

Göteborgs Spårvägar AB

Granskningsplan 2019

Granskningsplan 2019

Lekmannarevisorernas uppdrag är att granska om bolagets verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt och om bolagets interna kontroll är tillräcklig. Granskningen ska vara så ingående och omfattande som god revisionsred kräver.¹ Uppdraget regleras i aktiebolagslagens 10 kapitel och kommunallagens 12 kapitel.

Granskningsinriktning

Lekmannarevisorernas granskningsplan anger inriktning och omfattning på årets planerade granskningsinsatser och grundar sig i huvudsak på en riskanalys av bolagets verksamhet, erfarenheter från tidigare års granskning och på en dialog med bolagets auktoriserade revisor.

Under året kan det uppstå situationer som innebär att lekman-revisorerna gör en förnyad riskanalys och prioritering av planerade granskningsinsatser. Om större förändringar sker informeras bolagets styrelse.

Nedan redogörs för de områden som ingår i årets granskning.

Granskning av verksamheten

Årets granskning av bolagets verksamhet omfattar:

- Grundläggande granskning
- Inköp och upphandling
- Uppföljande granskning

¹ God revisionsred fastställs av Sveriges Kommuner och Landsting God revisionsred i kommunal verksamhet 2018, revisionsdelegationen, Sveriges Kommuner och Landsting.

Grundläggande granskning

Den grundläggande granskningen genomförs löpande under året. Syftet är att översiktligt bedöma bolagets ledning och styrning samt interna kontroll.

Göteborgs Spårvägar AB är ett dotterbolag till moderbolaget Göteborg Stads Kollektivtrafik AB som ägs av Göteborgs Stad. Från och med år 2019 har en ny organisation och bolagsstruktur bildats där Göteborgs Spårvägar AB är samägt mellan Göteborgs Stad samt Västra Götalandsregionen. Västra Götalandsregionen har ett aktieinnehav på 15 procent och Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB ett innehav på 85 procent.

Lekmannarevisionen kommer i granskningen 2019 att rikta särskild uppmärksamhet vid att följa utvecklingen och konsolideringen av den nya bolagsstrukturen. Syftet med granskningen är att ge underlag att bedöma om bolagets styrning och uppföljning är ändamålsenlig och om den interna kontrollen är tillräcklig inom den nya bolagsstrukturen.

Granskning av inköp och upphandling

Bolagets inköp och upphandling regleras av lag (2016:1145) om offentlig upphandling (LOU) samt lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF), samt av Göteborgs Stads beslutade riktlinjer på området.

Inköp och upphandling är en förtroendekänslig verksamhet och bristande följsamhet mot bestämmelser i lag och kommun- respektive regionfullmäktiges riktlinjer kan leda till ökad risk för minskat förtroende för den kommunala verksamheten. Enligt gällande lag på upphandlingsområdena kan brister i följsamhet även leda till skadeståndskrav. Syftet med granskningen är att bedöma hur väl den interna kontrollen avseende inköp och upphandling fungerar. Bedömning görs utifrån hur inköp och upphandlingar genomförs i förhållande till kraven i LOU, kraven i LUF och Göteborgs Stads riktlinje för inköp och upphandling samt bolagets eventuella egna regler och anvisningar. Granskningen omfattar även en bedömning av risken för otillåten direktupphandling och följsamhet mot ramavtal.

Uppföljande granskning

Lekmannarevisorerna riktade i sin granskning 2018 en anmärkning mot bolaget samt gav rekommendationer på åtgärdsområden till styrelsen. Under 2019 kommer bolagets åtgärder med anledning av anmärkning och rekommendationer att följas upp inom följande områden:

- Rutin mot mutor
- Rutin för bedömning av bisysslor
- Det systematiska samt det organisatoriska och sociala arbetsmiljöarbetet

Tillkommande granskning

Utöver den granskning som beskrivs i granskningsplanen kan lekmanrevisorerna under året besluta om ytterligare granskningsinsatser. Vi informerar styrelsen om sådan granskning blir aktuell.

Bemanning och fakturering av sakkunnigt biträde

Enligt kommunallagen ska lekmanrevisorerna biträdas av sakkunniga som de själva väljer och anlitar i den omfattning som behövs för att granskningen ska kunna genomföras enligt god revisionsse².

