21,0
Övriga rörelseintäkter	7,7	2,7	5,1	7,3	3,3	4,0
<b>- Rörelsens intäkter</b>	<b>902,0</b>	<b>875,2</b>	<b>26,8</b>	<b>1 075,3</b>	<b>1 050,3</b>	<b>25,1</b>
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-194,3	-173,9	-20,4	-224,2	-214,1	-10,1
Övriga externa kostnader	-192,3	-205,8	13,5	-275,5	-247,7	-27,8
Personalkostnader	-458,8	-471,5	12,6	-557,3	-564,1	6,8
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	-12,3	-20,4	8,1	-18,8	-24,4	5,6
Övriga rörelsekostnader	-1,6	0,0	-1,6	0,6	0,0	0,6
<b>- Rörelsens kostnader</b>	<b>-859,2</b>	<b>-871,5</b>	<b>12,3</b>	<b>-1 075,2</b>	<b>-1 050,3</b>	<b>-24,9</b>
<b>- Rörelseresultat</b>	<b>42,8</b>	<b>3,7</b>	<b>39,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	1,0	0,0	1,0	1,1	0,1	1,1
Räntekostnader och liknande resultatposter	-0,3	-0,1	-0,1	-0,3	-0,1	-0,1
<b>- Finansiella intäkter och kostnader</b>	<b>0,8</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,9</b>	<b>0,8</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,9</b>
<b>- Resultat efter finansiella poster</b>	<b>43,6</b>	<b>3,6</b>	<b>40,0</b>	<b>1,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>1,1</b>
<b>- Årets resultat</b>	<b>43,6</b>	<b>3,6</b>	<b>40,0</b>	<b>1,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>1,1</b>

### Analys:

Trafikavtalet visar för oktober ett rörelseresultat före finansiellt netto på 42,8 mkr, vilket är 39,1 mkr högre än budget.

Intäkterna har en positiv avvikelse mot budget med 26,8 mkr. Av dessa kan 20 mkr hänvisas till upp-arbetade kostnader för destinationsskyltar, vilka vidarefaktureras. Elstöd uppgick till 2,4 mkr och försäkringsutbetalningar 4,7 mkr.

Kostnadssidan avviker totalt med 12,3 mkr. Personalkostnaderna är 12,6 mkr och el 26 mkr lägre än budget. Kostnadsgruppen entreprenadkostnader ligger 38,7 mkr över budget, dock avser 20 mkr av dessa inköp av destinationsskyltar. Materialinköp ligger över budget med 3,5 mkr (lägre kostnader för M29 & M33 och högre kostnader för M31 & M32).

Prognosen visar ett helårsresultat på 161 tkr. I prognosen till skillnad från budget ingår extra insatser att rekrytera förare med 4,2 mkr, tidigarelagda verktygsinköp på Ringön för 5,2 mkr, omklassificering av immateriella investeringar på 12 mkr samt merkostnader för övertid och OB. I prognosen ingår även elstöd på 2,4 mkr och ytterligare verktygsinköp.

### Åtgärd:

"Kompetensförsörjning spårvagnsförare" är ett av arbetspaketen inom ramen för SIQ. Under september månad presenterades en handlingsplan till bolagsledning och affärsledning. Nästa fas blir att agera utefter den framtagna handlingsplanen.

## 2.7 Resultatrapport (4 | 4)

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

Resultaträkning (Mkr)	Utfall Okt 2023	Budget Okt 2023	Avvikelse	Prognos helår 2023	Budget helår 2023	Avvikelse
Nettoomsättning	35,8	35,0	0,7	44,1	42,0	2,1
Övriga rörelseintäkter	13,4	12,6	0,8	14,2	14,8	-0,6
<b>- Rörelsens intäkter</b>	<b>49,2</b>	<b>47,6</b>	<b>1,6</b>	<b>58,2</b>	<b>56,8</b>	<b>1,5</b>
Kostnader för varor, material och vissa köpta tjänster	-4,9	-8,7	3,8	-8,9	-10,5	1,7
Övriga externa kostnader	-7,0	-3,8	-3,2	-12,1	-4,4	-7,7
Personalkostnader	-32,1	-34,6	2,5	-36,7	-41,4	4,7
Av-/nedskrivning av im-/materiella anläggningstillgångar	0,0	-0,4	0,4	-0,3	-0,5	0,2
<b>- Rörelsens kostnader</b>	<b>-44,0</b>	<b>-47,5</b>	<b>3,5</b>	<b>-58,0</b>	<b>-56,8</b>	<b>-1,2</b>
<b>- Rörelseresultat</b>	<b>5,2</b>	<b>0,2</b>	<b>5,0</b>	<b>0,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>
<b>- Resultat efter finansiella poster</b>	<b>5,2</b>	<b>0,2</b>	<b>5,0</b>	<b>0,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>
<b>- Årets resultat</b>	<b>5,2</b>	<b>0,2</b>	<b>5,0</b>	<b>0,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>

#### Analys:

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

*Ringlinien* som finansieras 50/50 mellan Västtrafik och Stadsmiljöförvaltningen. Inom verksamheten avviker utfallen mot budget gällande en hyreshöjning på 200 tkr.

Övriga avtal utförda av Infrastruktur och Driftsäkring avser fastighet samt arbeten mot helt externa kunder, t.ex. Styröbolaget. I oktober har kostnader från UE-avtalet identifierats och bokats om hit. Rörelseresultatet för perioden är noll, liksom prognosen. Under året har verksamheten arbetat upp betydligt färre intäkter avseende övriga avtal än budgeterat. På grund av underbemanning har resurserna istället fokuserats på uppdrag inom UE-avtalet.

*Särskild trafikledning* som finansieras av Stadsmiljöförvaltningen. Kostnadsförs i linje med budget.

*Trafiksäkerhetsfunktion* som finansieras av Stadsmiljöförvaltningen. Budget 2,7 mnkr. Kostnaderna för verksamheten ligger i linje med budget.

*Projekt M33 och M34* som finansieras av Regionen. Budget 14,8 mnkr. Projektet har lägre kostnader än budget och därmed lägre intäkter på grund av förskjutning i projektet.

#### Åtgärd:

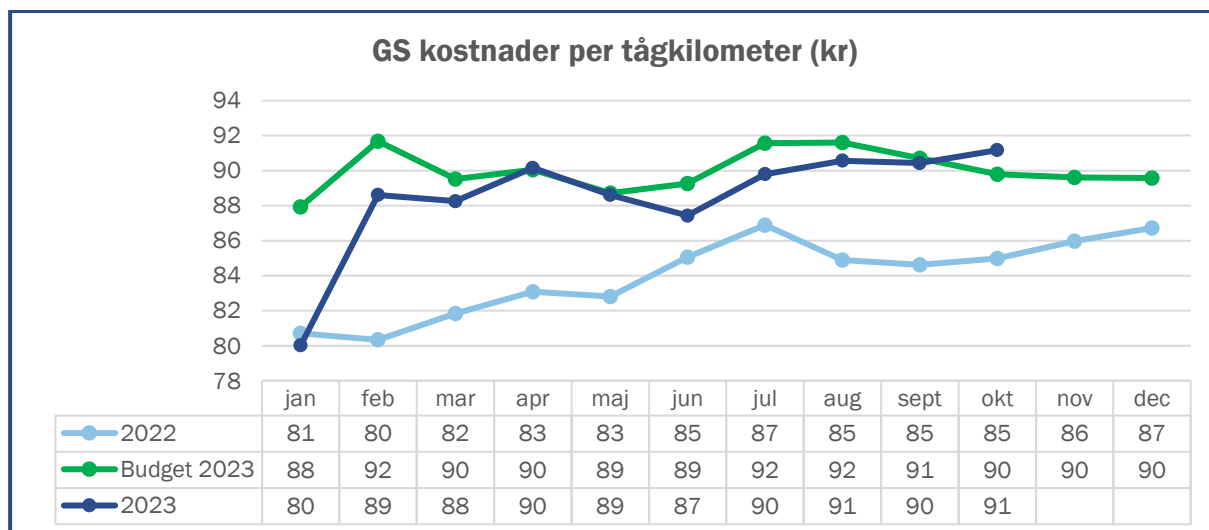
N/A



## 2.8 Ekonomiska nyckeltal (1|5)

### 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:

Totalt för hela GS blir ett jämt utfall mot budget men det är stora avvikelser i de individuella avtalen

#### Åtgärd:

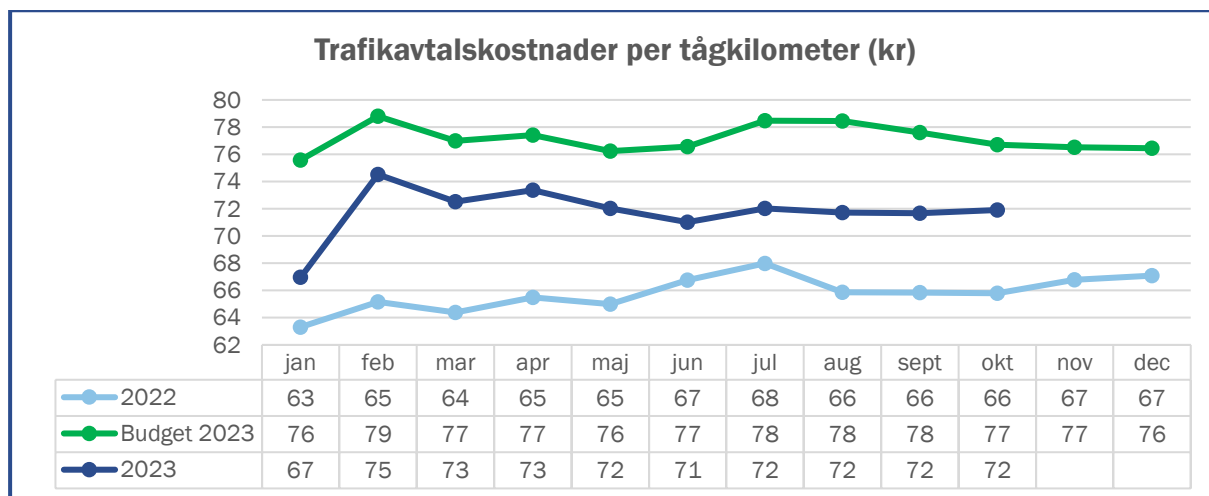
Att skapa ett bra utfalls underlag för att stötta budgeteringen på avtalsnivå.

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 | 5)

### 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:

Km för den ackumulerade perioden är lägre än budgeterat och kostnaderna har sedan februari legat mellan 1 - 2 procent lägre trots ökade kostnader på 20 mkr för destinationskyltar. Den största faktorn är el, Avskrivningar, personalkostnader samt färre underhåll på M33 bidrar till helheten.

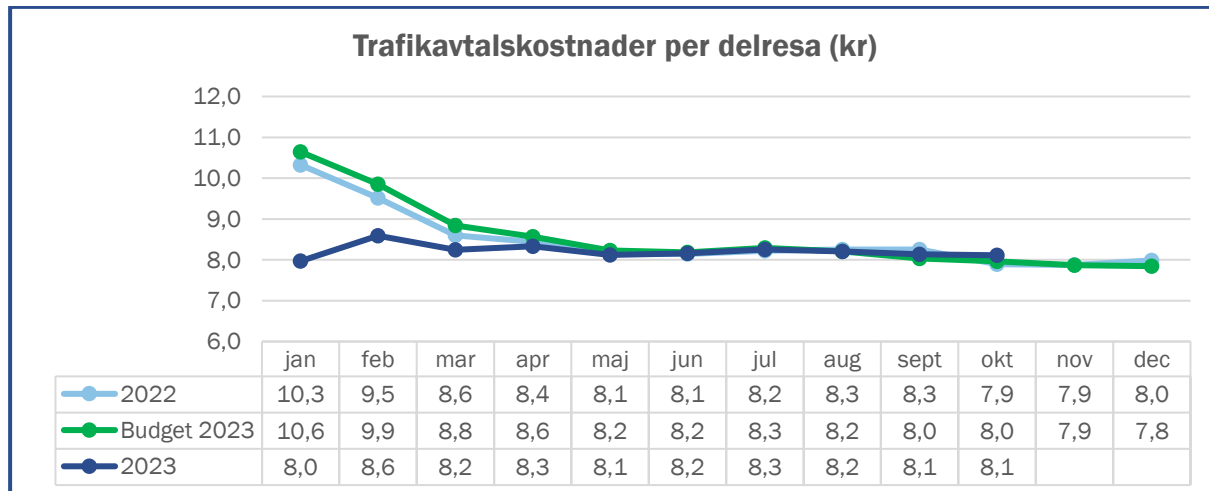
#### Åtgärd:

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 | 5)

### 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:

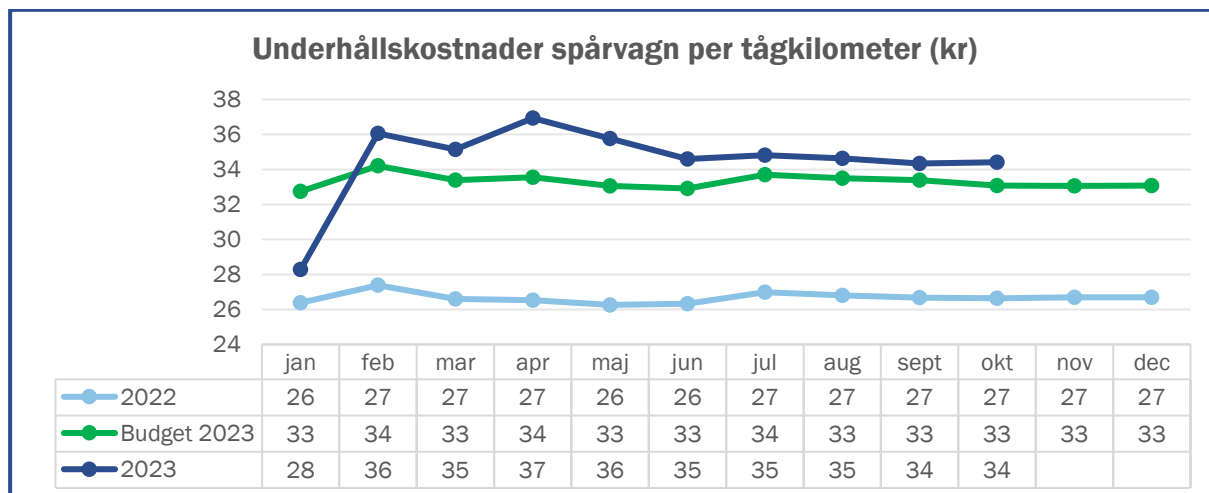
Det ackumulerade resandet ligger under budget och drastisk sjunkit sedan februari då resandet låg över budgeterat värde. Kostnaderna är samtidigt 2 procent lägre än budgeterat vilket leder till att kurvan ligger i nivå med budgetvärdet.

#### 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 tåtkilometer

Underhållskostnader spårvagn per tåtkilometer 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:

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

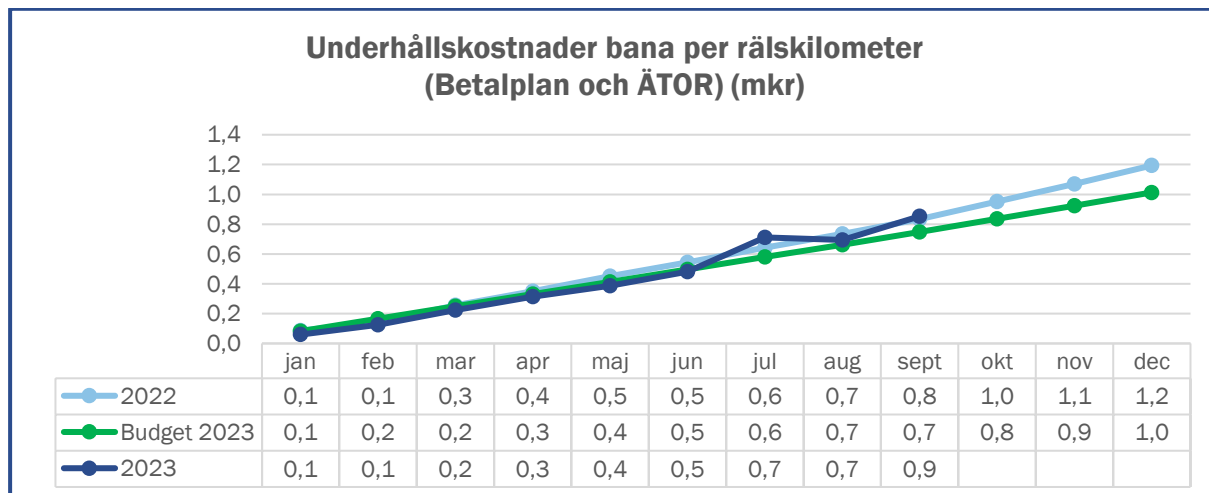
#### Åtgärd:

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

## 2.8 Ekonomiska nyckeltal (4 | 5)

### 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:

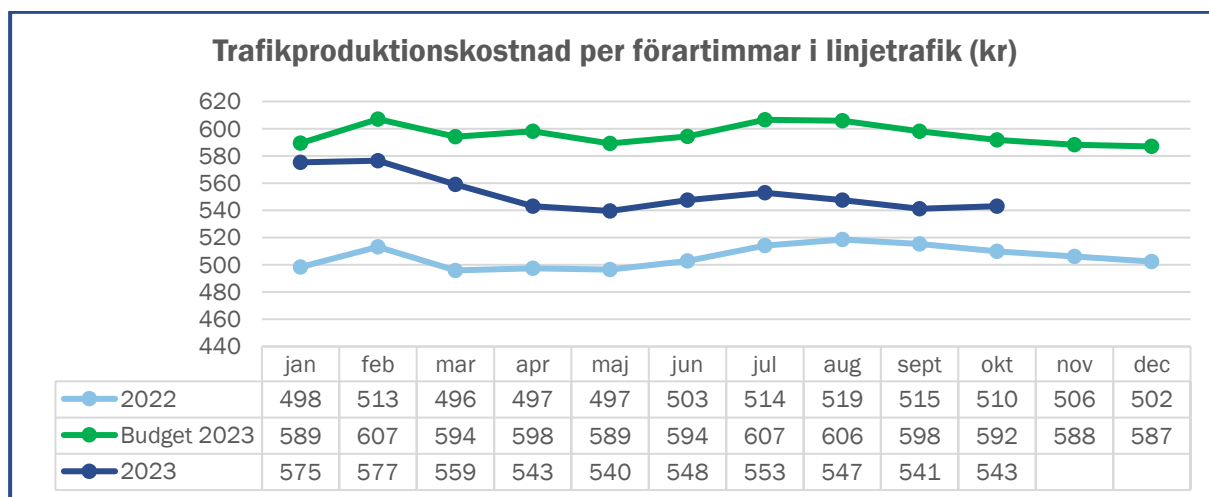
Under framtagande 2023

#### Åtgärd:

Kostnadsgenomlysning pågår

### 2.8.6 Trafikproduktionskostnad per förartimmar i linjetrafik

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



#### Analys:

Ack oktober kördes det 8 936 timmar färre än budget. Ackumulerade kostnaderna är 10 procent lägre än budget. Kostnadsminskningen kan härledas till lägre elkostnader än budgeterat, förarläget och att kostnader från avdelningen Trafikledning och information inte inkluderas.

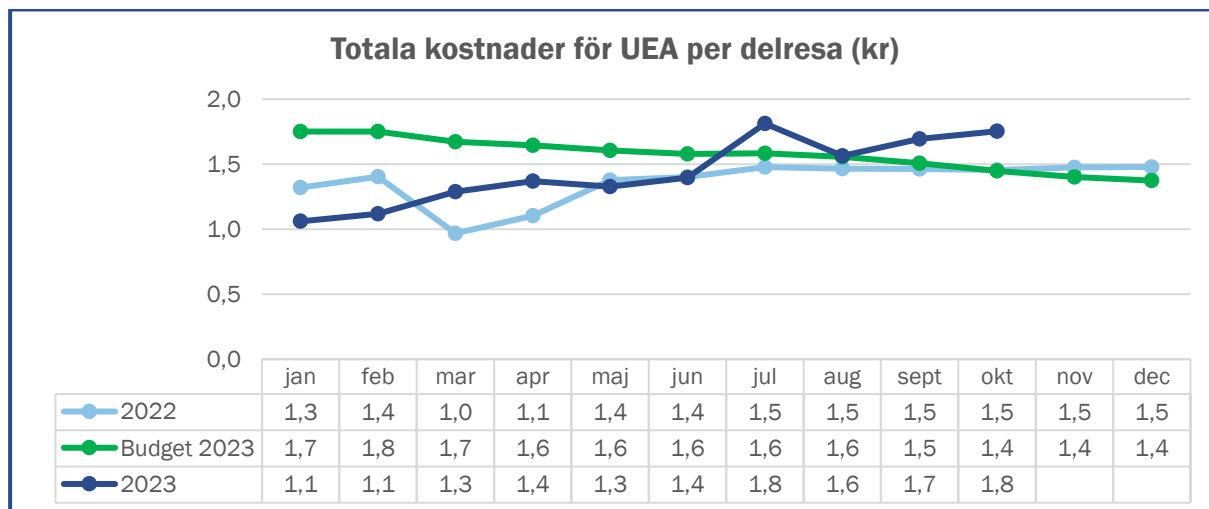
#### Åtgärd:

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 | 5)

### 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:

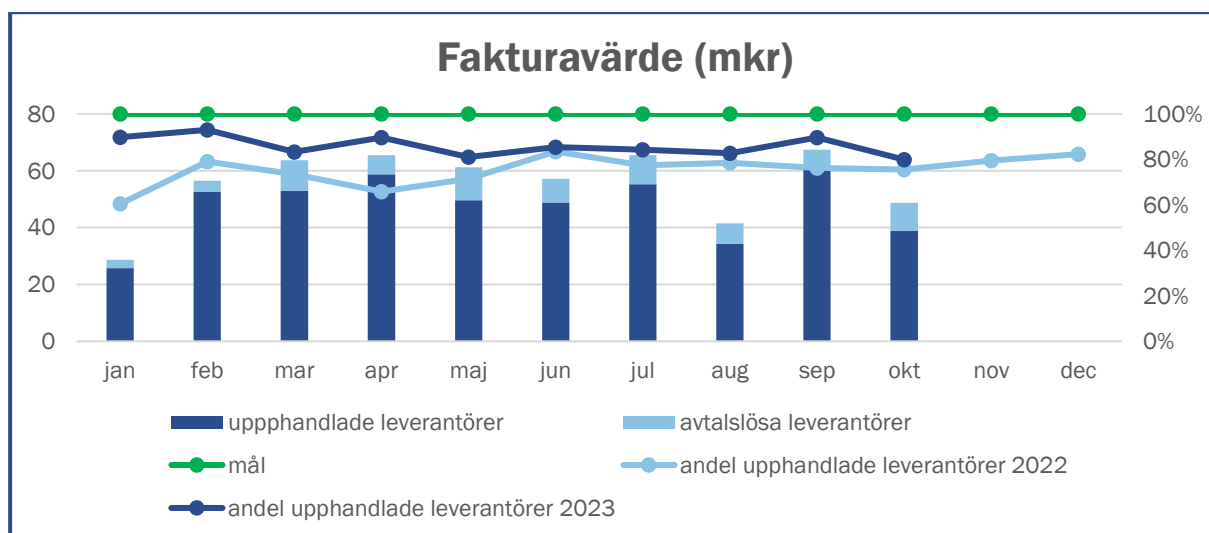
Under framtagande 2023

#### Åtgärd:

N/A

### 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:

Fakturavärde från leverantörer med upphandlat avtal uppgår till 38,9 mkr. Värdet motsvarar 79,9 procent av det totala fakturavärdet för månaden vilket är en minskning med 9,8 procent.