Lekmanrevisorerna biträds i granskningen av yrkesrevisorer vid Göteborg Stads revisionskontor respektive Västra Götalandsregionens revisionskontor. Västra Götalandsregionens revisionskontor fakturerar inte någon kostnad till bolaget för revisionen. Göteborgs Stads revisionskontor fakturerar bolaget för revisionskostnad enligt nedan.

Pär Lindén

telefon: 031-368 07 17

e-post: par.linden@stadsrevisionen.goteborg.se

Planerad tidsåtgång och kostnad:

- 160 timmar
- 192 000 kronor.

Fakturering sker tre gånger per år; inför delårs- och årsboksluten.

Oberoende och integritet

Oberoende och integritet för lekmanrevisorernas biträden har prövats enligt oberoendedeklaration. Oberoendedeklarationen utgår från Sveriges Kommunala Yrkesrevisorerers modell. Inga omständigheter har kommit fram som kan ifrågasätta förtroendet för yrkesrevisorernas oberoende och integritet.

² Kommunallagen 12 kap. 8 §

Faktaavstämning

De iakttagelser som görs i granskningen stäms av med tjänstemän inom bolaget. Detta sker både muntligt och skriftligt.

Avrapportering

Resultatet från årets granskning av bolaget avrapporteras till styrelsen och årsstämman.

Styrelsemöte i samband med att årsredovisningen behandlas

Lekmannarevisorerna redovisar resultatet från årets granskning i en granskningsredogörelse, som skickas till bolaget i samband med styrelsens möte då årsredovisningen behandlas.

Lekmannarevisorerna och sakkunniga biträden deltar på styrelsemötet för att återrapportera iakttagelser och bedömningar från årets granskning. Bolaget ansvarar för att kalla lekmannarevisorerna och de sakkunniga biträdena till sammanträdet.

Granskningsrapport och granskningsredogörelse

Lekmannarevisorerna lämnar efter bolagets årsbokslutsmöte sin granskningsrapport.

Granskningsrapporten redogör för resultatet av granskningen under det gångna året. Lekmannarevisorerna uttalar sig om bolagets verksamhet har skötts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt och om bolagets interna kontroll har varit tillräcklig, samt uttalar sig om sådant som de enligt anvisningar/ägardirektiv från bolagsstämman varit skyldig att granska samt andra upplysningar som ägaren bör få kännedom om och som kan ha betydelse för ägarens bedömning av hur verksamheten bedrivits.

Granskningsredogörelsen biläggs granskningsrapporten. I den ges översiktlig information om vilka granskningsinsatser som har genomförts och resultatet av dessa, liksom om lekmannarevisorernas väsentliga iakttagelser, bedömningar och eventuella rekommendationer.

Årsstämma

Lekmannarevisorerna överlämnar sin granskningsrapport till årsstämman. Granskningsrapporten skickas till bolaget senast tre veckor före årsstämman.

Lekmannarevisorerna deltar på årsstämman. Bolaget ansvarar för att kalla lekmannarevisorerna till årsstämman

Framkomlighet för kollektivtrafiken i Göteborg

Bakgrund

Inom Göteborgs Stad pågår ett stort antal omfattande byggprojekt som exempelvis Västlänken. Dessa byggprojekt kommer att pågå under ett antal år framöver vilket naturligtvis påverkar framkomligheten för alla trafikslag. Tillfälliga provisoriska lösningar skapas i avsikt att försöka mildra effekten för trafikanterna. Tyvärr är dessa nya lösningar inte i alla delar lika goda som de tidigare vilket leder till problem för trafikanterna då det naturligtvis tar längre tid att genomföra sin resa vare sig den sker till fots, per cykel, bil eller med kollektivtrafiken. Byggarbetsplatser etableras, förändras i sin utbredning och avetableras vilket leder till svårigheter att anpassa tidtabeller för kollektivtrafiken och förarens tjänstgöringstider. Normalt sker tidtabellsjusteringar två gånger per år och innebär ett omfattande arbete. Glädjande nog uppvisar kollektivtrafiken en resandeökning, för den buss- och spårvagnstrafik vi kör rör det sig om en ökning på ca. 7% hittills i år. Effekten av försämrad framkomlighet för bilister är sannolikt en bakomliggande orsak till resandeökningen i kollektivtrafiken. Denna utveckling ställer ytterligare krav på en väl fungerande och kapacitetsstark kollektivtrafik.

Effekter och konsekvenser

Fler trafikanter på en begränsad yta leder naturligtvis till försämrad framkomlighet i synnerhet i högtrafiken morgon och eftermiddag. Trots att samtliga parter, Trafikkontoret, Västtrafik, Trafikverket, kollektivtrafikoperatörer och byggtreprenörer tillsammans verkar för att hitta goda lösningar så drabbas centrala Göteborg av trafikinfarkter gång efter annan. Ett exempel är området kring Åkarplatsen och Centralstationen.



Foto GP

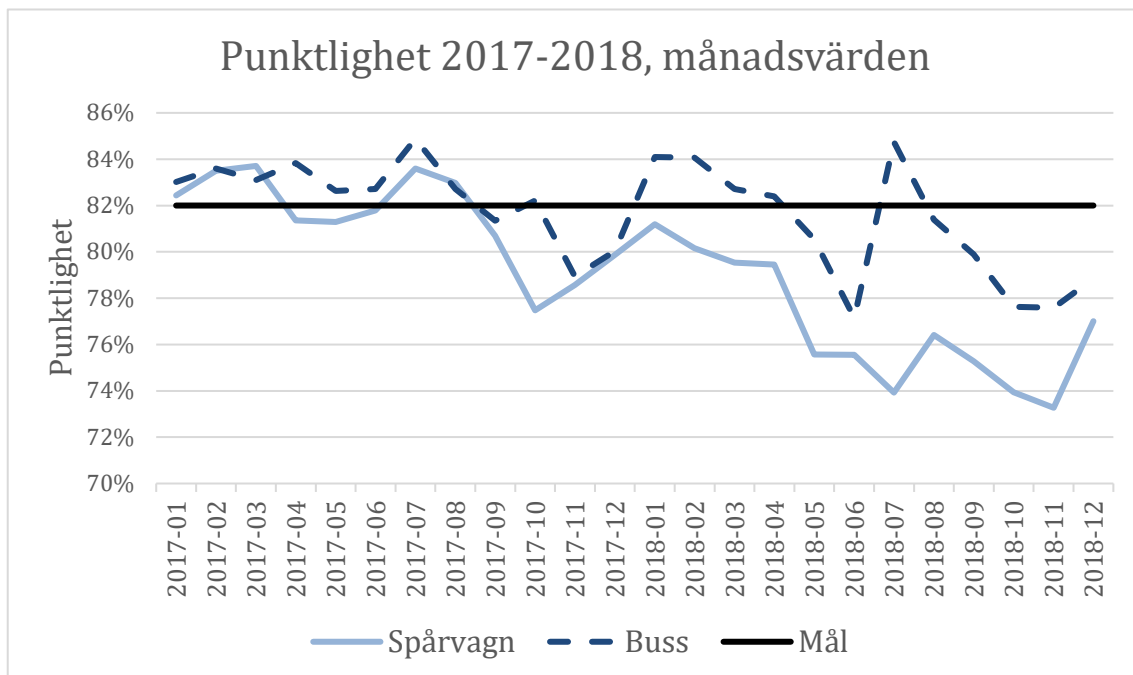
Till följd av framkomlighetsproblemen drabbas kollektivtrafiken negativt då förseningar som inte i alla delar är förutsägbara uppstår. Planering och samordning samt helhetssyn om vad som pågår i staden bör förbättras för att minimera konsekvenserna för kollektivtrafiken.

Punktlighet

Tidtabellshållningen (punktlighet) för buss- och spårvagnstrafiken har till följd av alla pågående byggprojekt försämrats avsevärt.

Spårvagnstrafiken har förändrats från 83% 2017, 77% 2018, 79% 2019 (till och med juni) och ser tyvärr ut att försämrats ytterligare trots vidtagna åtgärder.

Busstrafiken har klarat sig något bättre, men har också en nedåtgående trend trots tidtabellsjusteringar med mer körtid på linjerna. Tilläggas kan också att punktligheten i rusningstid har påverkats mer negativt än sett över hela dygnet, vilket tabellen nedan visar. Framförallt eftermiddagarna är särskilt utsatta och kan ha en punktlighet på mellan 50 – 60% under perioder då framkomligheten är som sämst.



Detta leder givetvis till missnöje hos våra kunder som inte kan lita på att komma fram i tid. En rörig trafiksituation, stress och missnöjda kunder får effekter på förarens arbetsmiljö vilket kan påverka hälsan och säkerheten negativt.

Olyckor

Tyvärr ser vi en trend där antalet olyckor ser ut att öka, troligtvis till viss del på grund av rådande trafiksituation. En ökning av lättare sammanstötningar typ skrapskador oftast beroende på trånga passager kan dock skönjas.