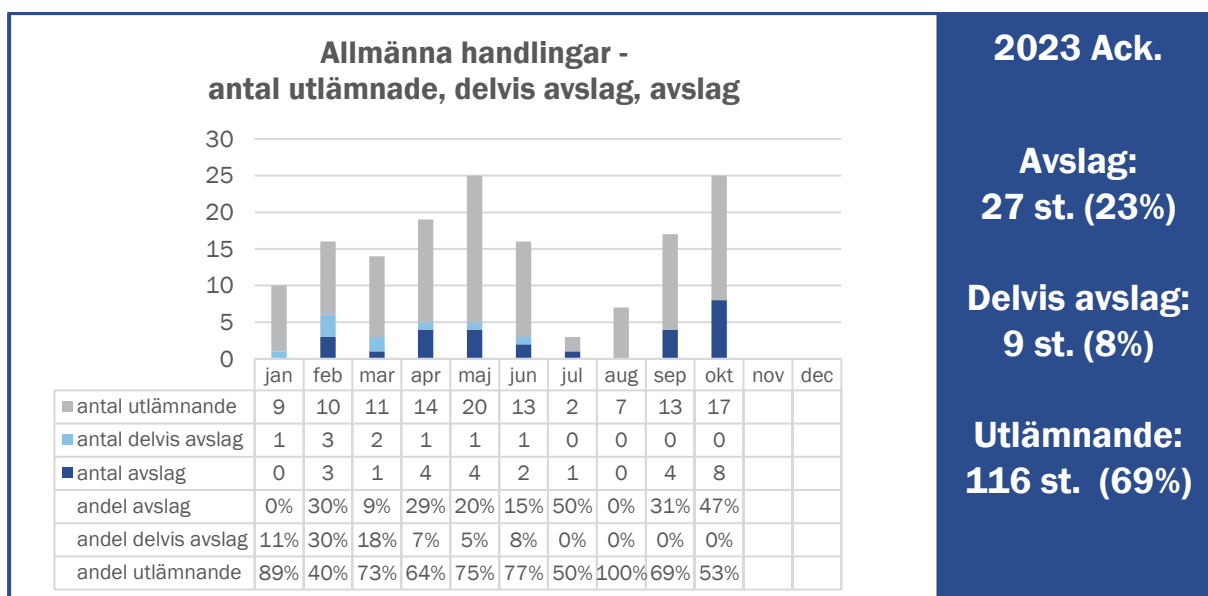
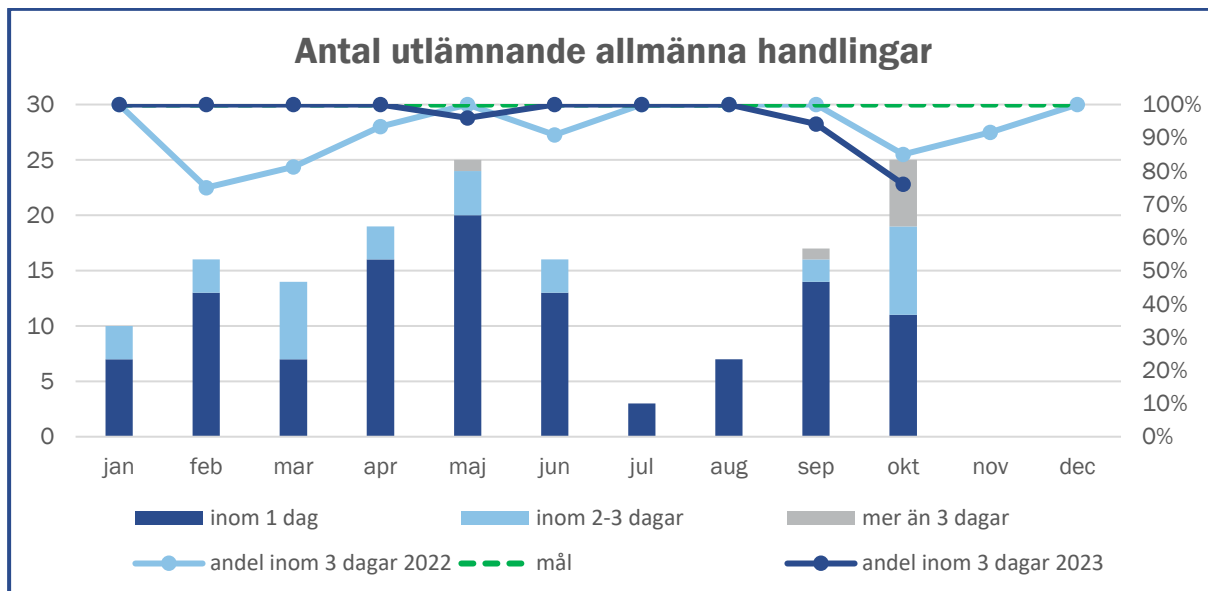
#### Åtgärd:

Arbeta med att öka kunskapen inom området inköp och upphandling hos verksamhetens beställare och chefer.

## 2.9 Bolagsövergripande nyckeltal (1|3)

### 2.9.1 Begärda allmänna handlingar

Nedan två diagram anger antal utlämnande av allmänna handlingar inom 1 dag, 2 - 3 dagar eller mer än 3 begärandearbetsdagar (med besvärskommentar) och andel utlämnade inom 3 dagar, samt antal och andel utlämnande, delvis avslag och avslag av allmänna handlingar. Det visar hur GS följer offentlighetsprincipen. Offentlighetsprincipen är central i den svenska rättsordningen. Den innebär att allmänheten, ofta enskilda individer och företrädare för media, har rätt till insyn i och tillgång till information om statens och kommunernas verksamhet (Källa: [Offentlighetsprincipen - Regeringen.se](#)). Målet är 100 procent korrekt utlämnande ska ske inom 3 begärandearbetsdagar.



Källa: Diariet

#### Analys:

Under oktober månad var det totalt 25st begäran av allmänna handlingar. 76 procent av dessa hanterades inom 3 dagar, målet är att 100 procent ska lämnas ut inom 3 dagar. Mängden handlingar som begärts ut påverkar handläggningstiden, dock har det skett i dialog de som begärt ut handlingar.

#### Åtgärd:

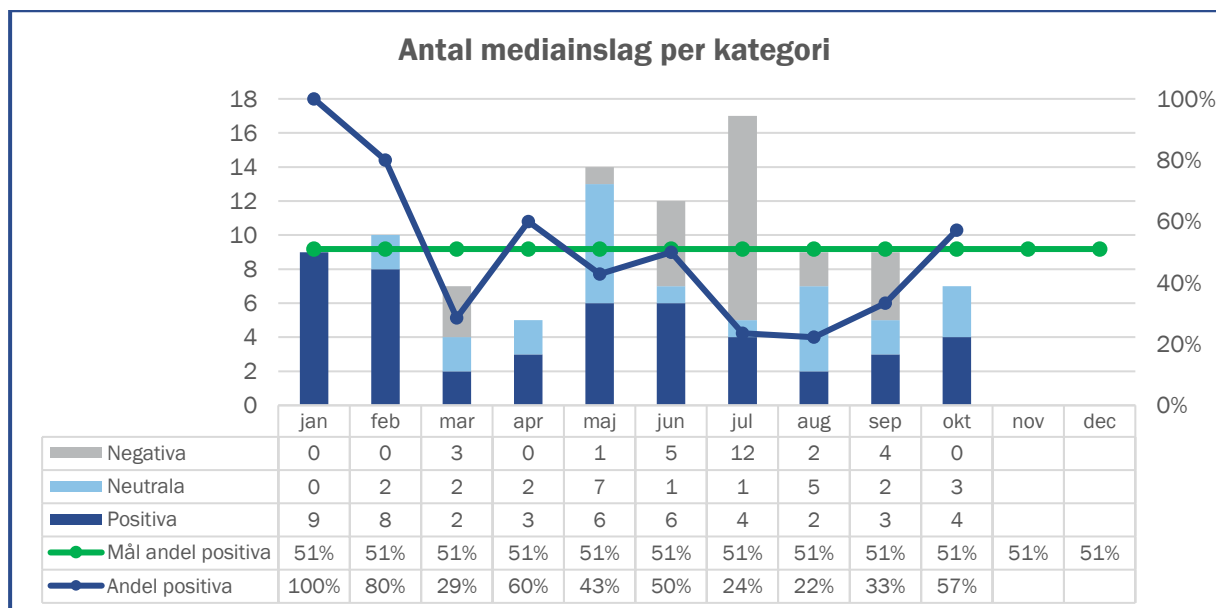
Påminna verksamheten vikten av att handlingar som begärts ska hanteras skyndsamt. Därefter ska en sedvanlig sekretessprövning göras innan ett utlämnande kan ske.



## 2.9 Bolagsövergripande nyckeltal (2 | 3)

### 2.9.2 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:

Rapporteringen om oss under oktober 2023 handlade egentligen om två saker; Kulturprisutdelningen och några avbrott i trafiken. I rapporteringen om trafikavbrotten ställdes vi inte i dålig dager utan anledningarna förklarades sakligt.

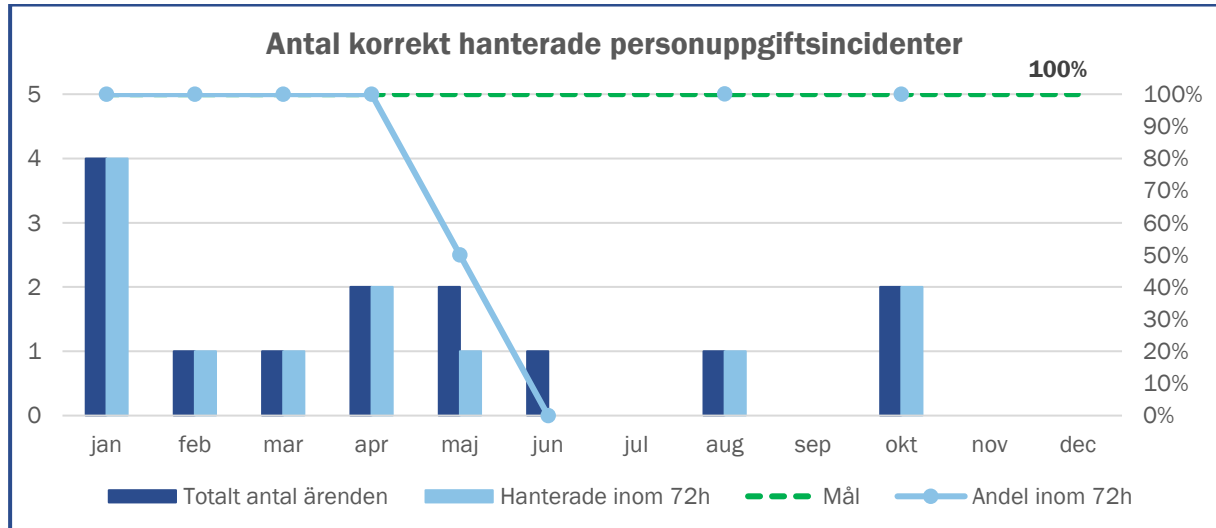
#### Åtgärd:

Trafikavbrott är något vi aldrig kommer undan men fördelen för oss är när media förklarar tydligt orsaken till det och om det är vi, VT eller SMF som är ansvariga. Där kan vi bidra i vår kontakt med media och förklara vem som är ansvarig, varför det hänt och när det förväntas vara klart.

## 2.9 Bolagsövergripande nyckeltal (3 | 3)

### 2.9.3 Personuppgiftsincidenter

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



Källa: Diariet, OBS: Under juli och september var det inga incidenter inrapporterade, därav avbrott för den ljusblå linjen.

#### Analys:

Två inrapporterade personuppgiftsincidenter.

#### Åtgärd:

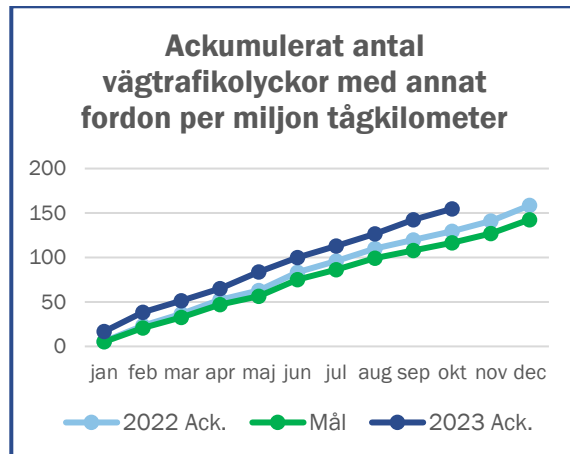
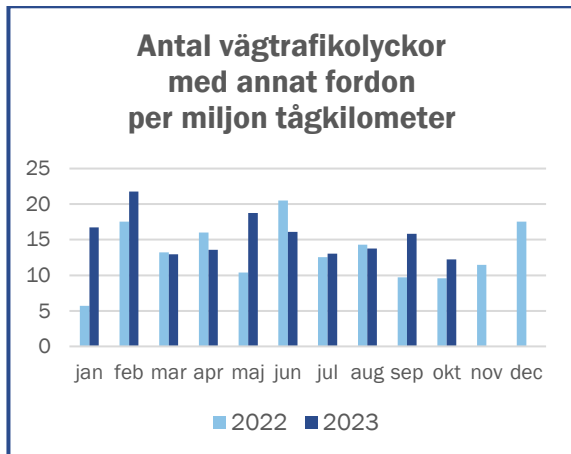
Fortsätta påminna/utbilda i att personuppgiftsincidenter ska rapporteras. Då detta dels är en skyldighet, däven är en förbättringsåtgärd för att liknande incidenter inte ska ske.

## **3. Stödjande avdelningars leveranser**

# 3.1 SKIP och förbättring (1|9)

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

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



Källa (gäller från 3.1.1 till 3.1.4): Händelseregistret, HOA, QlikView Händelse.qvw, Västtrafiks kundräkningssystem och sålda biljetter

### Analys:

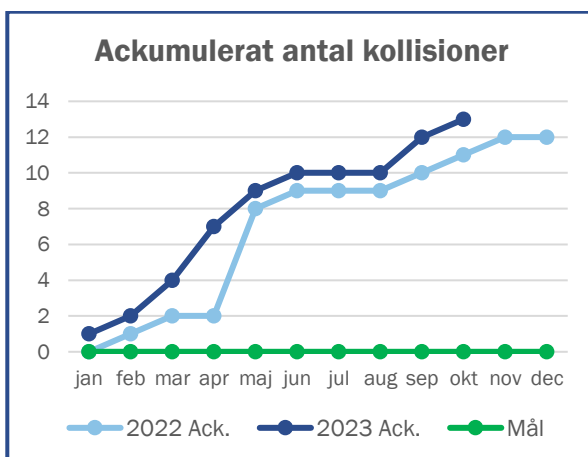
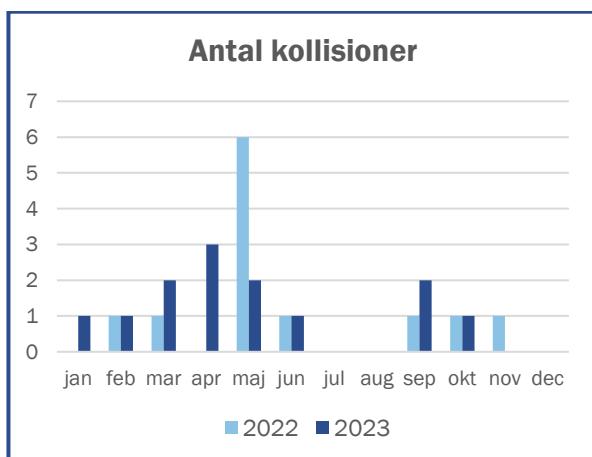
Även om antalet vägtrafikolyckor ökat sedan förra året, visar treårsstatistiken att olycksfrekvensen minskar. Olyckorna är för det mesta ringa och handlar oftast om skadade bilar snarare än personer.

### Åtgärd:

Vi planerar att öka arbetet med trafikövervakning på de platser där antalet olyckor har ökat, inklusive arbetsplatser och vägar med hög belastning. Dessutom kommer vi att undersöka och planera åtgärder för de tre riskfyllda korsningar där flest olyckor inträffat.

## 3.1.2 Antal kollisioner

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



### Analys:

Denna månad har antalet kollisioner ökat i gatuspår. Det är dock positivt att de incidenter som inträffat varit ganska lindriga. Vi strävar fortfarande efter nolltolerans och ser alla incidenter som allvarliga.

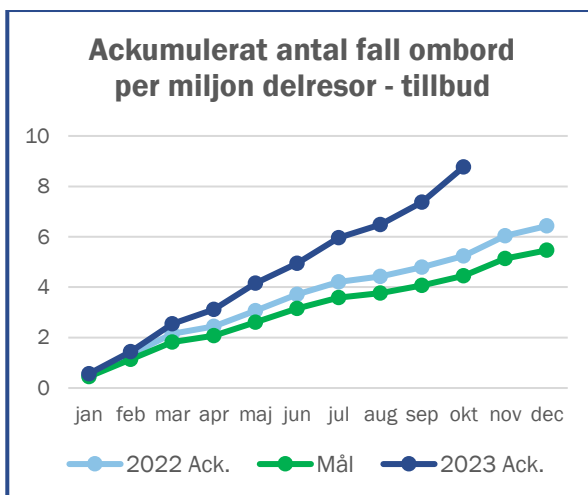
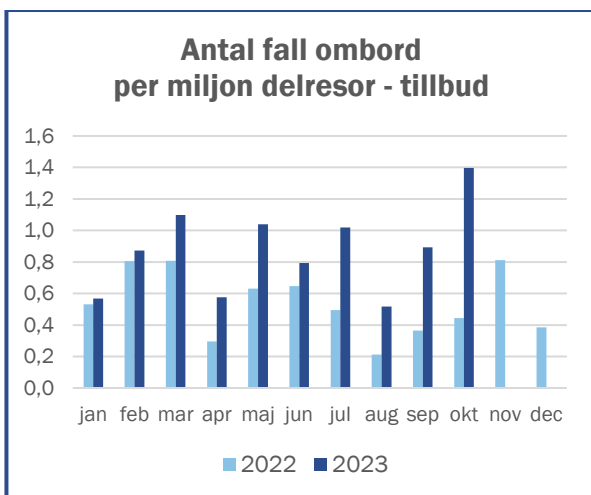
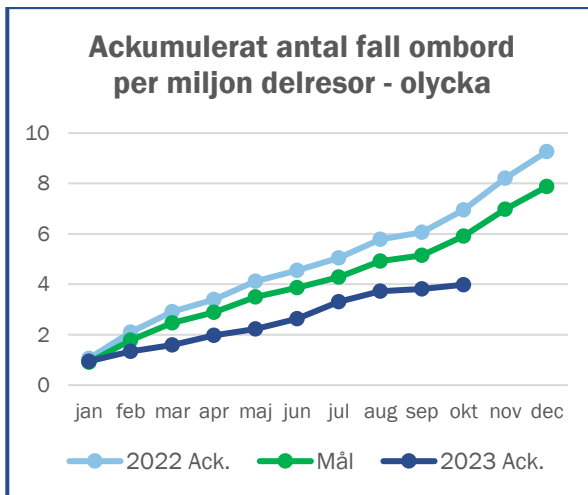
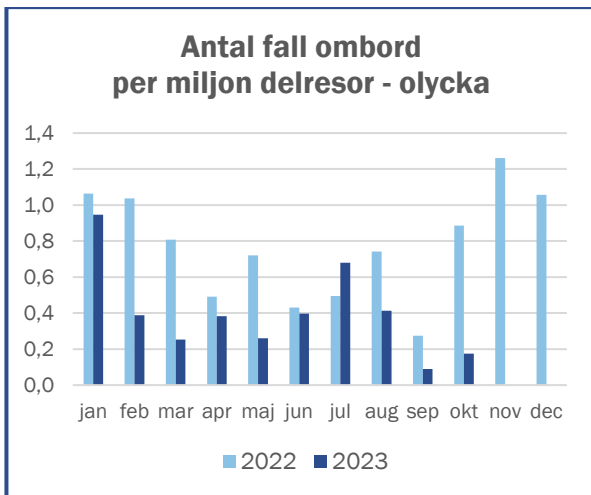
### Åtgärd:

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

# 3.1 SKIP och förbättring (2|9)

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

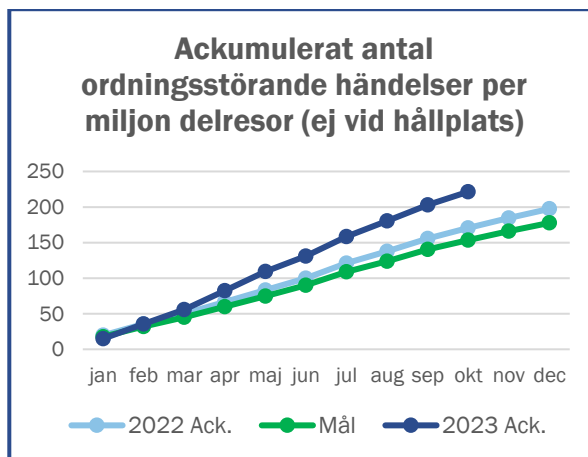
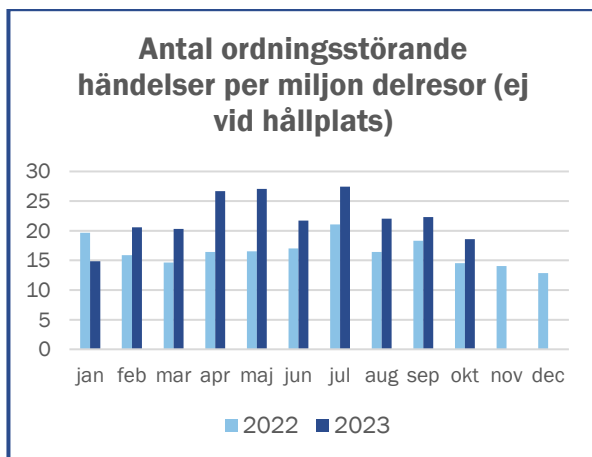
### Åtgärd:

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

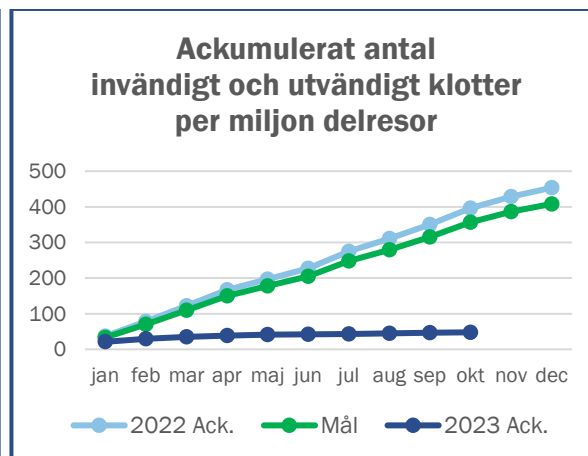
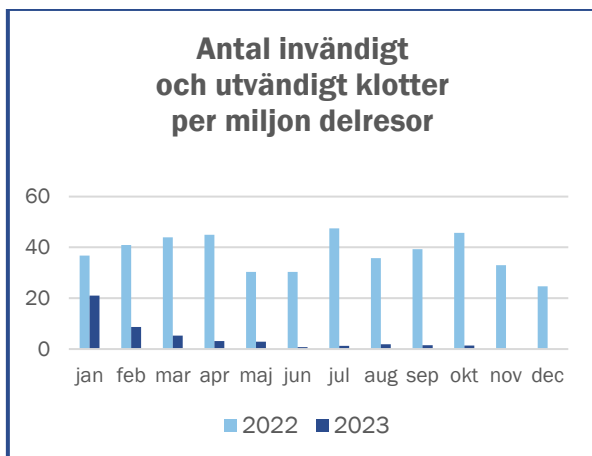
# 3.1 SKIP och förbättring (3 | 9)

## 3.1.4 Antal ordningsstörande händelser per miljon delresor

Med kategori ordningsstörande följer vi upp antal slagsmål ombord, oordning ombord, påverkade ombord, skadegörelse ombord, missbruk av nödbroms och nöddörröppnare, otillåtet resgodis, förorening i spårvagn, utvändig otillåten medåkning samt klotter som påverkar resenärsmiljön. Vi exkluderar ordningsstörande händelser 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.