Åkareplatsen och Centralenområdet är de platser som är mest olycksdrabbade idag, där olika kollektivtrafikfordon kolliderar med varandra och utöver detta tillbud och kollisioner med övrig trafik som ska fram.

För busstrafiken har olyckorna ökat betydligt, där vi har haft en årlig ökning på mellan 10 – 15% de senaste åren. Förutom olyckor med andra trafikanter skadar vi även våra fordon mot infrastrukturen, där trånga omlägningsvägar, undermåligt vägunderhåll, trafikanordningar som hindrar, m.m. gör trafiksituationen mer komplicerad, vilket bidrar till många mindre olyckor.

Vidtagna och planerade åtgärder under utredning

Kostnaden för att hålla igång kollektivtrafiken under rådande omständigheter ökar för i första hand trafikhuvudmannen (Västra Götalandsregionen/Västtrafik) då ett antal resursförstärkningar måste ske.

Dialogen med trafikkontoret (Göteborg Stad) och Västtrafik har intensifierats för att gemensamt hitta lämpliga lösningar. Denna aktivitet syftar till att ge kollektivtrafikens framkomlighetsfrågor ytterligare prioritet i samtliga etablerade forum. Representanter för både buss- och spårvagnstrafiken kommer att ta plats i vissa forum i avsikt att bevaka kollektivtrafikens intressen i ännu högre grad.

Utredning pågår om en samordning av de olika kollektivtrafikbolagens trafikledning kan skapa bättre förutsättningar för framkomlighet. Undersökning av hur samspelet mellan trafikledning, störningsinformation och Trafik Göteborg kan förbättras pågår.

En anpassning av tidtabeller görs så långt det är möjligt men det är svårt att hitta rätt då byggarbetsplatserna ständigt förändras. Planeringsmässigt kan detta liknas med att "skjuta på ett rörligt mål".

Trafikledare finns på olika ställen där framkomlighetsproblematiken finns. Deras uppgift är i första hand att dirigera kollektivtrafiken som ibland riskerar att slå knut på sig själv (se bild ovan).

Diskussioner pågår om att flytta kollektivtrafik till andra stråk och angöringsplatser för att lätta på trycket i centrala staden. Det är dock redan trångt på de flesta befintliga terminaler och hållplatser. Tillsammans försöker vi hitta nya platser eller utöka befintliga terminaler för att möjliggöra detta.

Ett exempel på detta är tanken på att etablera bussangöring på ytan utanför Focusområdet i anslutning till tågstationen Liseberg. En annan tanke är att utöka ytan för kollektivtrafik vid Heden. Därmed skulle nu genomgående kollektivtrafik få andra körvägar och/eller ändhållplatser.

Beträffande spårvagnsförarnas arbetsmiljö så sker ett antal åtgärder. Anpassning av tidtabeller så långt det är möjligt sker. Extra avlösningar för de som behöver och inte haft möjlighet att ta paus (se bilagt verksamhetsmeddelande). För att möjliggöra extra avlösningar överrekryterar GS spårvagnsförare vilket leder till ökade kostnader för vår uppdragsgivare Västtrafik.

För bussförarna har större marginaler byggts in i tjänsterna för att bättre hantera problemen med framkomlighet och stress. Det finns mer tid mellan avlösningar för att bättre hantera förseningar så att förarna hinner med mellan arbetspassen och får den rast eller paus som behövs. Tidtabellerna utvärderas och justeras i den mån det går. Detta leder till att mer resurser krävs och att kostnaderna ökar i förhållande till den trafik som bedrivs. Det är inte säkert att alla merkostnader kan överföras på Västtrafik eller någon annan. Samtidigt går det långsammare att ta sig fram vilket på sikt kan minska kollektivtrafikens attraktionskraft att ta till sig nya resenärer, vilket också kan påverka kostnadsbilden för oss som trafikföretag (reseincitamentsavtal).

Sammantaget pågår ett flertal aktiviteter och framkomlighetsfrågan finns på samtliga forums agendor. En ekonomisk konsekvens innebärande merkostnader för kollektivtrafiken är följderna av rådande situation.

Vi kommer fortsatt att aktivt arbeta vidare med frågan och sammanställa underlag samt statistik för att följa utvecklingen i syfte att vidta lämpliga proaktiva åtgärder.

Bilaga 9.1

2019-08-29

Ärende gällande månadsrapport juni 2019

Bolaget gör bedömningen att handlingen kan innehålla uppgifter som omfattas av sekretess enligt Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Handlingen publiceras därför inte.

Frågor och förfrågningar rörande utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till info@sparvagen.goteborg.se



**Koncerngemensam
inriktning
för
Affärsplan 2020**

Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB

Innehållsförteckning

1. Inledning	3
1.1 Detta är Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB	3
1.2 En del av Göteborgs Stad	3
1.3 Göteborgs Stads förhållningssätt	3
2. Bolagsordning för GSK	4
2.1 Koncernens styrning.....	4
2.2 Våra ledord.....	4
2.3 En ny organisering för kollektivtrafiken utvecklas och genomförs under 2019	4
3. Prioriterade målområden - Koncernens strategiska mål med delmål – bryts ned med mätetal inom respektive bolag	5
3.1 Riskanalys med handlingsplaner och aktiviteter utifrån koncernens prioriterade mål.....	6
3.2 Balanserade styrkortet.....	8
4. Instruktion till dotterbolagen inom Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB	9

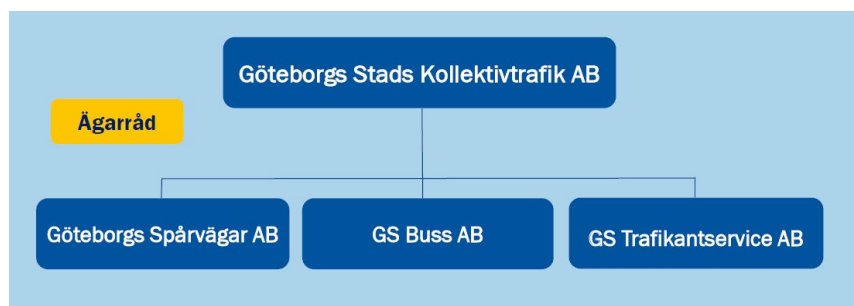
1. Inledning

1.1 Detta är Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB

Koncernen Göteborgs Stads Kollektivtrafik, är en del av Göteborgs Stad, och har uppdraget att tillgodose stadens behov av effektiv och hållbar* kollektivtrafik med hög kvalitet tillsammans med tjänster och produkter inom området. Koncernen består av moderbolaget Göteborgs Stads Kollektivtrafik och följande dotterbolag:

- Göteborgs Spårvägar AB, koncernen äger 85 procent tillsammans med Västtrafik som äger 15 procent
- GS Buss AB, 100 procent
- GS Trafikantservice AB. 100 procent

* Hållbar = miljö- och kvalitetsmässig



Vision

Sveriges ledande kollektivtrafikföretag

Affärsidé

Med kundfokus, samarbete och engagerade medarbetare erbjuder vi Göteborgsregionen en attraktiv kollektivtrafik

1.2 En del av Göteborgs Stad

Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB har sina rötter i Göteborgs Spårvägar. Vi sätter Göteborg i rörelse och det har vi gjort sedan 1879. Koncernen är den största operatören av kollektivtrafik i Göteborgsregionen med cirka 1 600 medarbetare. Merparten av våra medarbetare arbetar i den dagliga driften av verksamheten, där vi kör buss och spårvagn, jobbar i verkstäder och depåer samt sköter information, skyltning och trafikledning på olika sätt. Vi arbetar varje dag, året om för att ge våra resenärer en trygg och säker resa till jobb, skola och fritid.

Vi ägs av göteborgarna genom Göteborg Stadshus AB som ägs av Göteborgs Stad.

1.3 Göteborgs Stads förhållningssätt

Göteborgs stad har beslutat om fyra förhållningssätt som ska omfatta alla medarbetare i staden. Stadens förhållningssätt är ett gemensamt synsätt på hur vi ska arbeta tillsammans för göteborgarna. Vi söker människor som tycker om människor. Jobbet handlar att möta och se varje individ. Stadens förhållningssätt, fyra till antalet, är en del av Göteborgs Stads medarbetar- och arbetsmiljöpolicy.

Hur vi agerar när vi möter göteborgarna och varandra bygger (eller raserar) förtroende, på ett ögonblick. Det vi gör påverkar här och nu.

Våra fyra förhållningssätt hjälper oss att göra rätt – att ge olika människor lika villkor. Man kan säga att förhållningssätten är en överenskommelse mellan alla oss som arbetar i Göteborgs Stad och ett löfte till dem som bor och verkar i Göteborg.