### Analys:

Ordningsstörningar och klotter påverkas mycket av yttre faktorer. Antalet ordningsstörande händelser för oktober 2023 är 213 jämfört med 250 händelser i september 2023. Om man jämför 2022 och 2023 och bortser ifrån den justering som genomfördes i februari 2023 då ytterligare två kategorier lades till ordningsstörande händelser, kan vi skönja en generell ökning av antalet ordningsstörande händelser. Den kategori som ökat mest och samtidigt löpande står för flest antal händelser är "Antal påverkade ombord" som för oktober 2023 står för 51,6 procent av totalen, följt av förorening på spårvagn (18,8 procent) och oordning ombord (15 procent).

Vi kan se att antalet invändigt och utvändigt klotter minskat avsevärt från det att Händelseregistret ersattes av HOA. Orsaken har utretts sedan avvikelsen uppmärksammades och eftersom vi inte kunnat finna någon annan orsak till den stora skillnaden, kan vi sannolikt dra slutsatsen att nya rutiner och förbättrad kvalitet på rapporteringen i och med införandet av HOA, innebär att vi nu ser en mer sann bild av antalet klotterhändelser. Uppföljning sker löpande.

### Åtgärd:

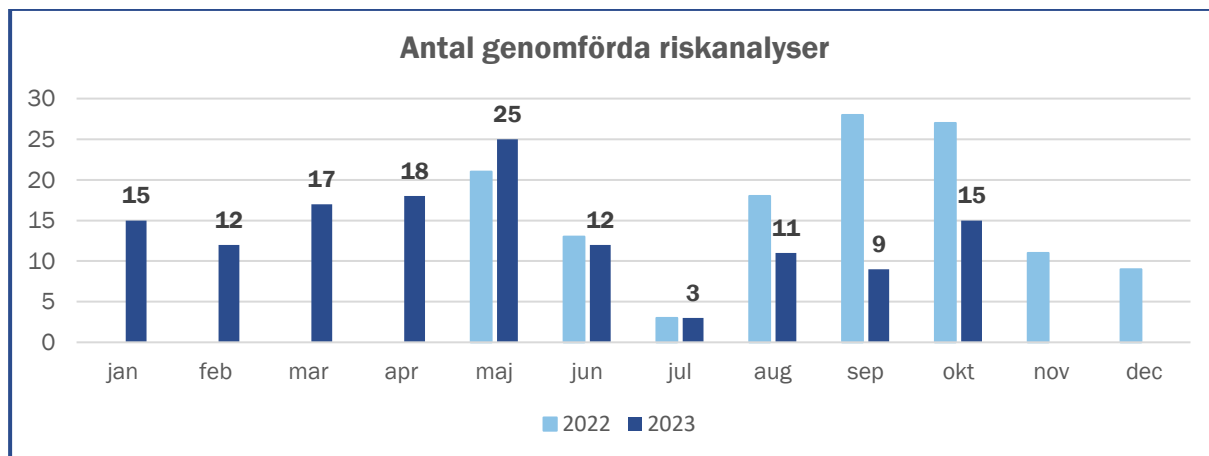
Fortsätta hög rapporteringsgrad. Stärka föraren i att vidta trygghets- och brottförebyggande åtgärder för att minska antalet ordningsstörande händelser. Fortsätta polisanmäla klotter. Fortsatt hög ambition utifrån kvalitetskrav.



# 3.1 SKIP och förbättring (4|9)

## 3.1.5 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 oktober 2023 är 15. 2022 genomfördes 27 riskanalyser under samma månad. När vi kunde börja jämföra antalet genomförda riskbedömningar med 2022 såg vi inledningsvis att antalet genomförda riskanalyser låg ungefär i linje med varandra. Nu ser vi att trenden pekar åt att färre riskanalyser genomförs under 2023 jämfört med 2022. Det behöver inte betyda att vi inte genomför riskanalyser i den utsträckning vi ska, då antalet styrs utifrån antalet planerade och genomförda förändringar i verksamheten. Att kunna redovisa antal genomförda riskanalyser är dock ett krav från våra kunder och följs, förutom i denna månadsrapport, upp vid interna och externa revisioner.

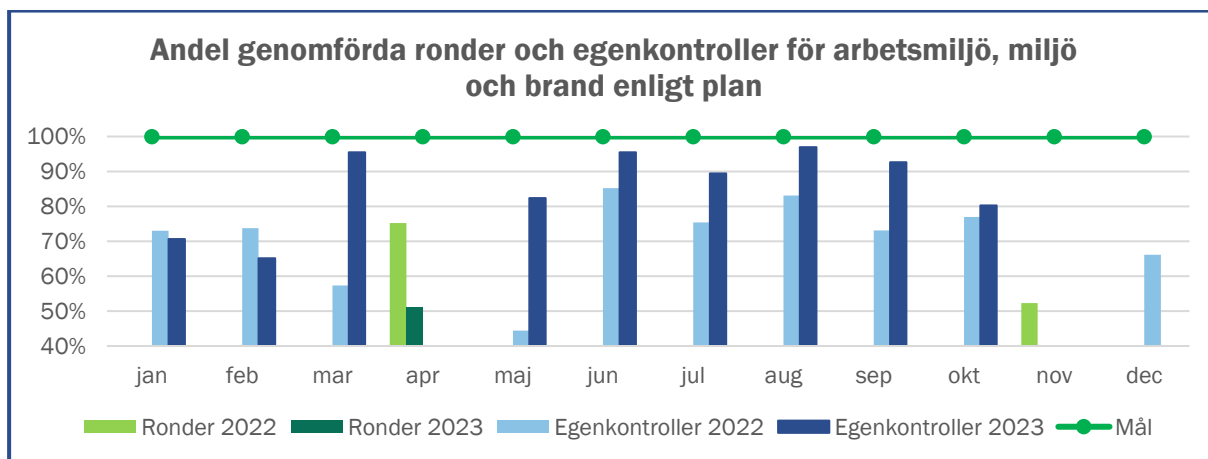
### Åtgärd:

För att underlätta för verksamheten ska en process med tillhörande stödjande dokument för riskbedömning tas fram. Arbetet är påbörjat och processen ska vara kartlagd och kommunicerad 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.

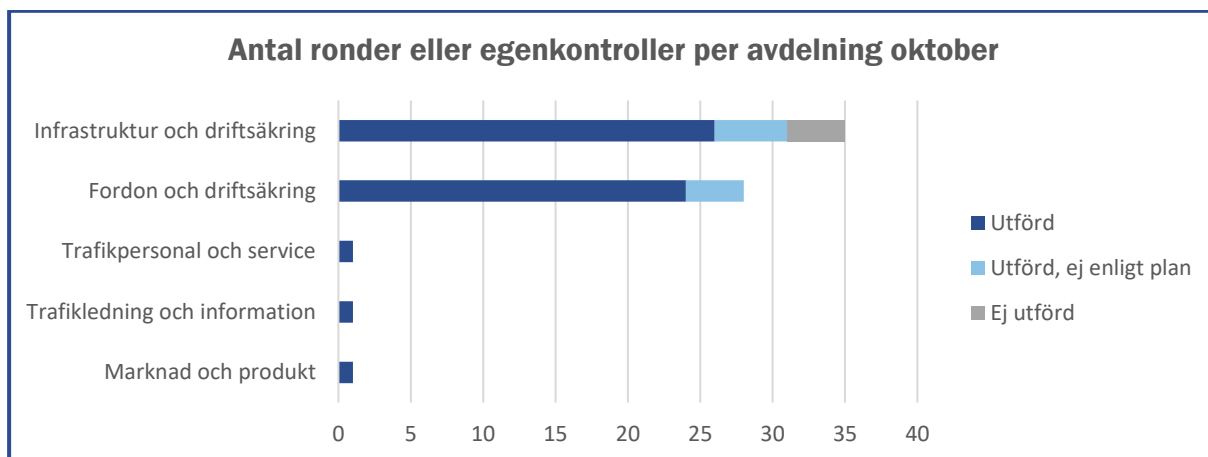
# 3.1 SKIP och förbättring (5|9)

## 3.1.6 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:

Målet för genomförandet av egenkontroller och ronder är 100 procent. Antalet genomförda egenkontroller för oktober 2023 ligger på 80 procent vilket är en liten förbättring jämfört med samma månad förra året då genomförandet var 77 procent. En generell ökad rapportering och kvalitet på rapporterna kan urskiljas jämfört med 2022.

Egenkontrollerna och ronderna är viktiga verktyg för att undersöka vår verksamhet och identifiera risker och brister för områdena arbetsmiljö, miljö och brand. Risker och brister som i och med att vi identifierar dem kan åtgärdas för att undvika ohälsa och skada hos GS medarbetare. Det är därför viktigt att de utförs i tid med god kvalitet. Att genomföra och rapportera egenkontroller och ronder i enlighet med nuvarande arbetsätt innebär dock en stor administrativ börda för cheferna / egenkontrollanterna.

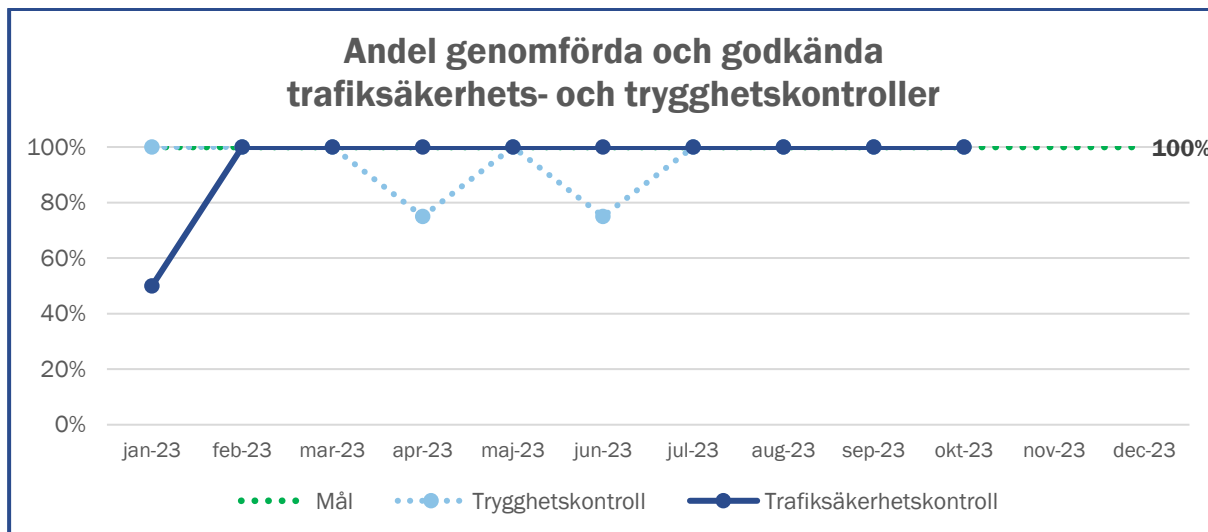
### Åtgärd:

I samband med 2024 års egenkontroller och ronder för miljö, arbetsmiljö och brand, kommer en hel del lättnader att genomföras i upplägget med syftet att möta de synpunkter som framkommit under åren samt hitta en rimligare balans mellan administration och kravnivå. Parallellt genomförs en förstudie inför upphandling av ett nytt systemstöd som ytterligare ska underlätta den stora administrationen kring egenkontroller och ronder.

## 3.1 SKIP och förbättring (6|9)

### 3.1.7 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:

Trafiksäkerhet: Inga avvikelser i våra systematiska kontroller.

Trygghet: 100 procent av planerade aktiviteter inom området trygghet för oktober 2023 är genomförda. Det innebär att Enheten för trygghet och säkerhet följt upp och säkerställt kvalitet på egenkontroller för oktober 2023 och att utbildnings- och informationsinsatser genomförts som planerat.

#### 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 säkerhet skapar förutsättningar för trygghet.

Trafiksäkerhet: Fortsätter med kontroller enligt lagda planer.

### 3.1.8 Antal tillbud och olyckor inom arbetsmiljö

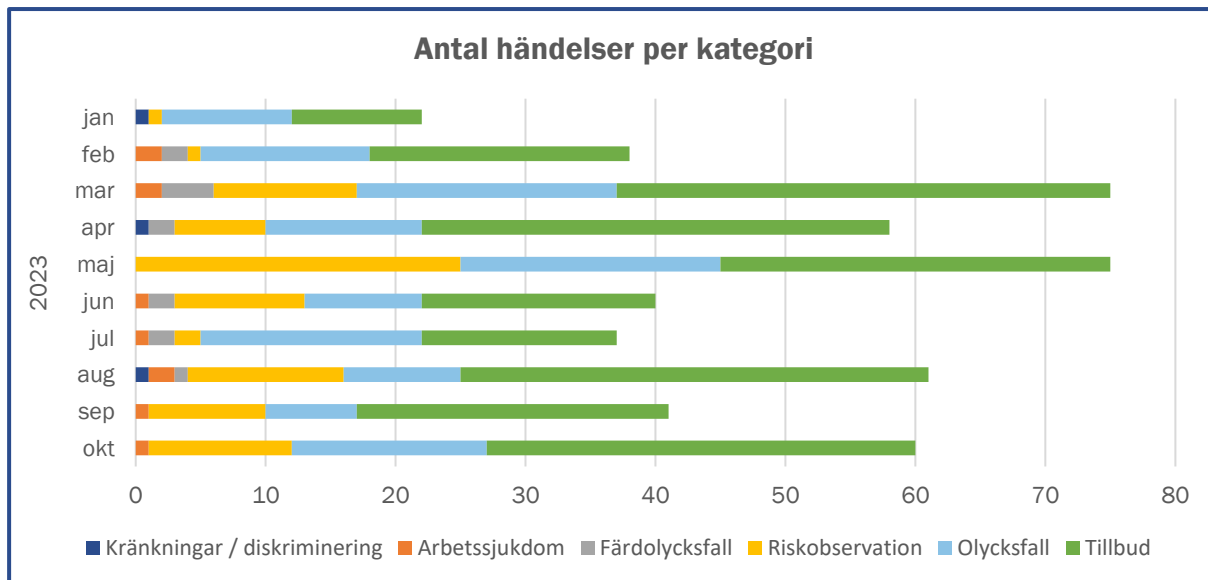
Arbetsmiljörelaterade risker, tillbud och olyckor/skador rapporteras i systemstödet IA, som nås via Personec.

Det finns sex olika händelsetyper i IA:

- (1) Riskobservationer: Ett fel, en risk eller en brist som skulle kunna leda till tillbud eller olycksfall.
- (2) Tillbud: En plötslig händelse som kunnat leda till personskada för arbetstagare.
- (3) Olycksfall: Arbetstagare drabbas av skada till följd av en plötslig händelse som inträffat på arbetsplatsen, eller plats man besökt i arbetet.
- (4) Arbetsjukdom: En sjukdom som beror på skadlig inverkan i arbetet under längre tid. Arbetssskador som uppkommit på annat sätt än genom olycksfall i arbetet klassificeras som arbetsjukdomar.
- (5) Färdolycksfall: En färdolycka är ett olycksfall som skett vid färd mellan arbetsplatsen och bostaden.
- (6) Kränkningar/diskriminering: Arbetstagare har blivit utsatt för någon form av kränkningar, trakasserier utifrån diskrimineringsgrunderna, sexuella trakasserier eller repressalier i arbetet.

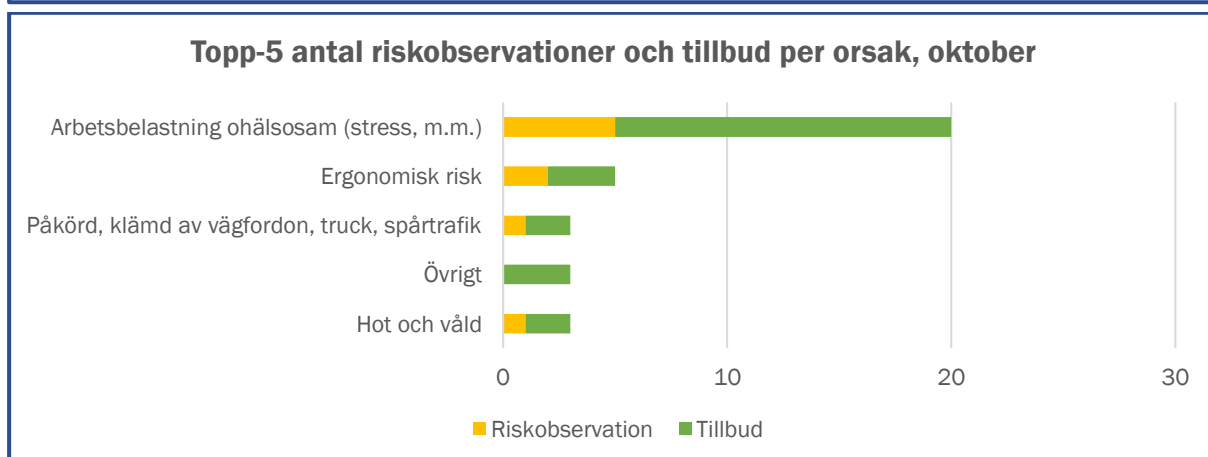
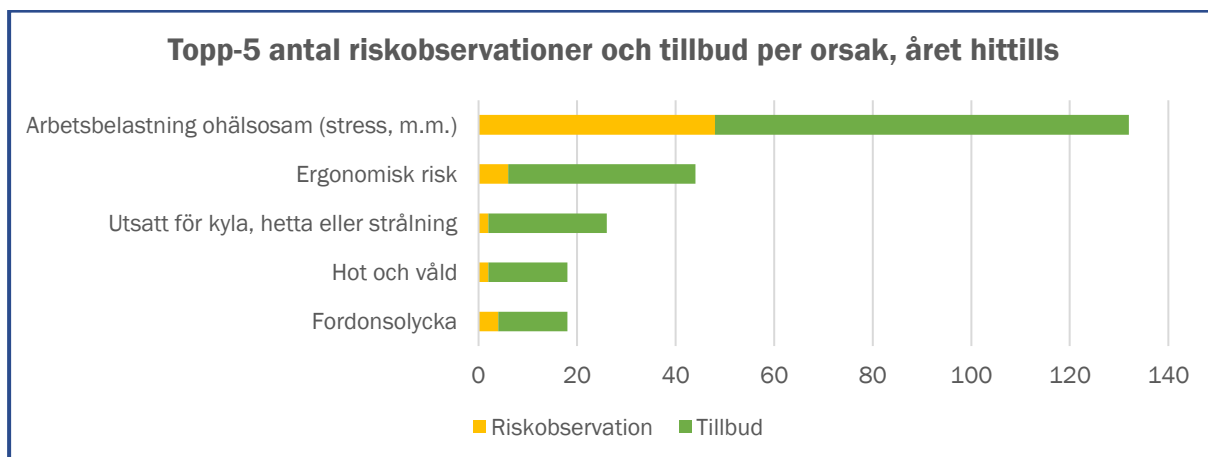
## 3.1 SKIP och förbättring (7 | 9)

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).

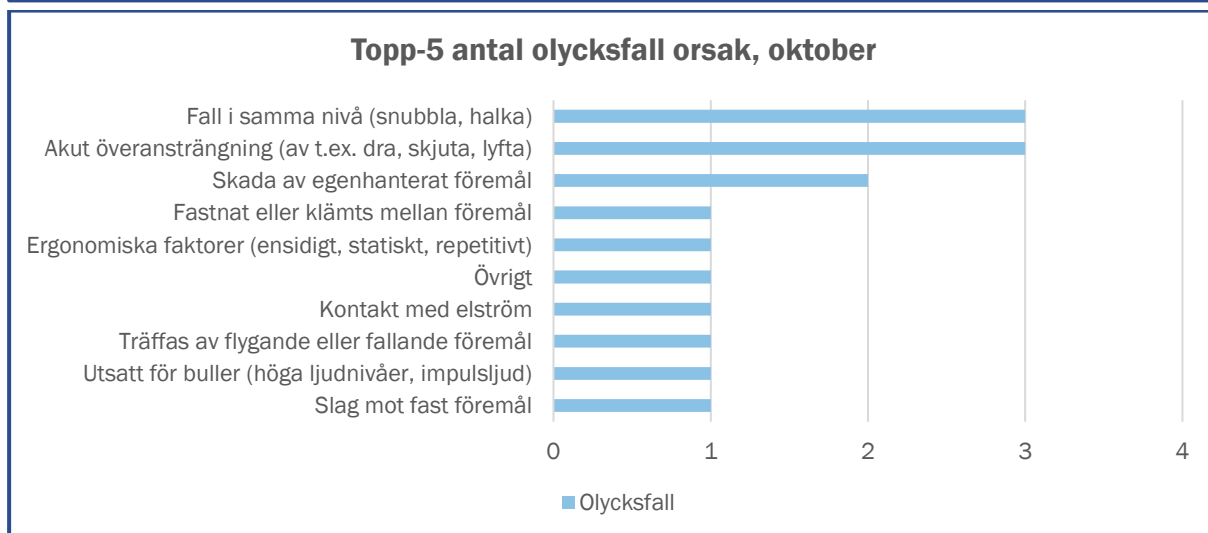
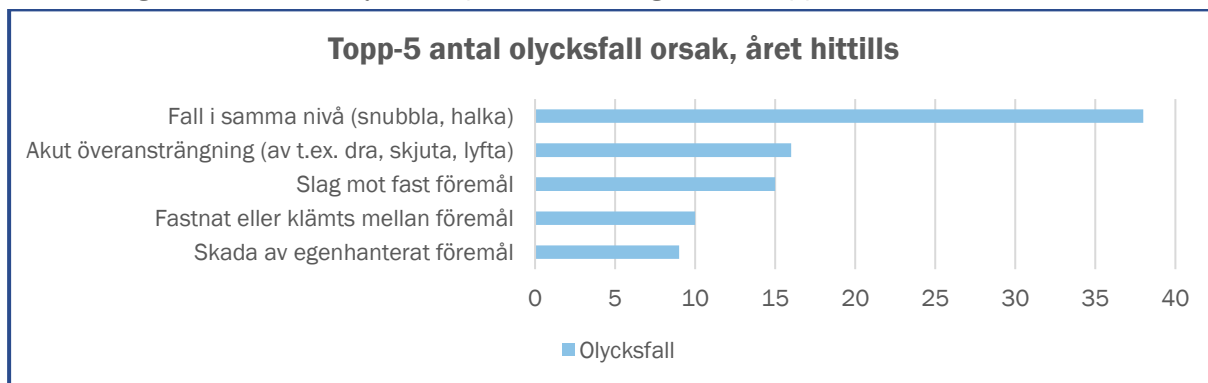
Nedan diagram visar antalet riskobservationer och tillbud per orsakskategori som rapporterats under året.