Vi vet vårt uppdrag och vem vi är till för

Vi sätter göteborgarnas behov och rättigheter i centrum. Likabehandlingsprincipen ska gälla oavsett göteborgarens bakgrund eller stadsdel.

Vi bryr oss

Vi sätter oss in i göteborgarens livssituation och engagerar oss i göteborgaren och vårt uppdrag. Vi tar ansvar för det vi gör.

Vi arbetar tillsammans

Människan har många olika behov och rättigheter. Det kräver helhetssyn. För att svara mot helheten på bästa sätt samarbetar och samverkar vi i och utanför staden. Och självklart är dem vi är till för med och samskapar.

Vi tänker nytt

Samhället och människorna förändras. Våra etablerade lösningar räcker inte alltid till. Därför är utveckling en ständig närvarande fråga i verksamheten. Nyttänkande kräver öppenhet och utrymme för olikheter.

2. Bolagsordning för GSK

I bolagsordningen för GSK beskrivs "ändamålet med verksamheten är att tillgodose stadens behov av en effektiv, miljö- och kvalitetsmässig kollektivtrafik samt där till hörande tjänster och produkter inom trafikområdet". Verksamheten ska genomföras på affärsmässiga grunder.

2.1 Koncernens styrning

Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB är en del i Göteborgs Stad och omfattas av stadens styrning, ledning och budget som beslutats av kommunstyrelse och kommunfullmäktige. Koncernen ingår i Göteborgs Stadshus AB och utgör klustret Kollektivtrafik i Stadshus organisation.

2.2 Våra ledord

Inom koncernen har vi tre ledord som utgångspunkt för vårt arbete varje dag

Kundfokus - jag är nyfiken på och intresserar mig för våra kunders situation och behov. Jag förstår och tar ett personligt ansvar för hur vårt varumärke uppfattas.

Samarbete - jag samarbetar med mina arbetskamrater och är proaktiv i dialogen med beställare, kunder och samarbetspartners. Jag som medarbetare, oavsett yrkesroll, inser att det är helheten som räknas och att den verkliga framgången kommer genom ett aktivt lagarbete med respekt för varandra.

Engagemang - jag förbättrar ständigt mitt arbetssätt och bidrar till utvecklingen av vårt företag och kollektivtrafiken i Göteborgsregionen. Jag är öppen för och intresserad av att lära mig nya saker av arbetskamrater, kunder och samarbetspartners samt delar med mig av min egen kunskap.

2.3 En ny organisering för kollektivtrafiken utvecklas och genomförs under 2019

I slutet av 2018 tecknade Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen ett avtal om en ny organisation och struktur för kollektivtrafiken i Göteborg. Ett nytt bolag, Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB, bildades som moderbolag till Göteborgs Spårvägar AB, GS Buss AB och GS Trafikantservice AB. Koncernens dotterbolag har följande uppdrag:

- Göteborgs Spårvägar AB - Västra Götalandsregionen har genom Västtrafik AB köpt 15 procent i bolaget. Genom nytt trafikavtal januari 2020 får Göteborgs Spårvägar uppdraget att leverera spårvagnstrafiken fram till 2034.
- GS Buss AB fortsätter att leverera busstrafik enligt pågående avtal och ska fortsatt konkurrera om uppdrag i upphandlingar.
- GS Trafikantservice AB levererar fortsatt tjänster inom kollektivtrafiken enligt pågående avtal och konkurrerar om nya uppdrag i upphandlingar.

Under 2019 så utvecklas moderbolagets organisation efter de nya förutsättningarna, framförallt inom koncernövergripande och gemensamma stödfunktioner.

3. Prioriterade målområden - Koncernens strategiska mål med delmål – bryts ned med måttal inom respektive bolag

1. Nedan beskrivs de gemensamma strategiska målen inom koncernmodern.
 - a. Kund - Vi har nöjda beställare och kunder.
 - b. Ekonomi – Vi har lönsamma, hållbara och konkurrenskraftiga affärer.
 - c. Verksamhet och process - Vi driver vår verksamhet med ändamålsenliga och effektiva processer.
 - d. Medarbetare – Vi har engagerade och kompetenta medarbetare som mår bra på jobbet.
2. Väsentliga hållbarhetsfrågor (Stadshus riktlinje)
 - a. Miljö – klimatutsläpp samt avfall och resurser
 - b. Socialt – Jämligt Göteborg, Hållbart arbetsliv, Mänskliga rättigheter
 - c. Ekonomi – Ekonomiskt resultat, Antikorruption, Attraktivt Göteborg
3. Attraktiv arbetsplats med goda arbetsvillkor (Göteborg Stads budget)

Koncernen behöver vara en attraktiv arbetsplats, dels för att behålla den kompetens som redan finns på plats och dels för att kunna konkurrera om den kompetens som behöver rekryteras. Ett tydligt, kommunikativt och engagerande ledarskap som ger medarbetare och chefer goda förutsättningar för att utföra sitt arbete och för att utvecklas i sin yrkesroll är en framgångsfaktor. Inom koncernen har vi nolltolerans mot trakasserier och kränkningar. Rätt förutsättningar för alla medarbetare i form av rätt information i rätt tid och ändamålsenlig introduktion är också av stor vikt.
4. Trafiksituationen i Göteborg (Göteborg Stads budget)

Göteborg Stad präglas av många och omfattande byggprojekt som kommer att pågå i ett antal år framöver. Byggprojekten påverkar dock kollektivtrafikens framkomlighet negativt vilket även skapar ger effekt på förarnas arbetsmiljö. Även våra resenärer drabbas då tidtabellshållningen försämras. I syfte att minimera konsekvenserna för kund och personal har GSAB tagit kontakt med Västtrafik och trafikkontoret för att gemensamt verka för en bättre framkomlighet och vidta lämpliga övriga åtgärder. Exempel på åtgärder är GSK:s / GSAB:s deltagande i olika grupperingar, Styrgruppen för VästLänken i Staden (VLiS), "Framkomlighetsgrupp" mm. Översyn av tidtabeller, gemensam trafiksamordning, flytt av trafik, andra angoringspunkter mm. Utöver detta sker insamling av statistik i avsikt att skönja trender för ett proaktivt agerande.