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

## 3.1 SKIP och förbättring (8|9)

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



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

### Analys

Över lag 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 oktober månad var förhållandet 2,8 tillbud och riskobservationer per olycka. Föregående månad låg förhållandet på 4,1 tillbud och riskobservationer per olycka.

Ett allvarligt tillbud har inträffat. Tillbudet är anmält till Arbetsmiljöverket.

Sett både över tid och under oktober 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. En hel del av rapporterna kopplat till ergonomi kan också härledas till upplevda problem med förarstolen eller olika reglage på spårvagnstyp M33.

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

*Akut överansträngning (av tex dra, skjuta, lyfta)* är den näst vanligast orsaken till skada under år 2023 samt under oktober månad och kan ofta härledas till spårvagnsförarens hantering av handikappramp på spårvagnen samt manuell spetting av växel.

**Åtgärd (se nästa sida).**

## 3.1 SKIP och förbättring (9|9)

Åtgärd (fortsättning från föregående sida):

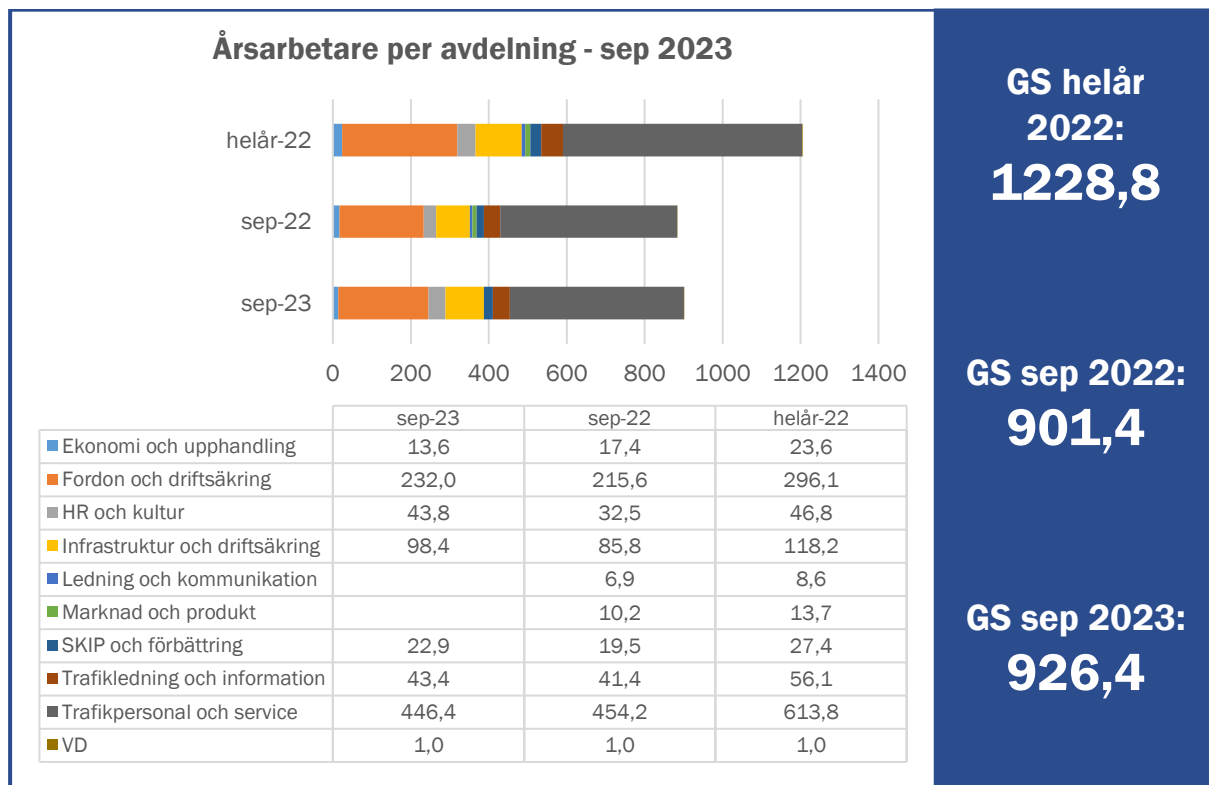
- Snabbare hantering och återkoppling till medarbetarna av deras inrapporterade händelser för att öka motivationen till tillbudsrapporteringen samt för mer tillförlitligt statistikunderlag. Nyligen har ett nyckeltal på hur snabbt ärendena i IA hanteras tagits fram i syftet att följa utvecklingen på det området.
- En HMS-rapport, som bygger på månadsrapporten har tagits fram och ska nu gås igenom på varje HMS-kommittémöte. Detta skapar förutsättningar för att analysera mönster och trender gällande olyckor och tillbud även på enhetsnivå med lämpliga åtgärder i arbetsmiljön som följd.
- Dialog mellan Stadsmiljöförvaltningen, Västtrafik och Infrastruktur pågår för att lösa situationen med många hastighetsbegränsande sträckor som påverkar körtiderna och förarnas möjlighet till paus och återhämtning.
- En testdyna av mjukare modell är beställd till förarstolen för vagnstyp M33. Om testerna faller väl ut kommer ett permanent byte genomföras under hösten 2023 och våren 2024.

## 3.2 HR och kultur (1|10)

### 3.2.1 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 OBS: Avdelningarna Ledning och kommunikation samt Marknad och produkt har utgått från 1 oktober och historisk data för dessa går ej att ta fram från Bokksus.



## 3.2 HR och kultur (2 | 10)

### 3.2.2 Antal heltidsanställda kollektivmedarbetare per avdelning samt totalt

Ska uppdateras.

### 3.2.3 Antal heltidsanställda tjänstemän per avdelning samt totalt

Ska uppdateras.

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

Anger antal tjänstlediga och föräldralediga under **oktober** 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.

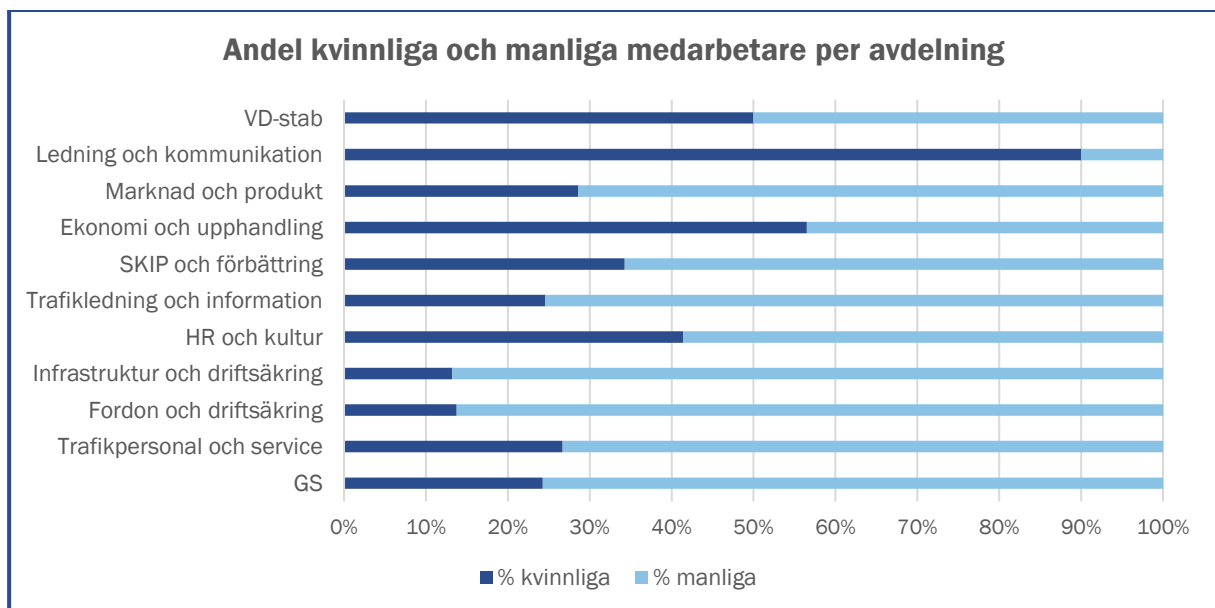
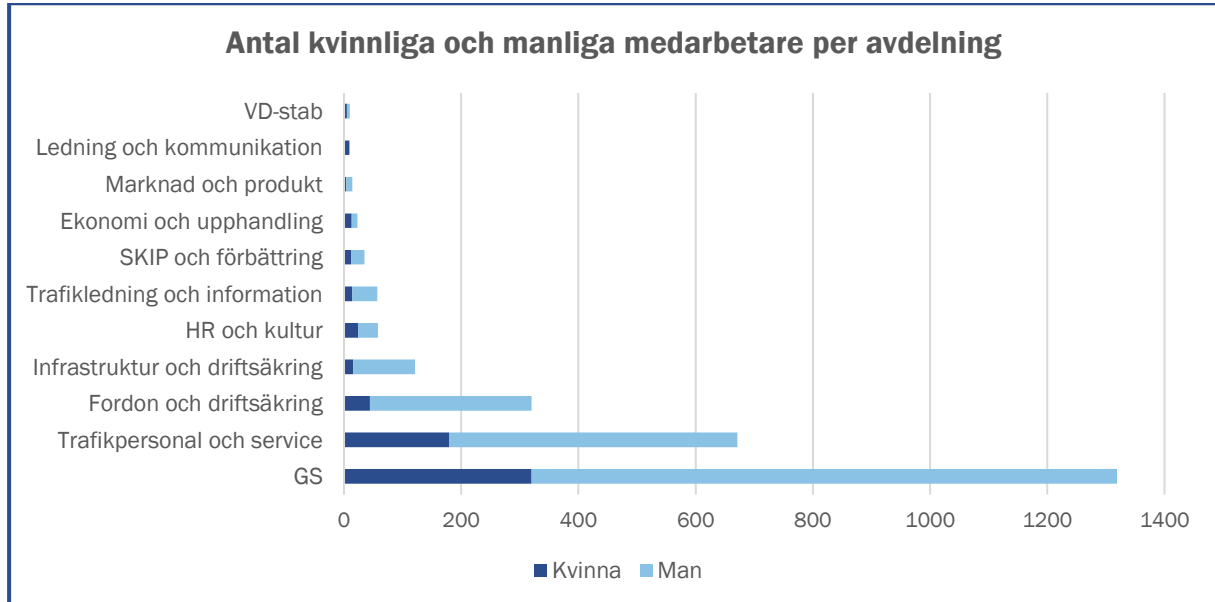
Avdelning	Antal tjänstlediga	Antal föräldralediga
Ekonomi och upphandling	0	0
Fordon och driftsäkring	3	3
HR och kultur	0	1
Infrastruktur och driftsäkring	1	0
Kommunikation och trafikutveckling	1	0
SKIP och förbättring	1	0
Trafikledning och information	2	1
Trafikpersonal och service	10	23
<b>GS</b>	<b>18</b>	<b>28</b>

## 3.2 HR och kultur (3 | 10)

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

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

OBS: Från 1 oktober 2023 har organisationen ändrats vilket innebär att avdelningen Ledning och kommunikation samt Marknad och produkt har utgått och Kommunikation och trafikutveckling har tillkommit. Nedan siffror baseras på helåret och justeras utifrån den nya organisationen först i januari 2024.

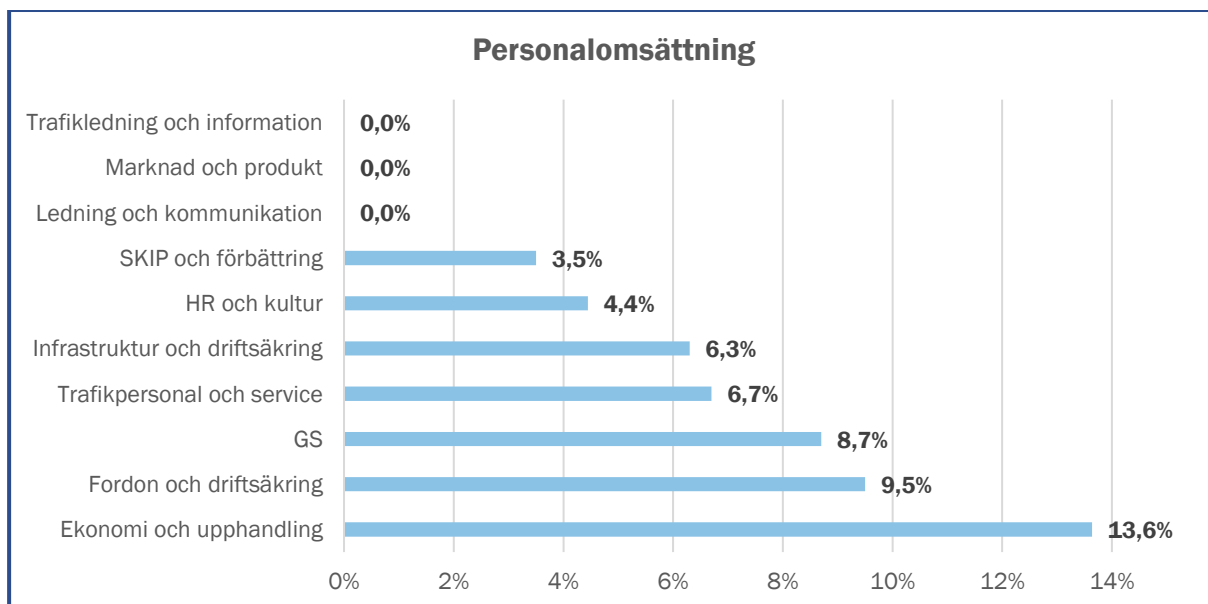


## 3.2 HR och kultur (4|10)

### 3.2.6 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 115 externa rekryteringar och totalt antal anställda var 1158. Personalomsättningen beräknas då som  $95 / 1158 = 8,2$  procent. Status från slutet av 2022.

OBS: Från 1 oktober 2023 har organisationen ändrats vilket innebär att avdelningen Ledning och kommunikation samt Marknad och produkt har utgått och Kommunikation och trafikutveckling har tillkommit. Nedan siffror baseras på helåret och justeras utifrån den nya organisationen först i januari 2024.



Källa: Bokxsus

#### 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.

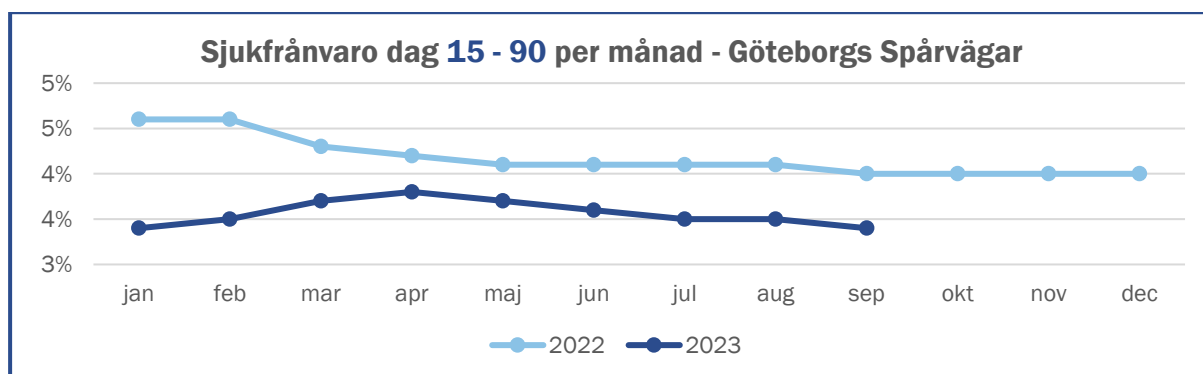
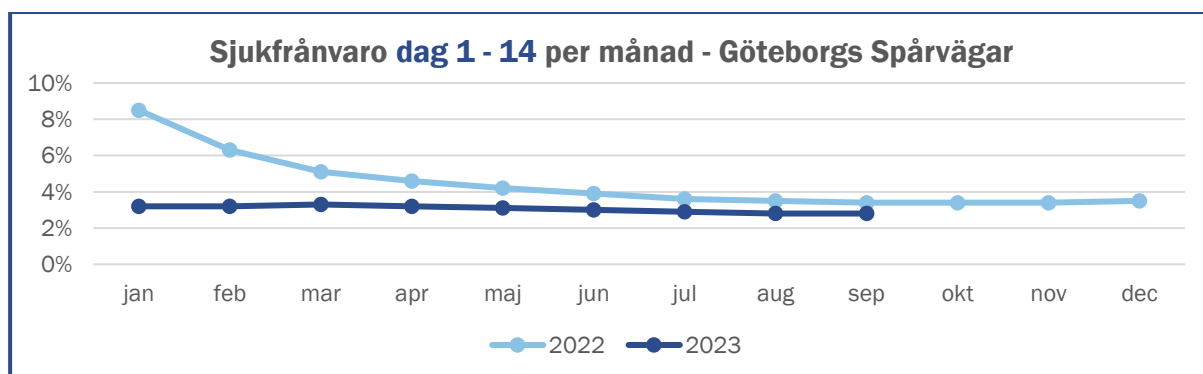
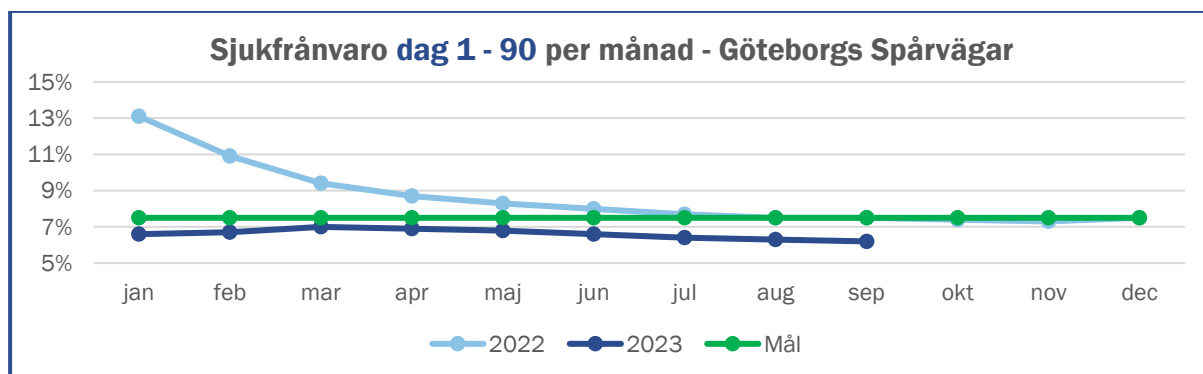
## 3.2 HR och kultur (5|10)

### 3.2.7 Sjukfrånvaro

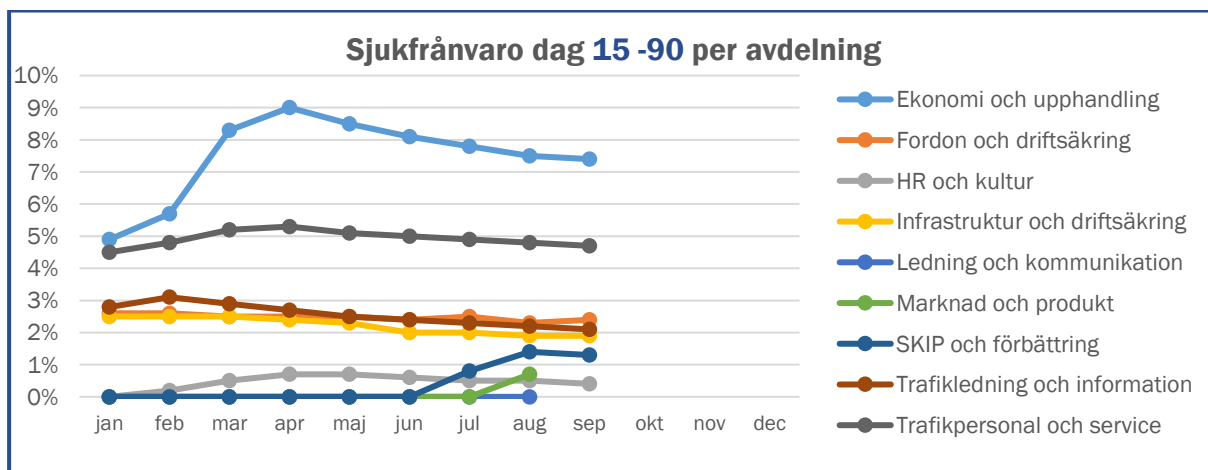
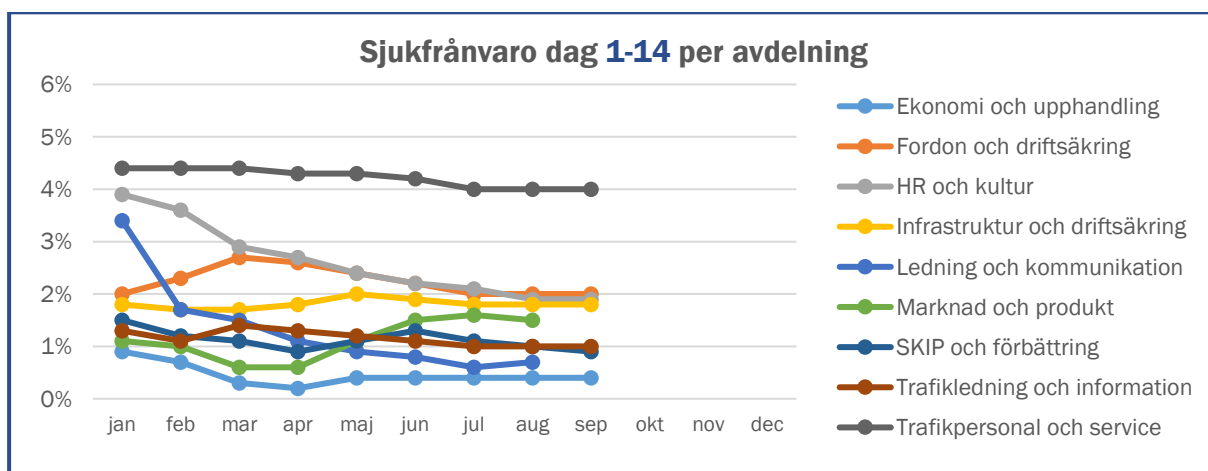
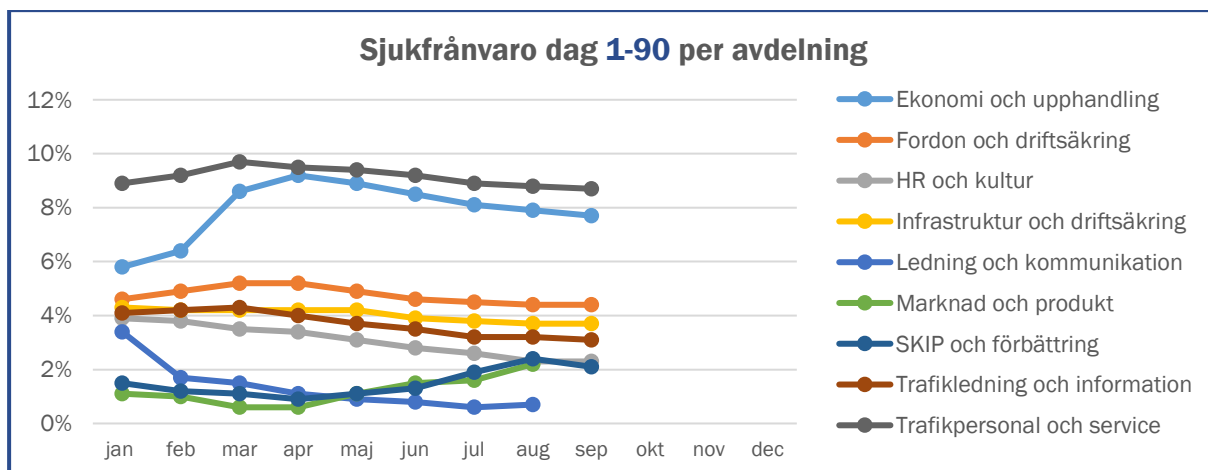
Sjukfrånvaron presenteras i procent. Procenten är framräknad som antalet sjuktimmars i förhållande till den tillgängliga ordinarie arbetstiden i timmar. I denna "tillgängliga" tid ingår inte föräldraledighet eller annan tjänstledighet, inte heller när den är partiell.

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



## 3.2 HR och kultur (6|10)



Källa: Bokksus OBS: Avdelningarna Ledning och kommunikation samt Marknad och produkt har utgått från 1 oktober och historisk data för dessa går ej att ta fram från Bokksus.

### Analys:

Fortsatt positiv utveckling.

### Åtgärd:

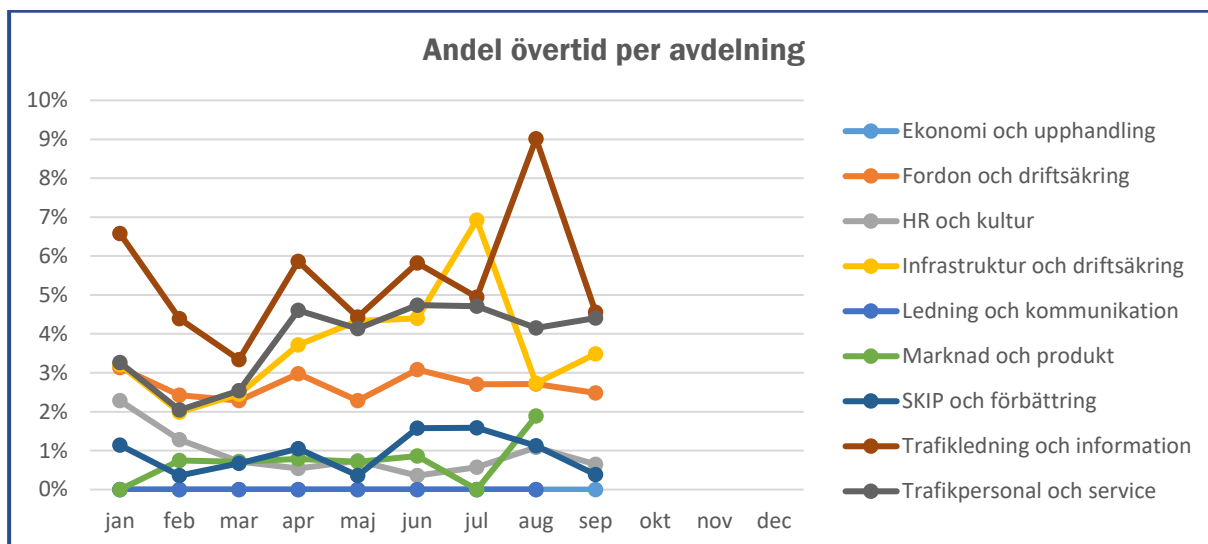
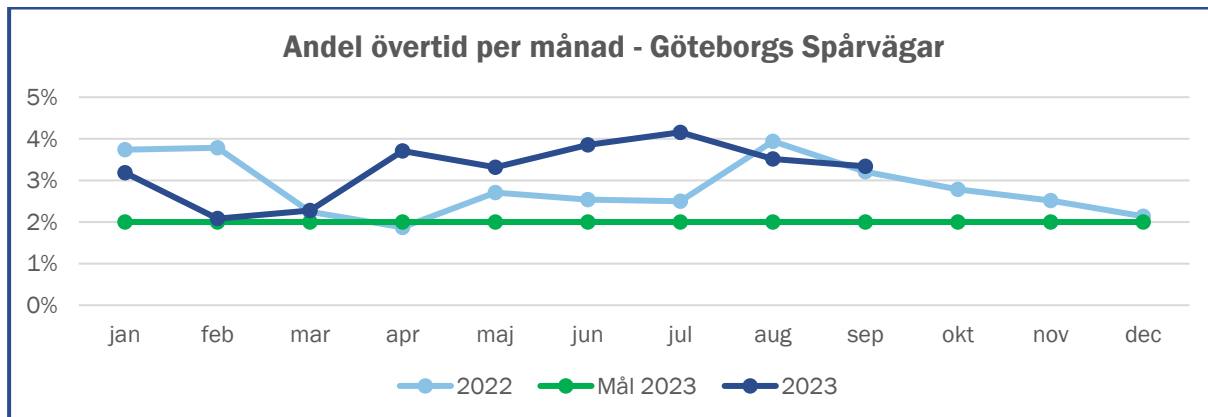
Ingen åtgärd.

## 3.2 HR och kultur (7|10)

### 3.2.8 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 OBS: Avdelningarna Ledning och kommunikation samt Marknad och produkt har utgått från 1 oktober och historisk data för dessa går ej att ta fram från Bokksus.

#### Analys:

Andelen övertid är betydligt över målvärdet och beror på personalbrist.

#### Åtgärd:

Uppföljning av utfall för övertid 2023 sker mer detaljerat på individ- och avdelningsnivå för att säkra lag- efterlevnad. Förebyggande arbete med åtgärder utifrån handlingsplan för förarförsörjning pågår. Handlingsplan har tagits fram för att minska sårbarhet kopplat till nyckelpersoner inom avdelningen Infrastruktur och driftsäkring.

## 3.2 HR och kultur (8|10)

### 3.2.9 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.

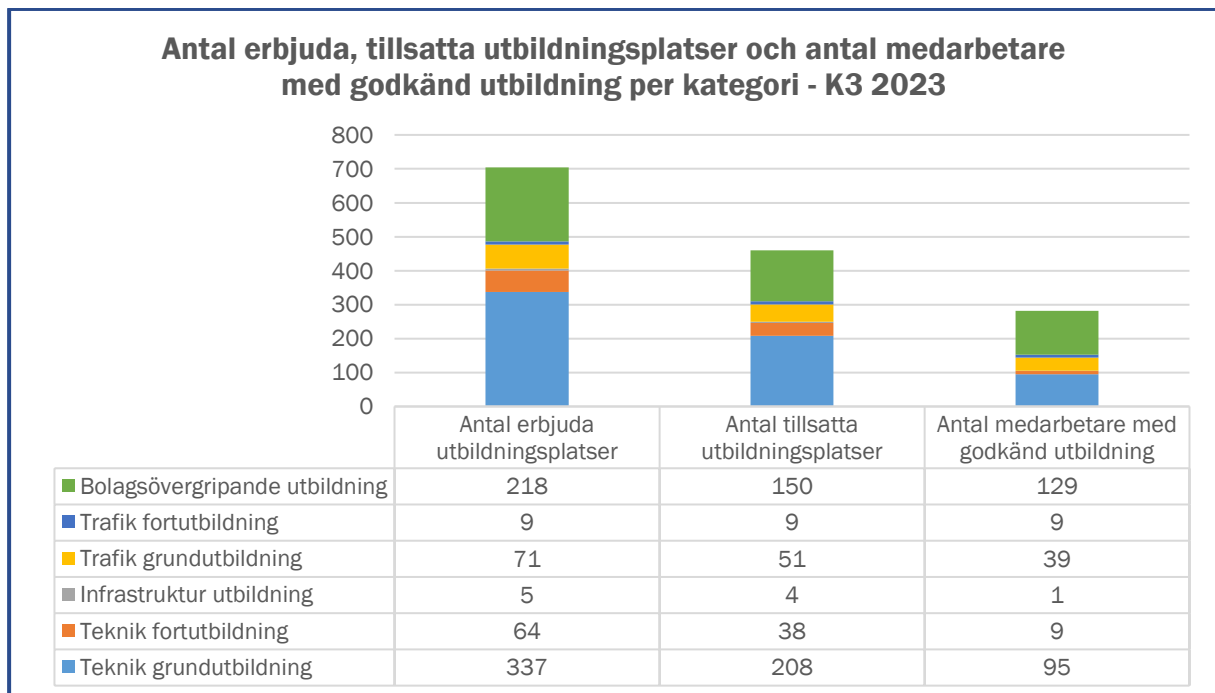
*Teknik grundutbildning:* Säkerhet vid arbete, vagnskänedom, underhållsbehörighet, servicebil samt Spårvagn Underhåll Planering (SUP/Infor EAM) utbildning.

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

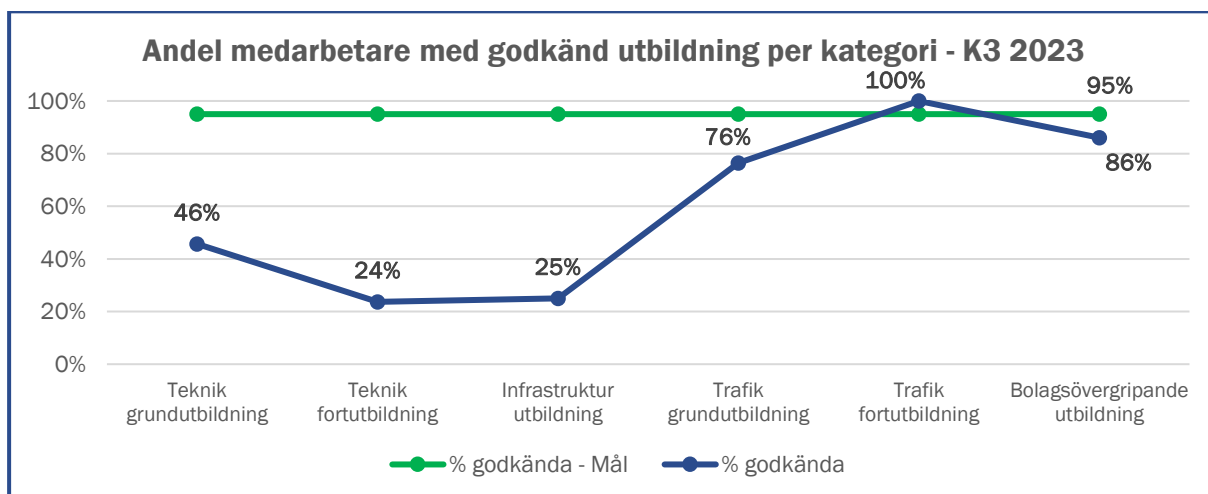
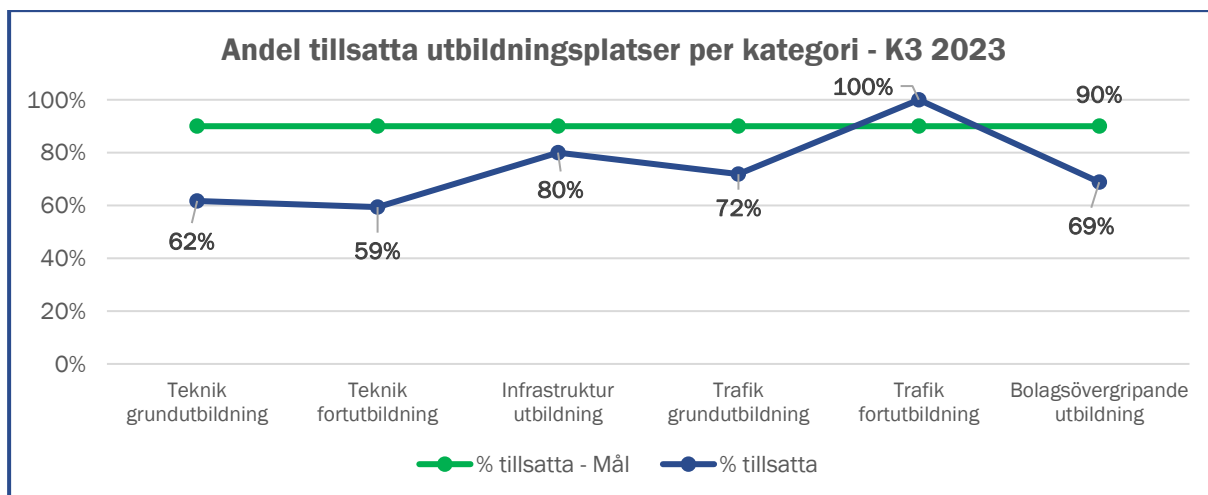
*Infrastruktur utbildning:* utbildning för spår samt Stadsmiljöförvaltningens (tidigare Trafikkontoret) utbildningar.

*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.



## 3.2 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.

Då inte alla utbildningsplatser på Spårvagnsförarutbildningen tillsattes för kurs 2304 har resurser kunnat frigöras för extra satsningar på förarutbildning för teknisk personal (B-behörighet). Förarutbildning för M33 är också ett högprioriterat område.

### Åtgärd:

Utbildningsenheten fortsätter arbetet tillsammans med beställande avdelningar, genom bland annat avdelningens förbättringsteam samt upprättade samarbetsforum, 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 Q4 kommer även så mycket förebyggande arbete och planering ske för att kunna hantera depå och verkstads-genomgångar samt övriga utbildningsinsatser inför etablering av Ringön etapp 2.



## 3.2 HR och kultur (10|10)

### 3.2.10 Antal praktikanter på Göteborgs Spårvägar

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

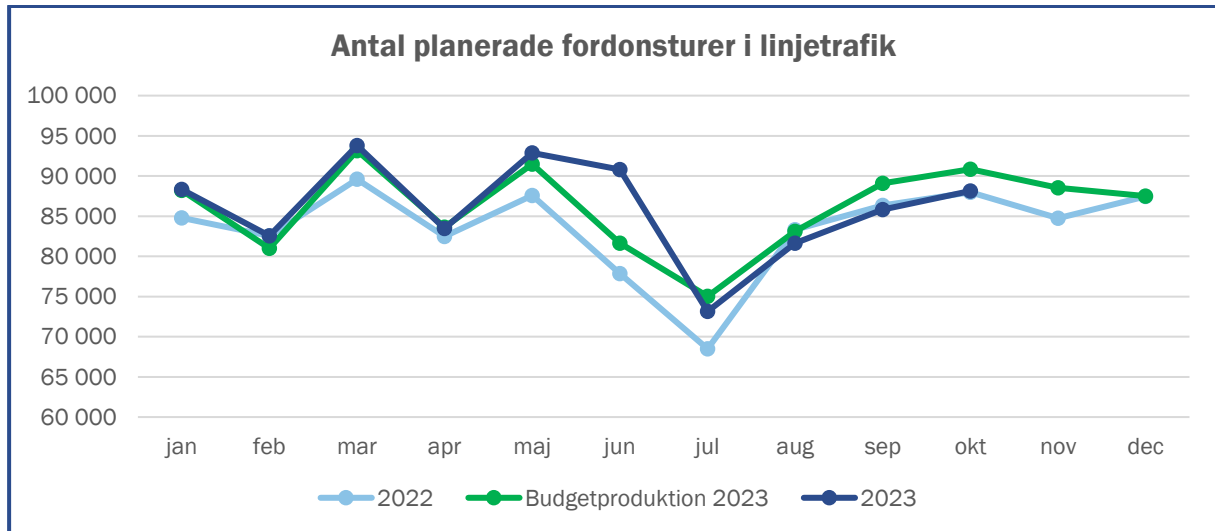
Avdelning	Antal praktikanter, grundskola	Antal praktikanter, sommarjobbare, gymnasie- och yrkeshögskola
Ekonomi och upphandling	0	0
Fordon och driftsäkring	2	2
HR och kultur	0	1
Infrastruktur och driftsäkring	0	0
Kommunikation och trafikutveckling	0	1
SKIP och förbättring	0	0
Trafikledning och information	0	0
Trafikpersonal och service	0	0
<b>GS</b>	<b>2</b>	<b>4</b>

## 4. Operativa avdelningars leveranser

# 4.1 Kommunikation och trafikutveckling (1|8)

## 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: Hastus

### Analys:

I oktober var antalet planerade fordonsturer i linjetrafik 88 125st vilket är 3,0 procent mindre gentemot budgetproduktion samt ackumulerat utfall ligger på 0,46 procent mer än budgetproduktion. Spårarbeten och evenemang är en faktor som påverkar utfallet och i oktober var det främst: Godhemsgatan, Grönsakstorget 2, Tranered, Sankt Sigfrids Plan, Lana och Änggården som påverkade produktionen. 2023-08-21 började vi även trafikera med reducerad vintertabell vilket påverkar resultatet signifikant.

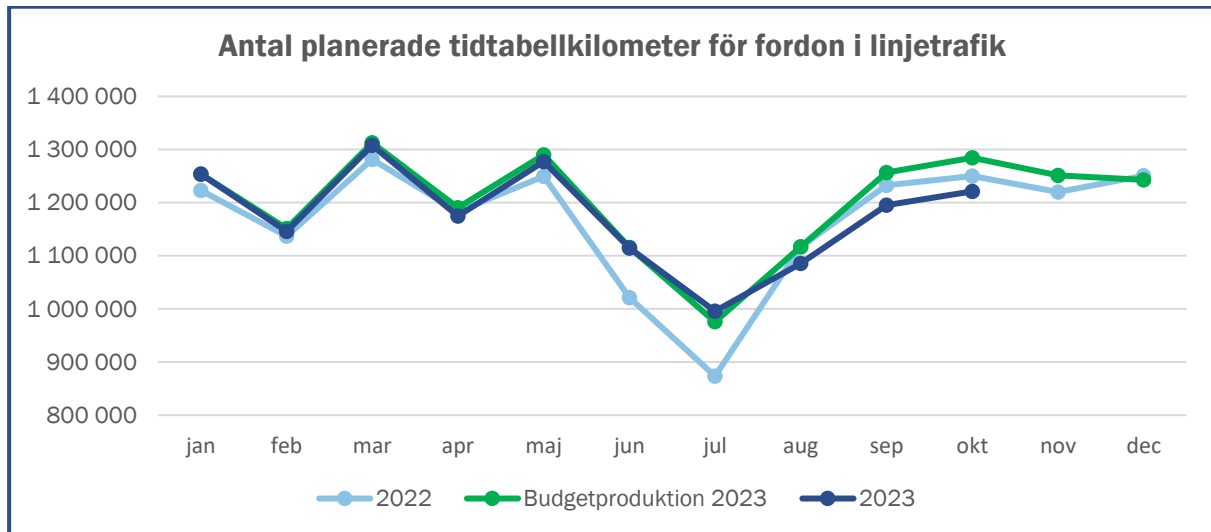
### Åtgärd:

Inget behov av åtgärd då spårarbeten är den faktor som påverkat resultatet och dessa behöver utföras för att kunna trafikera framgent. Gällande trafikreduceringen så hanteras denna inom Handlingsplan bemanning förare och partnerskapsmodellen.

# 4.1 Kommunikation och trafikutveckling (2 | 8)

## 4.1.2 Antal planerade tidtabellskilometer för fordon i linjetrafik

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



Källa: Hastus

### Analys:

I oktober var antalet planerade tidtabellskilometer för fordon i linjetrafik 4,93 procent mindre gentemot budgetproduktion och ackumulerat utfall ligger på 1,72 procent mindre än budgetproduktion. Spårarbeten och evenemang är en faktor som påverkar utfallet och i oktober var det främst: Godhemsgatan, Grönsakstorget 2, Tranered, Sankt Sigfrids Plan, Lana och Änggården som påverkade produktionen. 2023-08-21 började vi även trafikera med reducerad vintertabell vilket påverkar resultatet signifikant.

### Åtgärd:

Inget behov av åtgärd då spårarbeten är den faktor som påverkat resultatet och dessa behöver utföras för att kunna trafikera framgent. Gällande trafikreduceringen så hanteras denna inom Handlingsplan bemanning förare och partnerskapsmodellen.

# 4.1 Kommunikation och trafikutveckling (3 | 8)

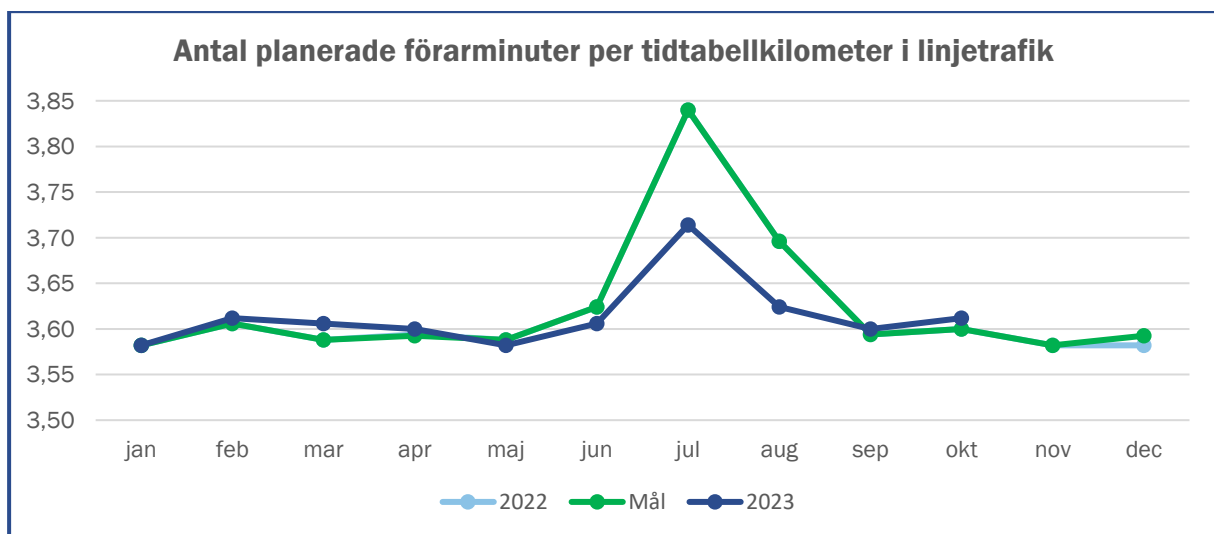
## 4.1.3 Antal behov trafikdimensionerade fordon, mån-tor, fre, lör, sön

Trafikdimensionerade omlopp innebär maxantalet planerade samtida omlopp. Från årsskiftet och fram till sommaren trafikeras vi med en grundtabell vilket dimensioneras av 163 samtida omlopp. Sommarens grundtabell dimensioneras av 112 omlopp och sedan tillkommer 5 stycken omlopp i förstärkning på grund av tågstoppet i Mölndal under sommaren vilket summeras till 117 trafikdimensionerade omlopp. Från och med vintertabellens start i augusti kör vi med reducerad tabell pga. förarbrist vilken dimensioneras av 152 samtida omlopp på vardagar respektive 122 och 103 samtida omlopp på lördag och söndag.

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 oktober var antalet planerade förarminuter per tidtabellskilometer i linjetrafik sämre än målet. Spårarbeten och evenemang är en faktor som påverkar utfallet och i oktober var det främst: Godhemsgatan, Grönsakstorget 2, Tranered, Sankt Sigfrids Plan, Lana och Änggården som påverkade produktionen. 2023-08-21 började vi även trafikera med reducerad vintertabell vilket påverkar resultatet signifikant.

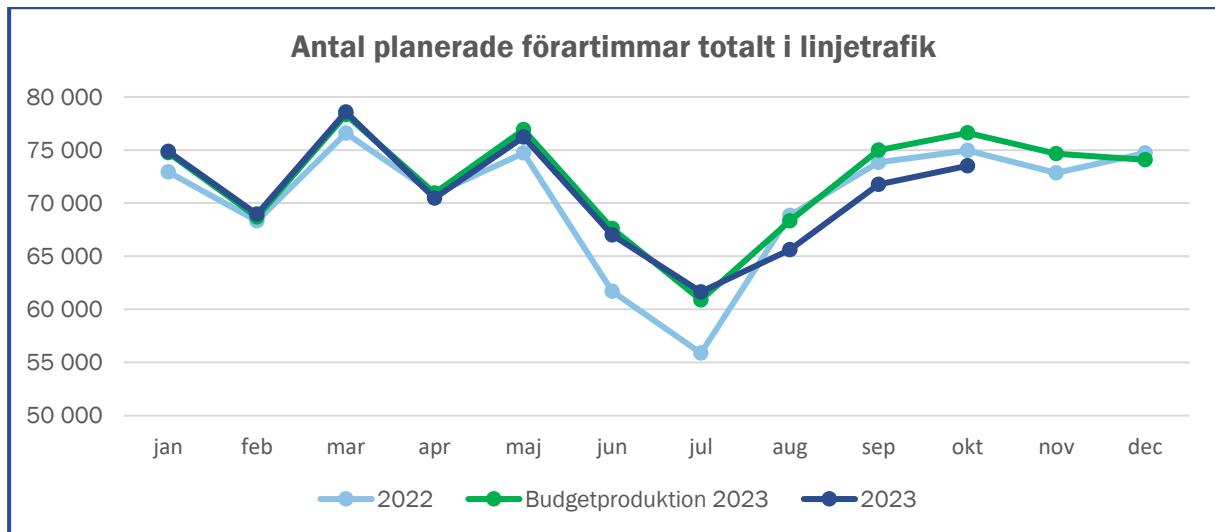
### Åtgärd:

Inget behov av åtgärd då spårarbeten är den faktor som påverkat resultatet och dessa behöver utföras för att kunna trafikera framgent. Gällande trafikreduceringen så hanteras denna inom Handlingsplan bemanning förare och partnerskapsmodellen.

# 4.1 Kommunikation och trafikutveckling (4 | 8)

## 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 oktober var antalet planerade förartimmar totalt i linjetrafik 4,05 procent mindre än budgetproduktion och ackumulerat utfall ligger på 1,31 procent mindre än budgetproduktion. Spårarbeten och evenemang är en faktor som påverkar utfallet och i oktober var det främst: Godhemsgatan, Grönsakstorget 2, Tranered, Sankt Sigfrids Plan, Lana och Änggården som påverkade produktionen. 2023-08-21 började vi även trafikera med reducerad vintertabell vilket påverkar resultatet signifikant.

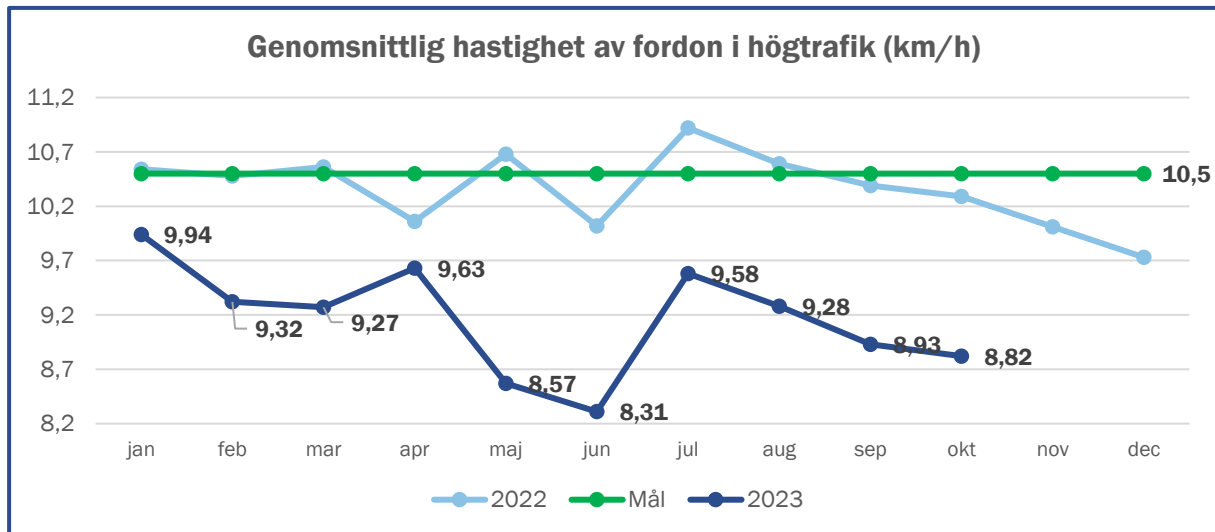
### Åtgärd:

Inget behov av åtgärd då spårarbeten är den faktor som påverkat resultatet och dessa behöver utföras för att kunna trafikera framgent. Gällande trafikreduceringen så hanteras denna inom Handlingsplan bemanning förare och partnerskapsmodellen.

# 4.1 Kommunikation och trafikutveckling (5 | 8)

## 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 oktober var genomsnittlig hastighet av fordon i högtrafik 1,68 km/h lägre än målet. Spårarbeten och evenemang är en faktor som påverkar utfallet och i oktober var det främst: Godhemsgatan, Grönsakstorget 2, Tranered, Sankt Sigfrids Plan, Lana och Änggården som påverkade produktionen. 2023-08-21 började vi även trafikera med reducerad vintertabell vilket påverkar resultatet. 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 hastighetsbegränsningarna pga. banans status har haft en stor inverkan på resultatet. Resultatet innebär att produktionen inte uppnår optimal kapacitet samt effektivitet.

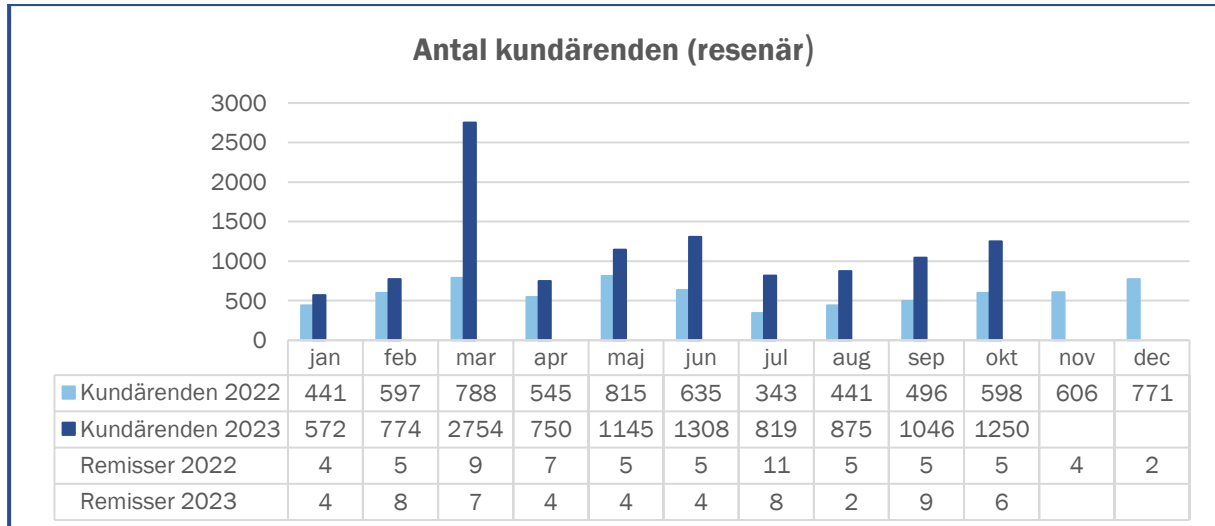
### Åtgärd:

Se 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. Gällande trafikreduceringen så hanteras denna inom Handlingsplan bemanning förare och partnerskapsmodellen.

# 4.1 Kommunikation och trafikutveckling (6 | 8)

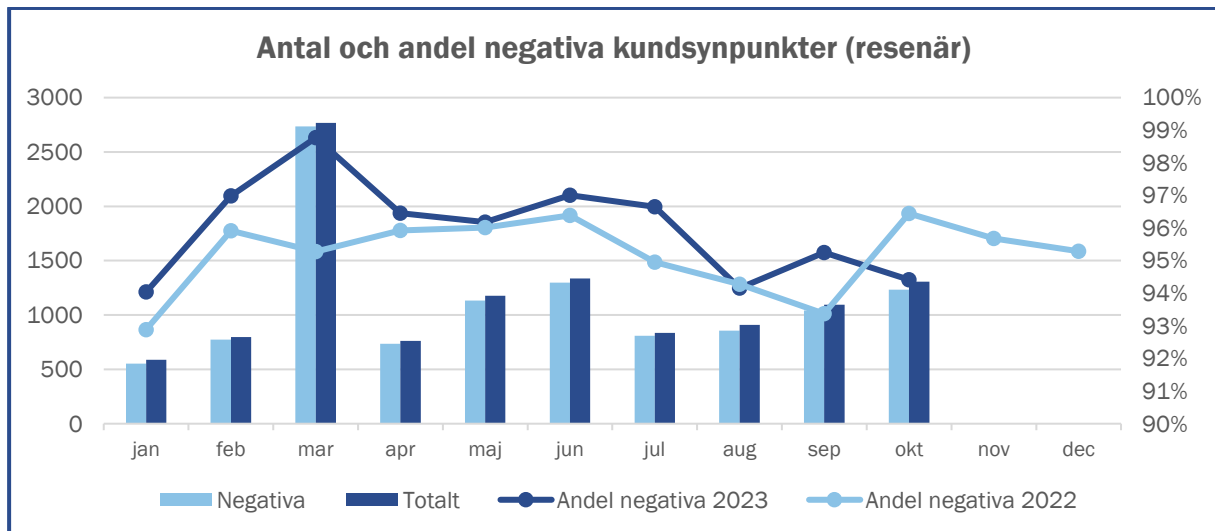
## 4.1.7 Kundärenden och kundsynpunkter (resenär)

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 händelsedatum.



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

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



Källa: Västtrafiks rapport Kundsynpunkter



## 4.1 Kommunikation och trafikutveckling (7 | 8)

Antalet kundsynpunkter som visas i nedan tabell är de som våra resenärer lämnat till Västtrafik kundservice relaterat till Göteborgs Spårvägar under 2023. Kundsynpunkterna är de som går att härleda till en specifik linje indelat per kategori i nivå 2.

Kategorier	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Totalt
Gick inte i utlovad tid	363	538	2523	552	885	1053	603	586	691	929			8723
Förare	78	82	94	98	124	108	90	97	117	138			1026
Fordon	47	45	45	30	31	49	29	28	41	38			383
Trafikutveckling	13	4	5	7	12	16	17	65	63	46			248
Körde förbi hållplats	20	25	32	14	14	25	14	32	29	23			228
Fullsatt fordon	3	7	7	0	7	7	6	24	27	18			106
Olycka/Trafikolycka/ Skada	7	20	10	7	5	10	7	7	8	12			93
Ersättningstrafik- Omläggning	1	5	2	1	11	5	13	6	9	8			61
Information på fordon	7	5	3	2	4	2	5	3	12	6			49
Hållplats/Utrustning	2	10	3	3	12	2	2	0	6	4			44
Övrigt	8	13	2	10	18	12	10	9	17	18			117
<b>Totalt</b>	<b>549</b>	<b>754</b>	<b>2726</b>	<b>724</b>	<b>1123</b>	<b>1289</b>	<b>796</b>	<b>857</b>	<b>1020</b>	<b>1240</b>			<b>11078</b>

Källa: Västtrafiks rapport Kundsynpunkter

### Analys:

Totalt antal kundärenden i oktober var 1250, vilket är en dubblering i jämförelse med föregående år samma månad. Antal remisser i oktober var 6 vilket är vid normalnivå. Majoriteten resenärssynpunkter fortsatt relaterat till förseningar och inställda turer. Fortsatt högt antal resenärssynpunkter för kategorin *Trafikutveckling* och *Fullsatt fordon*.

### Åtgärd:

En anpassad veckorapport skapas för enheten Trafikutveckling med kundsynpunkter om bland annat trängsel på grund av ändringar i trafiken på grund av den stora förarbristen.

En anpassad månadsrapport sammanställs och skickas till avdelningen Trafikpersonal och service sedan januari med fokus på resenärssynpunkter om spårvagnsförare. Från och med augusti får nu övriga berörda avdelningar och enheter på Göteborgs Spårvägar en återkommande anpassad rapport med statistik och analyskommentar. Detta ska underlätta åtgärder och uppföljning för systematiskt förbättringsarbete och utveckling för respektive berörd avdelning och enhet.

Tidigare sammanställning med förslag på åtgärder, som föreslagits av avdelningarna och enheterna på bland annat workshops, har bifogats med det första utskicket rapporter i augusti.

# 4.1 Kommunikation och trafikutveckling (8 | 8)

## 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

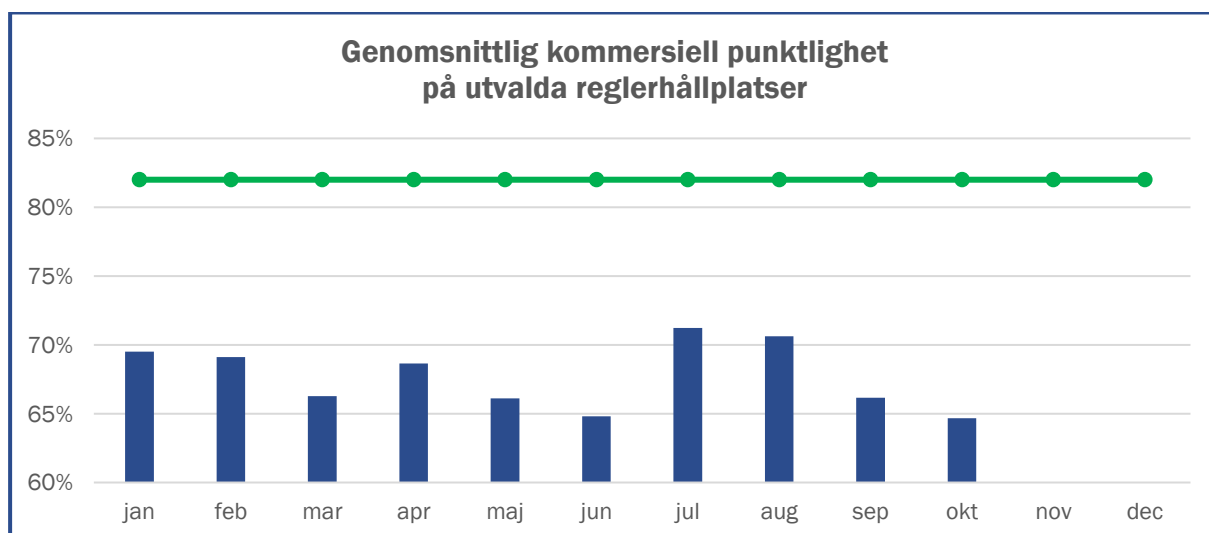
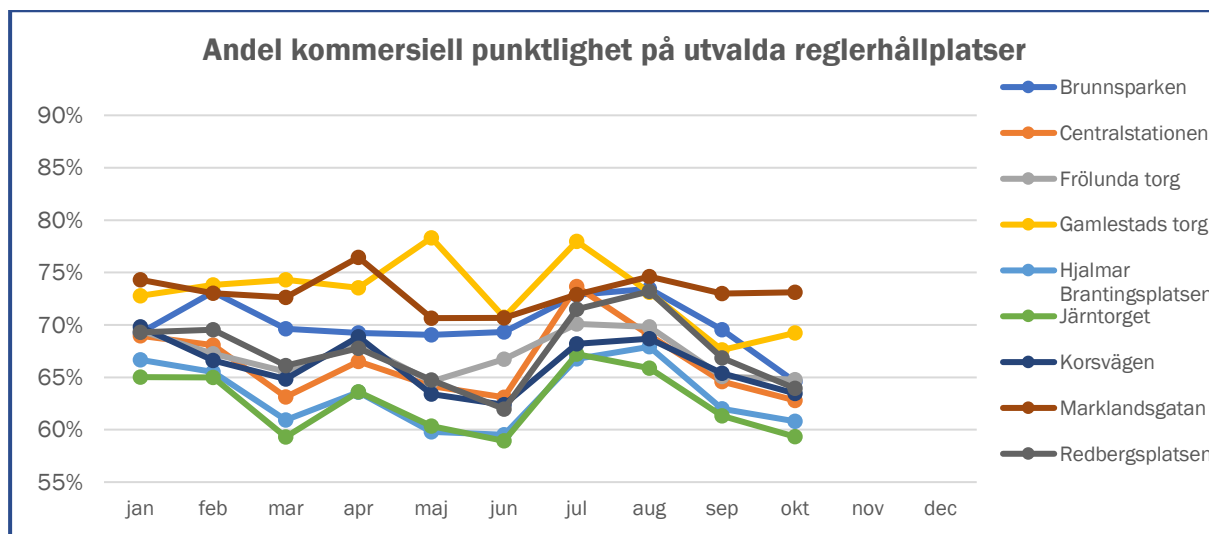
Varje år genomförs kulturpris utav jury som består av Kulturnämnden och styrelsen. Människan bakom uniformen (MBU) genomförs tillsammans med räddningstjänsten, polisen, stadsdelsnämnder och ambulans för att samverka med ungdomar som sker både vår och höst i två områden. Vi har ett partneravtal med Stadsmissionen 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	100%
MBU (människan bakom uniformen)	vår och höst	80%
MUB (människan utan bostad) - Stadsmissionen	löpande under året	80%
Gratifikationer	30 mars	100%
Sommar- och julgåva/aktivitet	juni och december	50%
West Pride	5 - 11 juni	100%
Profilprodukter	löpande vid behov under året	80%

## 4.2 Trafikledning och information (1|1)

### 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:

Oktober månads resultat på 64,7 procent visar en lägre kommersiell punktlighet än föregående månad. Jämför man med resultaten från oktober 2022 så har vi en genomsnittlig minskning på 4,9 procent, vilket visar att vi fortfarande är långt bort från målet på 82 procent.

I nuläget har vi för närvarande 24 olika begränsningar kopplat till hastighetssänkningar, vilket skapar förseningar längs hela spårvagnsnätet. Begränsningarna har minskat med två sedan föregående månad. Under oktober har 33 rapporterade förseningar på grund av broöppning på Hisingsbron registrerats. Totalt under oktober månad så fanns 351 händelser registrerade i HOA med "Trafikstockningar" och 370 händelser "Försening" längs hela linjenätet, vilket påverkar den kommersiella punktligheten på reglerhållplatser. Detta går även att se under Trafikservicegradrapporten på "topp 10 anledningar till störningar i trafik".

#### Åtgärd:

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

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (1|6)

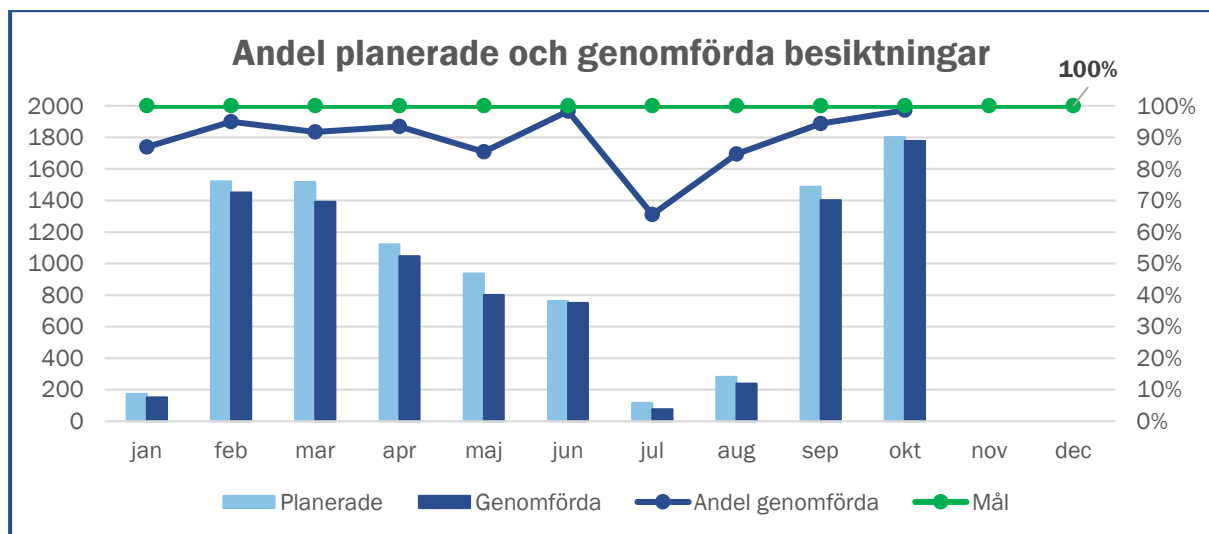
### 4.3.1 Andel planerade och genomförda besiktningar spårvägsanläggning

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

*Spårbesiktningar:* säkerhetsbesiktning bana och underhållsbesiktning bana.

*Signal- och växelbesiktningar:* säkerhetsbesiktning växelområden, underhållsbesiktning växelområden, säkerhetsbesiktning SISÄ (Signalsäkerhets)-anläggningar (15st.), säkerhetsbesiktning punktsignalanläggningar (2st.), säkerhetsbesiktning gatuväxelsestyrning, 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 342st protokoll genomfördes 338st enligt plan

Signal- och växelbesiktningar: Av 1140st protokoll genomfördes 1129st enligt plan, 31st utfördes ca 5 dagar för sent.

Kontaktledningsbesiktningar: Av 296st protokoll genomfördes 274st enligt plan. 22st utfördes mellan 2 och 10 dagar för sent.

#### Åtgärd:

Spårbesiktningar: Marginella förseningar. Ingen åtgärd.

Signal- och växelbesiktningar: Marginella förseningar. Ingen åtgärd.

Kontaktledningsbesiktningar: Marginella förseningar. Ingen åtgärd.

## 4.3 Infrastruktur och driftsäkring (2|6)

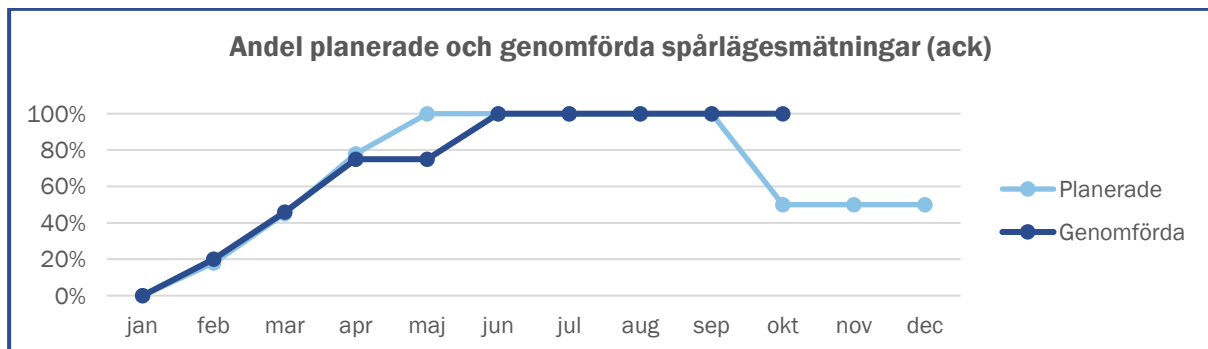
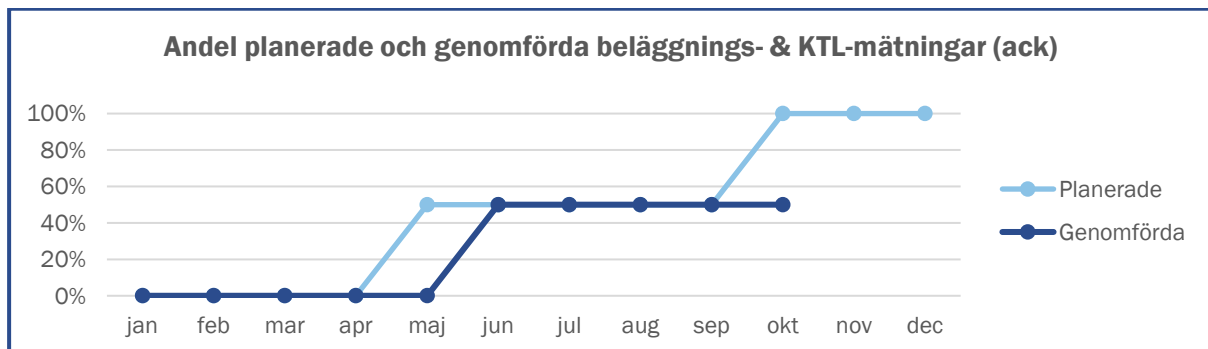
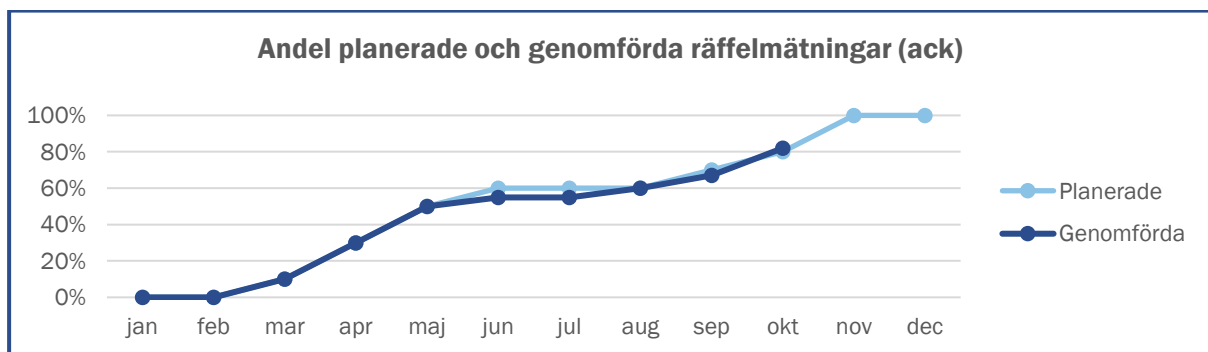
### 4.3.2 Andel planerade och genomförda mätningar spårvägsanläggning

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:

Räffelmätning är enligt plan.

Kontaktlednings och beläggningshöjds mätning är klar för våren, nästa skulle startat i oktober men har i samförstånd med SMF skjutits upp till start v 44.

Spårlägesmätning är nu klar för detta år.

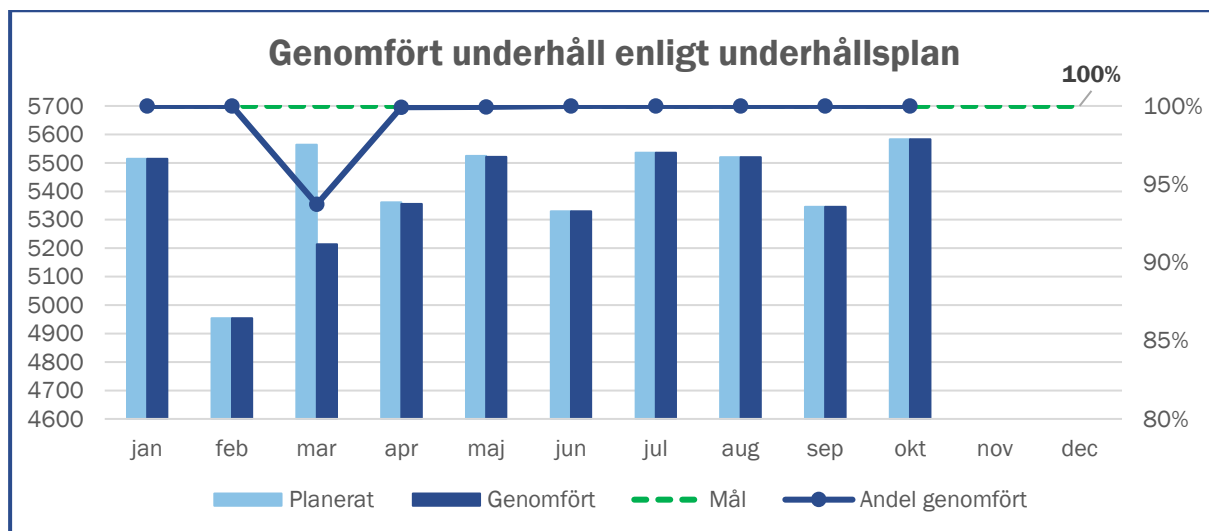
#### Åtgärd:

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

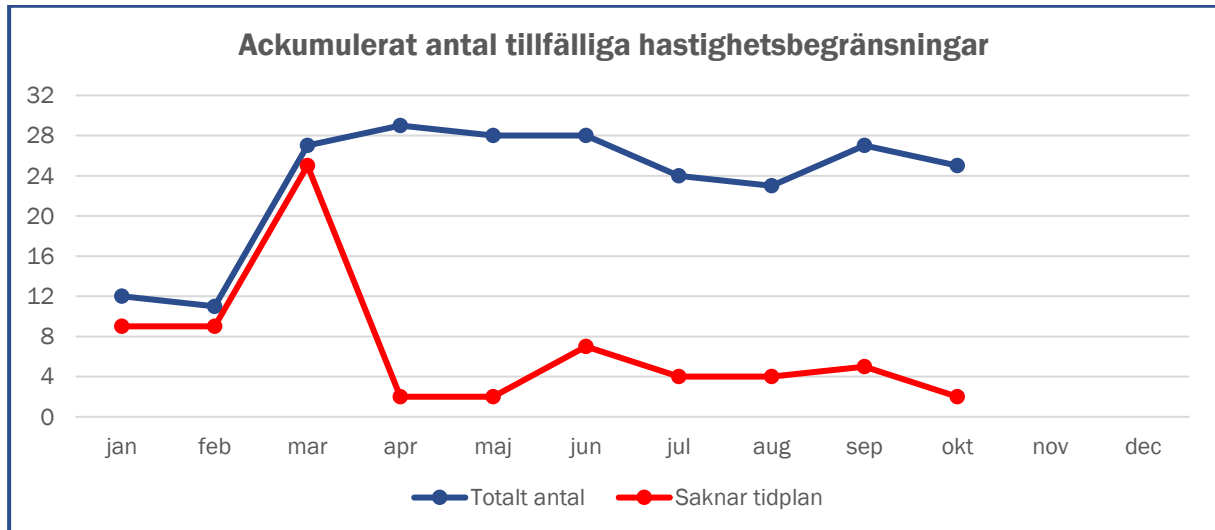
#### Åtgärd:

Fortfarande går det enligt planerat och nu börjar vi planera inför vintersäsongen

## 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 oktober månads utgång fanns 25 stycken aktiva hastighetsbegränsningar. Oktober har varit en månad med fortsatt hög andel hastighetsbegränsningar. Den första kylan kom. Vi har haft svårt rälsbrott i Brunnsparken. Hög påverkan. Som mest under en dag hade vi 27st aktiva. Nya har tillkommit. Då en ny besiktningsperiod har startat upp på anläggningen. Under oktober månad har 6st blivit utförda och 4st har 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. Den här gruppen har nu blivit en arbetsgrupp med klart syfte, mål och sammanställning. Ett målmedvetet arbete i gruppen har lett till att tidplan kunnat upprättas för många men inte för samtliga. Konsekvensen är omplaneringar av redan planerade projekt som ev. skjuts framåt i tiden till förmån för åtgärd av hastighetsnedsättningar. Hastighetsnedsättningarna innebär stora belastningar för GS som organisation med omplaneringar och störningar som påverkar arbetsmiljön för framförallt spårvagnsförare, medarbetare på trafikledning och medarbetare som arbetar med spårvägsanläggningen så som besiktningsmän, produktionsplanerare och tekniker.

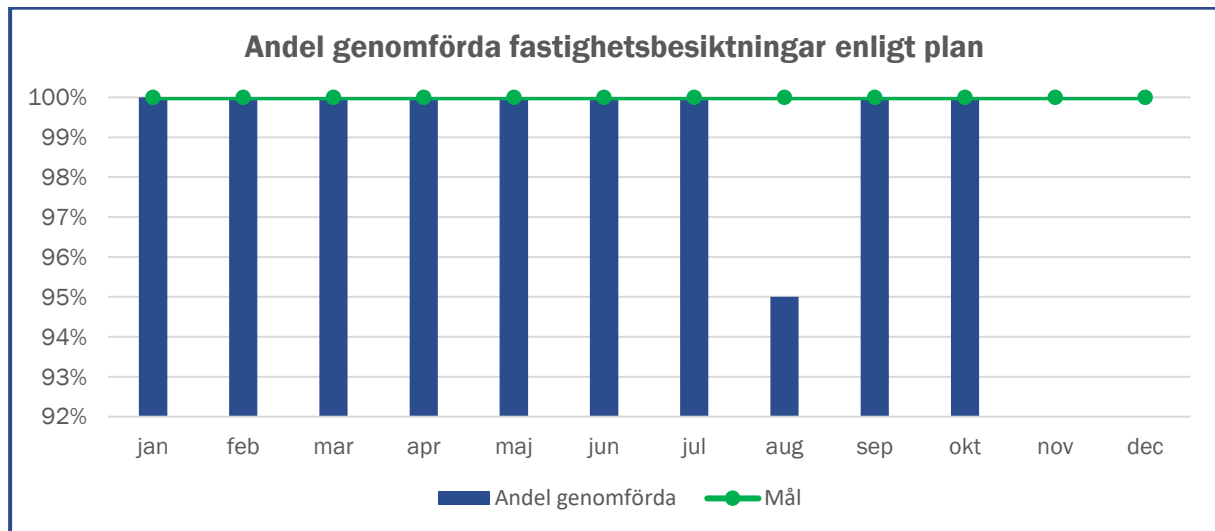
#### Åtgärd:

Under oktober blev 6st åtgärdade. Prognos just nu är att 7st av de aktiva 25st kommer att kunna vara åtgärdade innan 2023 är slut. Prognostiserad tidplan finns på samtliga utan 2st som är under utredning. 3st ligger för planerad åtgärd i november. 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. Felanmälingen 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.

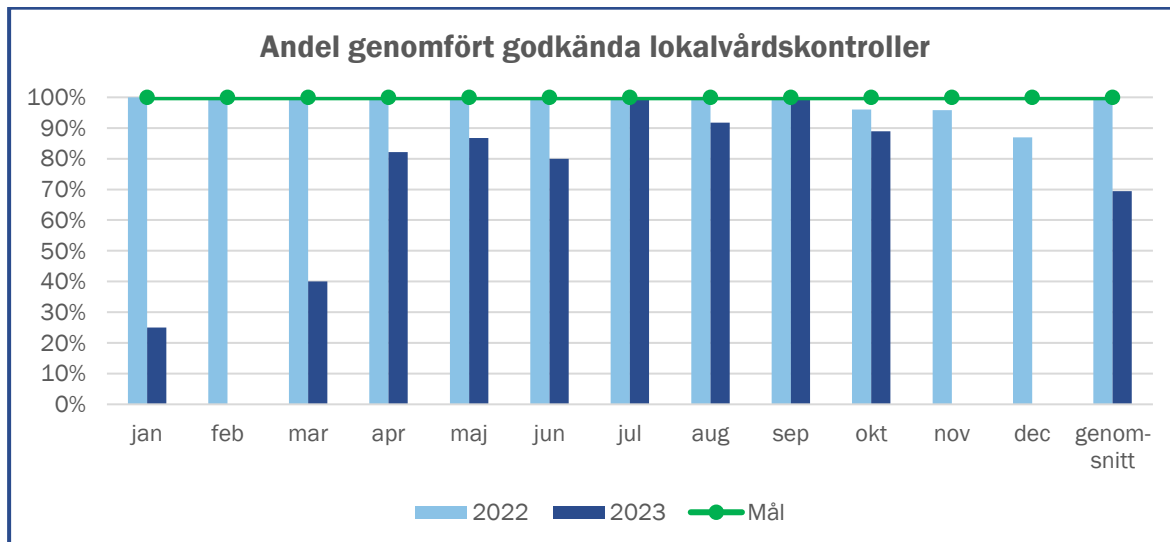
Ska uppdateras.



## 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:

Utfallet för oktober är 88,9 procent.

#### Åtgärd:

Möte planerat för att justera data då källfilen är uppdaterad.

## 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. Eventuell förändring från föregående månad finns inom parentes.

Spårvagnstyp	M29	M31	M32	M33	M34 (2024)	Totalt okt 2023
Antal i okt	51	80	62	39	0	232

Veckodag	Maxantalet planerade fordon i samtida omlopp	Antal totala fordon (med pedal-set) i okt	Andel reservflotta i okt
mån-tor	152	206,5	35,9%
fre	152	206,5	35,9%
lör	122	206,5	69,3%
sön	103	206,5	100,5%

### 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.

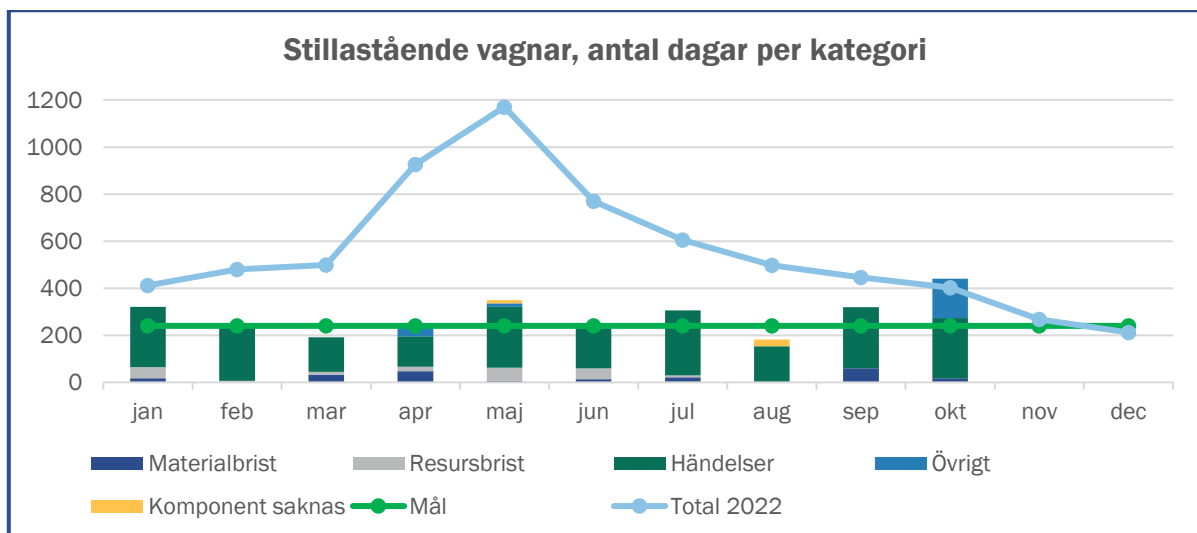
*Högvärdeskomponent (HVK) saknas:* Material som Västtrafik anskaffar saknas skall orsaka 0 stillastående dagar per månad.

*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:

Materialbristerna från förra månaden är åtgärdade med enbart ett fåtal kvar som är under bevakning. Avvikande är ett högt antal ej tillgängliga vagnar, M32, på grund av sprickor i vagnskorg som är tagna ur trafik i väntan på reparation av Västtrafik.

#### Åtgärd:

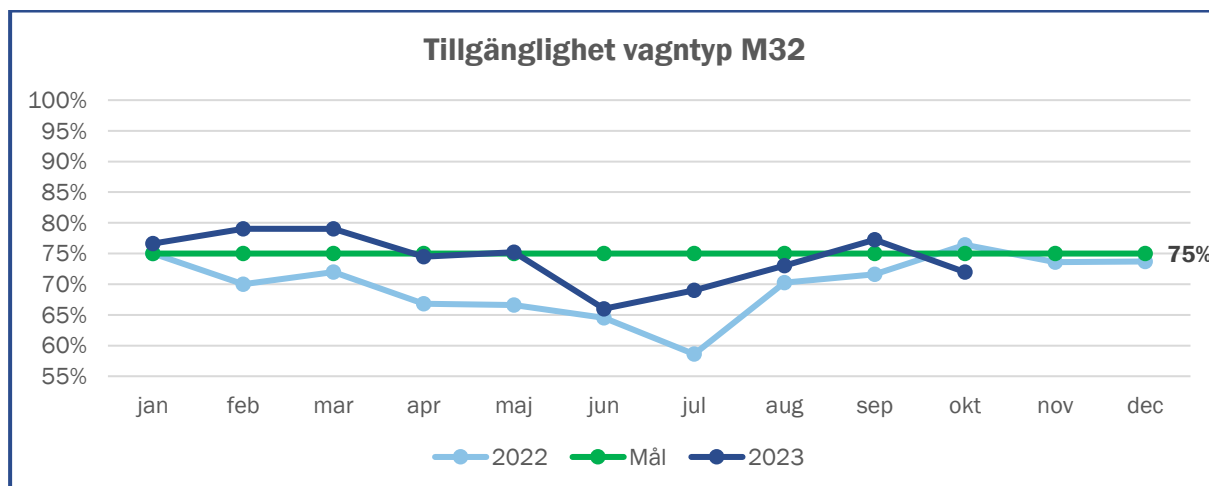
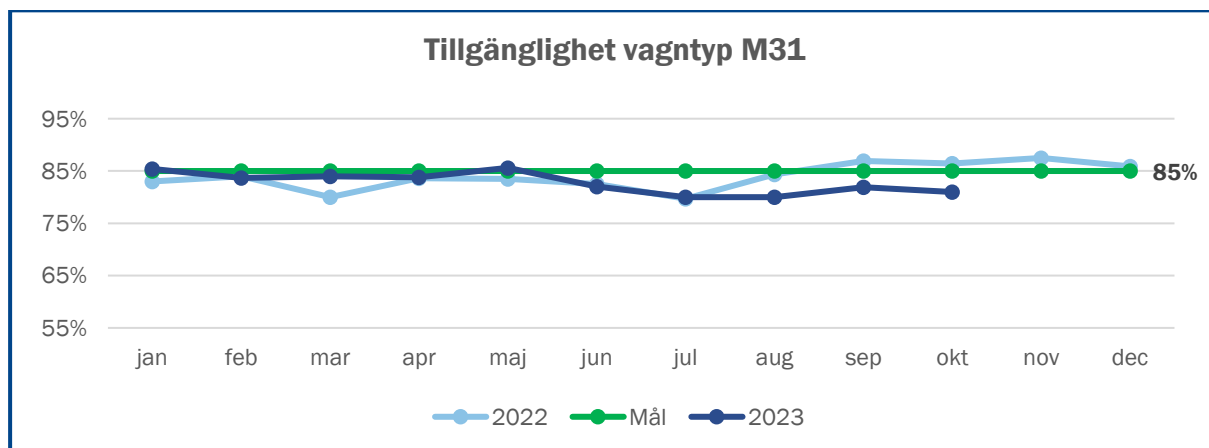
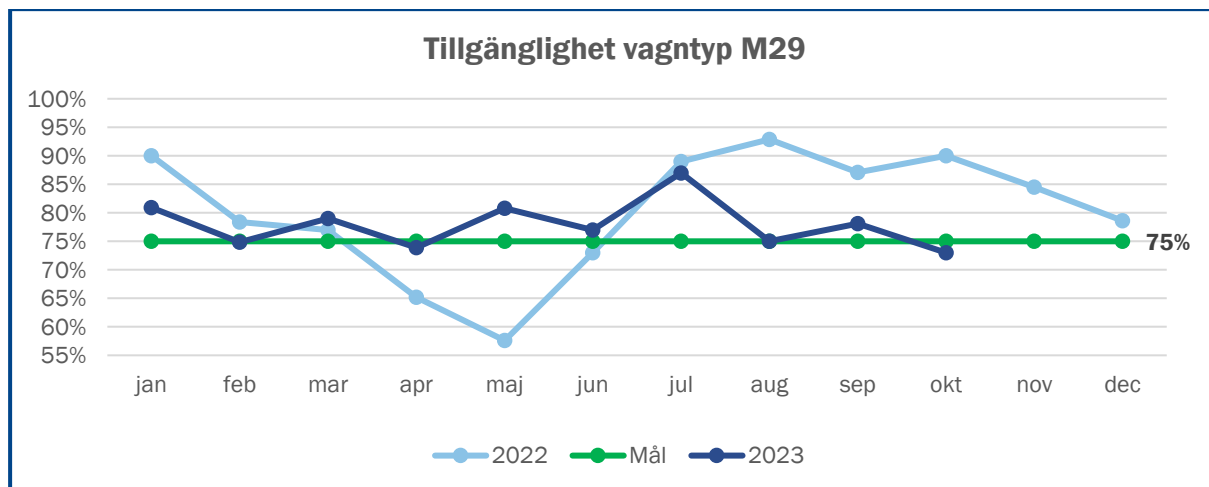
Merparten av dem ej tillgängliga vagnarna ligger utom GS kontroll. Avdelningen Fordon och driftsäkring följer utvecklingen av de påverkade M32orna.

# Fordon och driftsäkring (2 | 6)

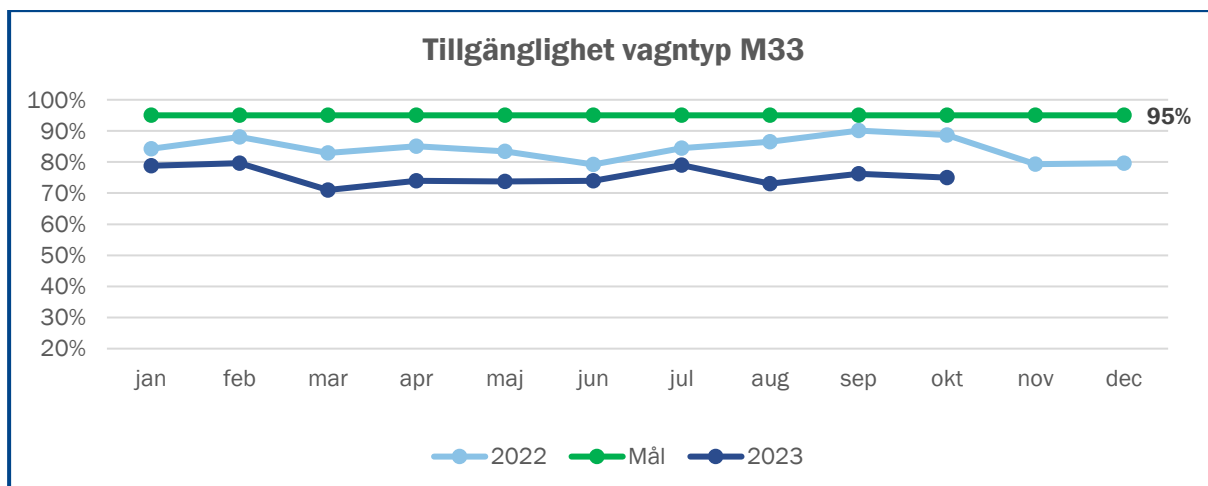
## 4.4.3 Tillgänglighet spårvagnsflottan

Följande diagram anger andel av vagnsmodell som är tillgänglig för trafiksättning i förhållande till önskvärd trafiksättning. Anger medelvärde över månaden per vagnstyp.

Tillgängligheten kan ses som ett mått på *kvantiteten* levererade trafikvagnar.



## 4.4 Fordon och driftsäkring (3 | 6)



Källa (gäller alla vagnstyper)

### Analys:

M29 har haft en lägre tillgänglighet på grund av rostlagningsvagnarna som godkändes i slutet av månaden och är i trafik. M32 drabbas av sprickbildning i 8 vagnar som väntar på åtgärd. M31 är fortsatt stabil och M33 stabilt lågt på grund av retrofits och garantiarbeten.

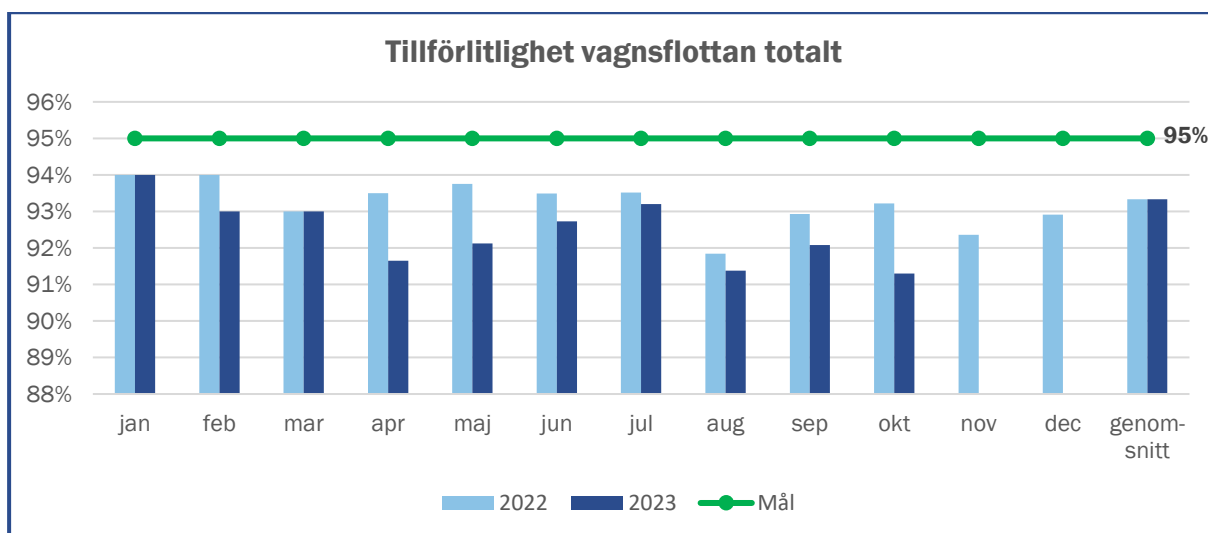
### Åtgärd:

Fortsatt kontinuerlig uppföljning av samtliga fordons tillstånd sker veckovis. M32 följs noga då flera vagnar är påverkade av sprickbildningen. Arbetet med garantier M33 fortgår och retrofit kommer att fortsätta under en längre tid där takten vägs emot tillgängligheten.

### 4.4.4 Tillförlitlighet spårvagnsflottan

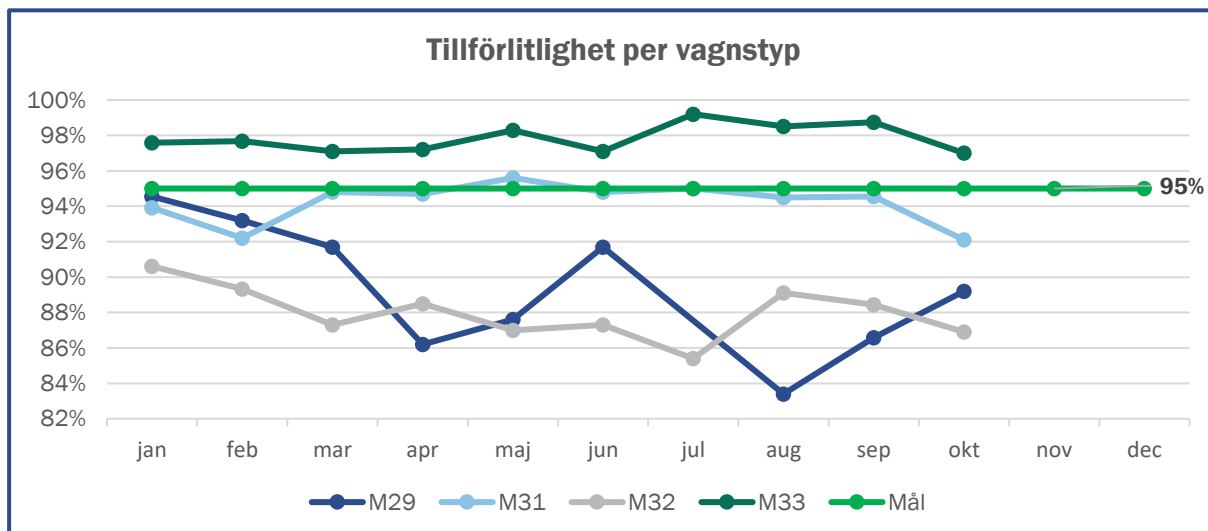
Tillförlitlighet vagnsflottan totalt och per vagnstyp anger andel omlopp utan indragningar, förseningar och stopp på grund av enbart tekniska anledningar. Anger medelvärde över månaden för antalet omlopp utan tekniska störningar för varje vagnsmodell.

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:

Hösten är här med lövhalka, samtliga vagnar påverkas då lövhalkan ger felkoder i vagnens bromsdator och alla felkoder på bromsarna klassas som allvarliga och vagnen ska då in i depå.

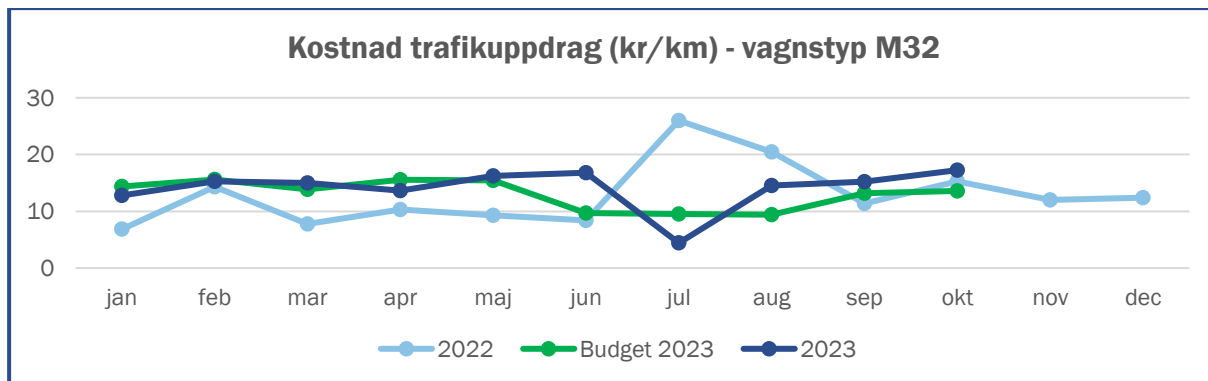
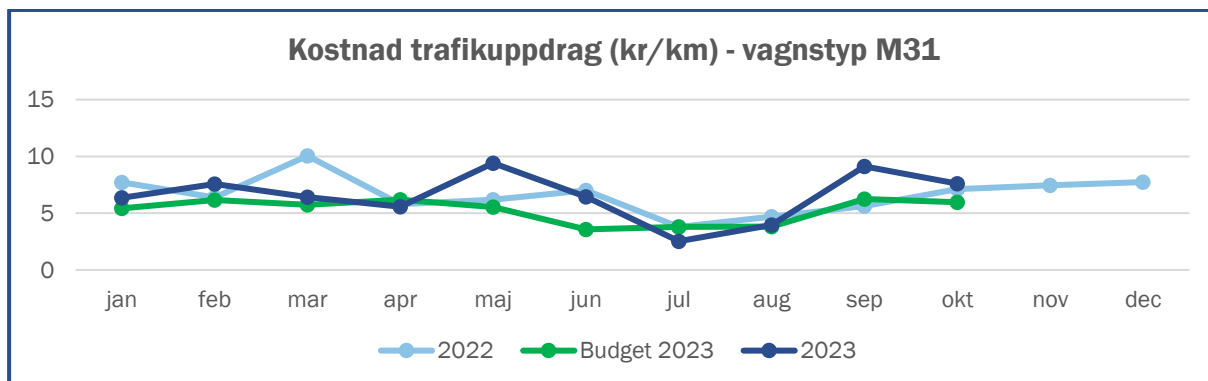
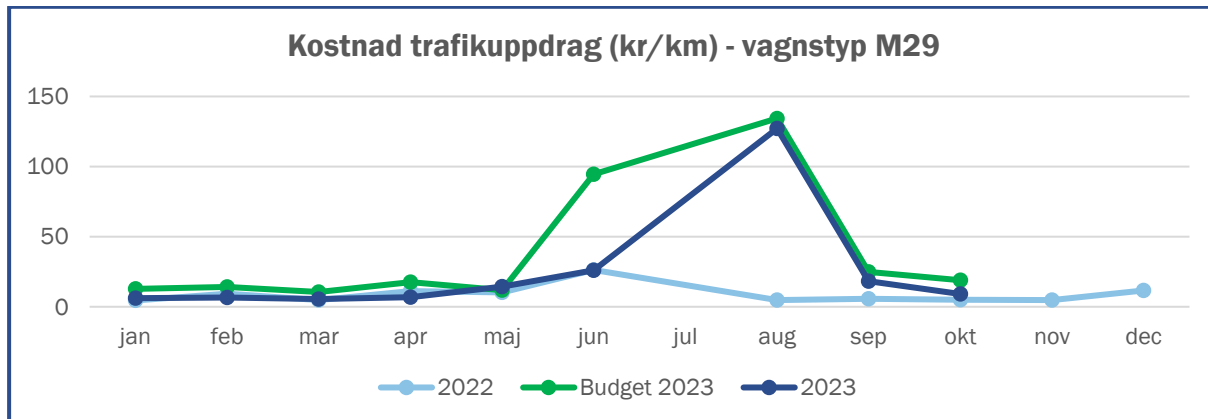
### Åtgärd:

M29 genomgår sin driftsäkring där flera av felen i drift kommer att åtgärdas, alla vagnar kommer dock inte att gå igenom utan bara dem som ska gå i drift till 2026. M32s återkommande fel i dörrar ska åtgärdas i Västtrafiks planerade dörrevision. M33s tillförlitlighet följs upp kontinuerligt av garanti-gruppen.

## 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 kostnaderna 50 procent under budgeterat, M31 27 procent över, M32 även den 27 procent över samt. M29 har kört mindre km än vad som har antagits vid budgeten vilket leder till ett minskat underhållsbehov. M31 och M32 har kört enligt normal norm men har något högre kostnader; vi saknar idag verktyg för att analysera detta djupare. Under juli och augusti togs M29 vagnar ur trafik (antal utförda kilometer var 843 för juli och 11 784 för augusti) vilket har lett till att kostnad trafikuppdrag som räknas per kilometer har ökat betydligt.

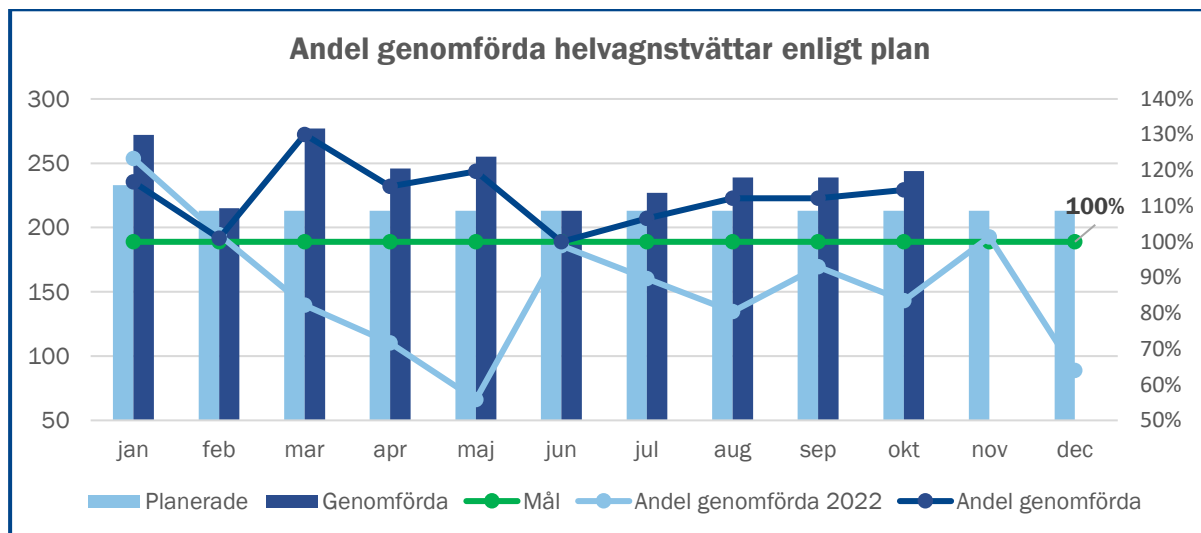
#### Åtgärd:

Saknar verktyg för djupare analys som är framfört som behov till IT. Arbeta pågår med att kravställa korrekta funktioner i utvecklingen av SUP och Hastus ifrån avdelningen Fordon & driftsäkrings sida.

## 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 oktober var antalet planerade 213 st helvagnstvätt, utförd 244 st, vilket är 15 procent högre än målet och en ökning på 32 procent jämfört med oktober förra året.

#### 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

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.

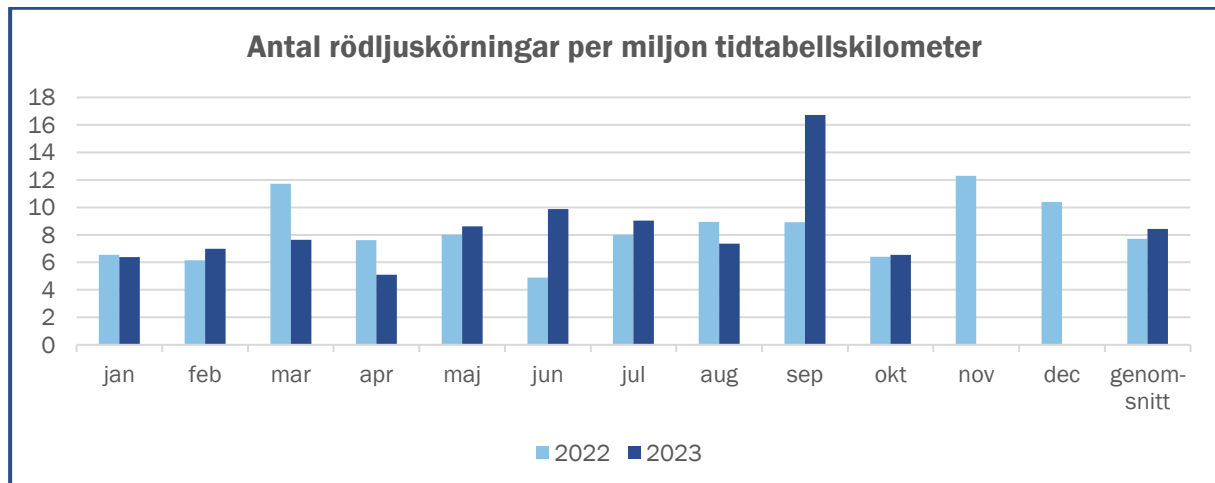
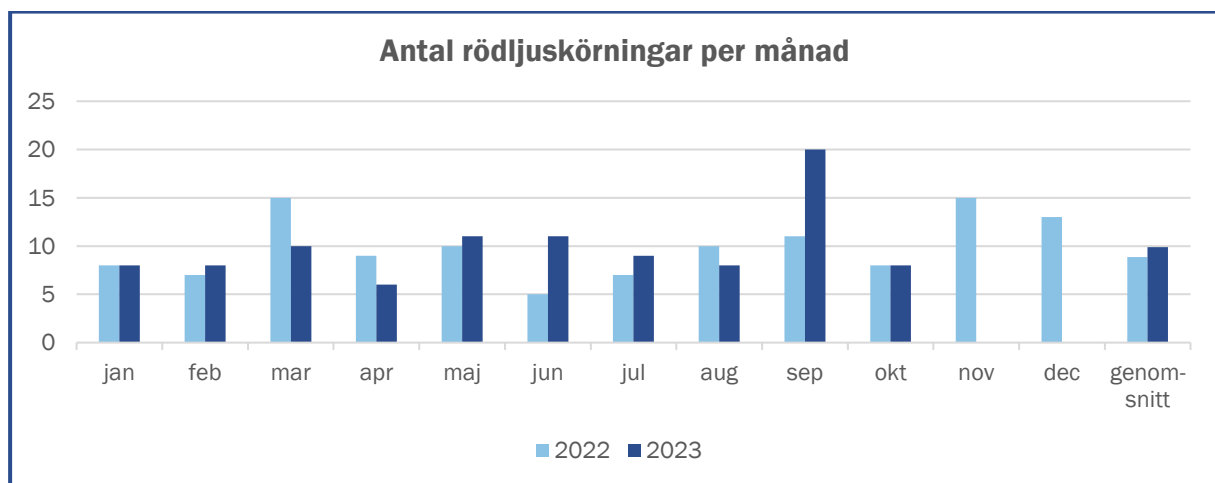
OBS: Eftersom informationen från Bokksus inte är klar förrän den tredje veckan i varje månad ligger statistik släpande med en månad.

Antal förare	Heltidsanställda	Deltidsanställda	Timanställda
Sep 2023	533 (487)	41 (36)	75 (75)

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:

Antalet har minskat betydligt och ligger mer normalt sen i september månad. 23% sker i GM vilken är den plats som brukar dominera och tätt efterföljt kommer SLX på 22%. Vanligaste orsaken är bristande fokus.

#### Åtgärd:

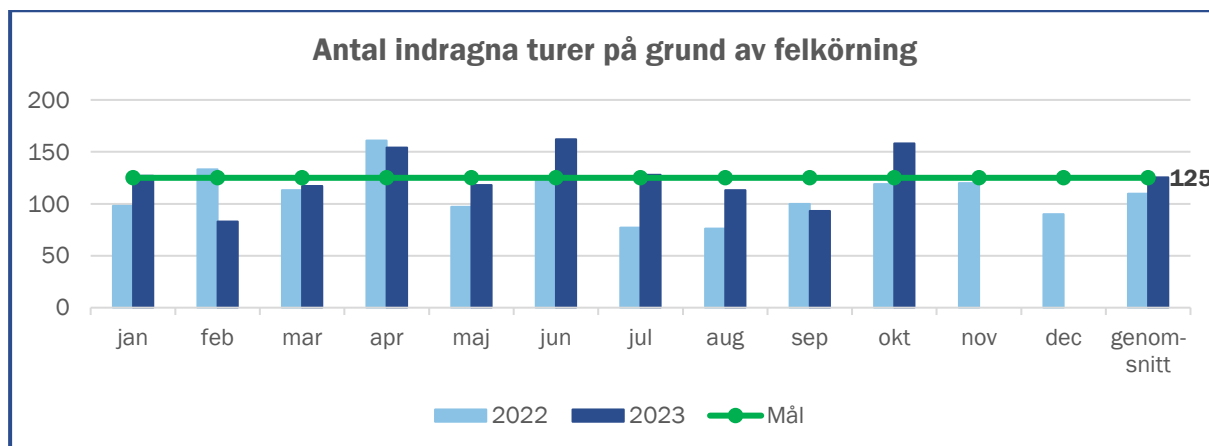
Individuella handlingsplaner görs vid varje incident. Efter en noggrann personlig intervju som följer en mall där man tittar på alla tre aspekterna människan, tekniken och organisationen kring händelsen. I de fall det bedöms behövas, lyfts föraren ur säkerhetstjänst och genomgår teoretisk och/eller praktisk 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:

Kraftig ökning i oktober jämfört med september och trolig orsak kan vara akuta omläggningar på grund av rälsbrott på flera plaster bland annat. Linje 11 har flest felkörningar med indragningar tätt efterföljt av linje 6 i oktober månad och det är fortfarande Centralstationen och Brunnsparken som dominerar.

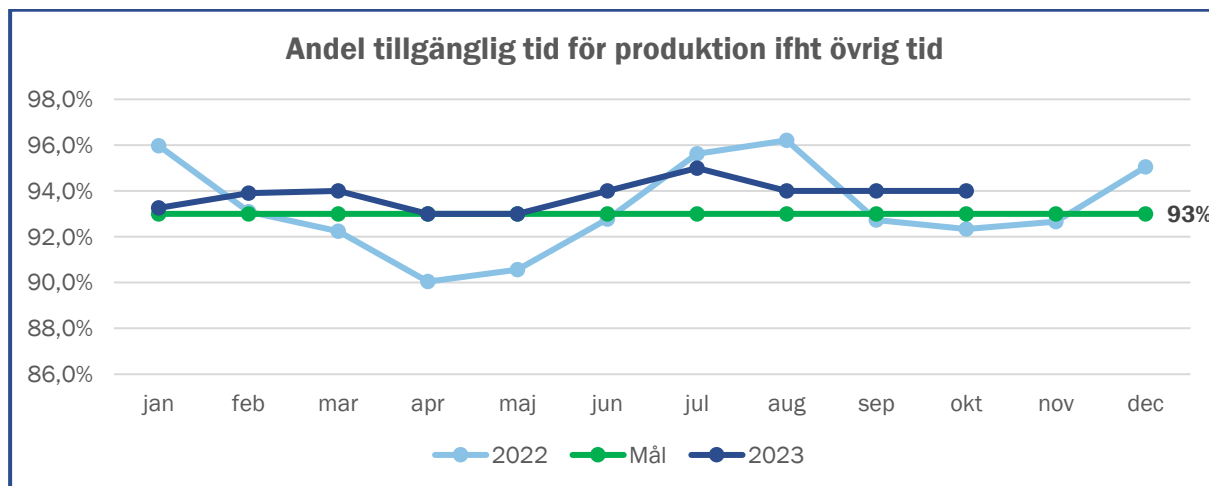
#### Åtgärd:

Vi informerar tydligt om omläggningar på olika kanaler till förarna. Individuella handlingsplaner vid upprepade tillfällen samt följer upp orsakerna.

## 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**