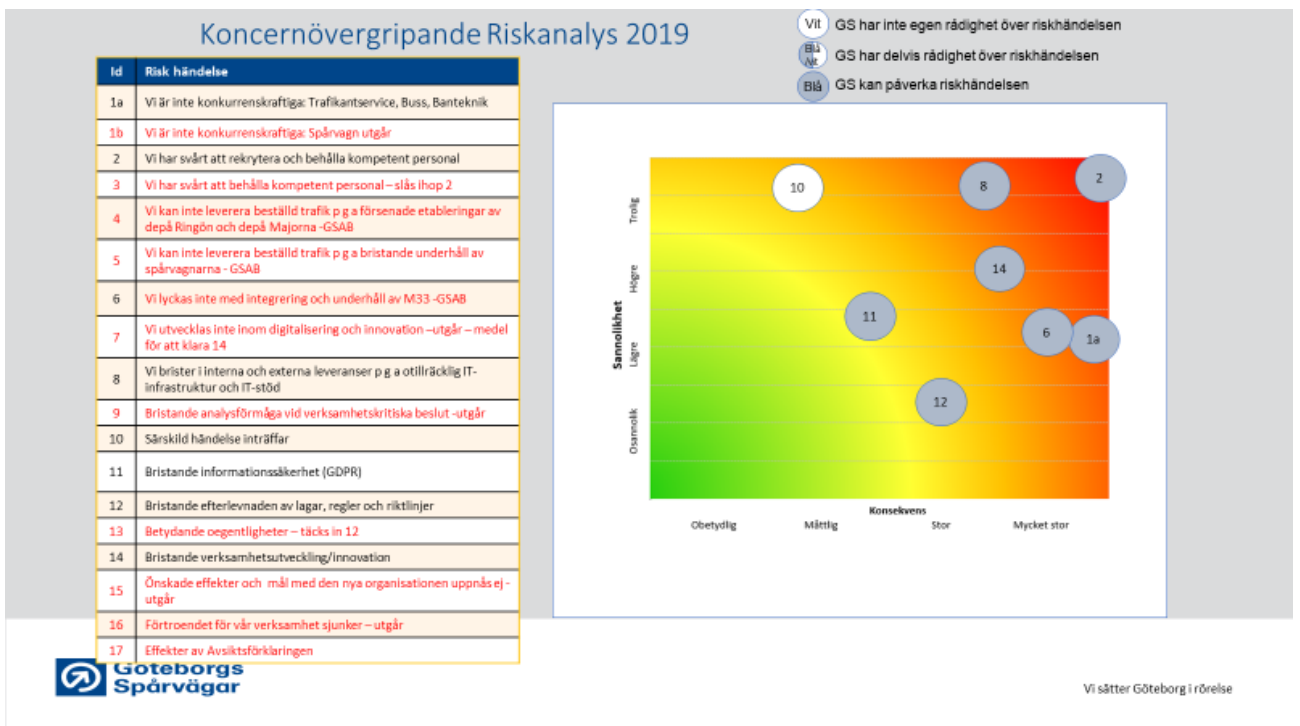
5. Systematiskt arbetsmiljöarbete

Koncernen driver ett förebyggande systematiskt arbetsmiljöarbete. Systematiken i genomförandet av koncernens arbetsmiljöarbete behöver öka. Frågan har haft stort fokus under 2019 och det kommer att fortsätta så även under 2020. Utifrån en utvärdering av det systematiska arbetsmiljöarbetets funktion kommer förbättringar att genomföras där de gör mest nytta. Därefter planerar kommer arbetsmiljömålen att revideras. Målsättningen att minska sjuktalet i koncernen är viktig även om koncernen ligger bra till relativt sjukfrånvaron i Göteborgs Stad i övrigt. Ett fortsatt fokus på att främja hälsa och förebygga ohälsa är en självklarhet.

3.1 Riskanalys med handlingsplaner och aktiviteter utifrån koncernens prioriterade mål

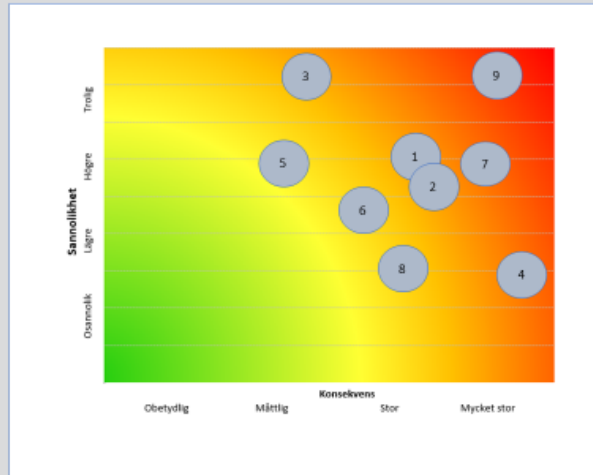
Koncernledningen har utifrån den övergripande beskrivningen av koncernens vision, uppdrag, förhållningssätt och prioriterade mål gjort en riskanalys med åtgärdsplan.

Nedan ses dessa beskrivningar.



Koncernövergripande Riskanalys 2020-2023

Id	Risk händelse
1	Att vi inte driver kontinuerligt effektiviseringsarbete med bibehållen kvalitet (VD)
2	Vi lyckas inte med koncernens kompetensförsörjning (HR)
3	Vi brister i interna och externa leveranser p.g.a otillräcklig IT-infrastruktur och IT-stöd (Ekonomi)
4	Särskild händelse inträffar (VD)
5	Bristande informationssäkerhet (Dataskyddsförordning) (VD)
6	Bristande efterlevnad av lagar, regler och riktlinjer (VD)
7	Bristande verksamhetsutveckling/innovation (VD)
8	Brister i det systematiska arbetsmiljöarbetet (HR)
9	Dålig framkomlighet i trafiken (vVD)



Koncernövergripande Åtgärdsplan 2020-2023

Id	Riskhändelse	Risk ägare	Åtgärder	Planerad start	Planerat slut
1	Att vi inte driver kontinuerligt effektiviseringsarbete med bibehållen kvalitet (Formulera om? Koppling budgetprocess)	VD	1. Handlingsplan med aktiviteter ska kopplas till effektiviseringsarbete.	Pågår	
2	Vi lyckas inte med koncernens kompetensförsörjning	HR	1. Ta fram kompetensförsörjningsplan för koncernen 2. Utveckla arbetet med att vara en attraktiv arbetsgivare	Ht 2019	
3	Vi brister i interna och externa leveranser p.g.a otillräcklig IT-infrastruktur och IT-stöd	Ek			
4	Särskild händelse inträffar	VD	1. Uppdatering av krisorganisation och rutiner. 2. Ta fram kontaktkort för kriskommunikation. 3. Säkerställ utbildning/övning med krisledning och andra av nyckelpersoner. 4. Se till att väsentligheter går igenom vid intro av chef.	Pågår	
5	Bristande informationssäkerhet (Dataskyddsförordning)	VD			
6	Bristande efterlevnad av lagar, regler och riktlinjer	VD			

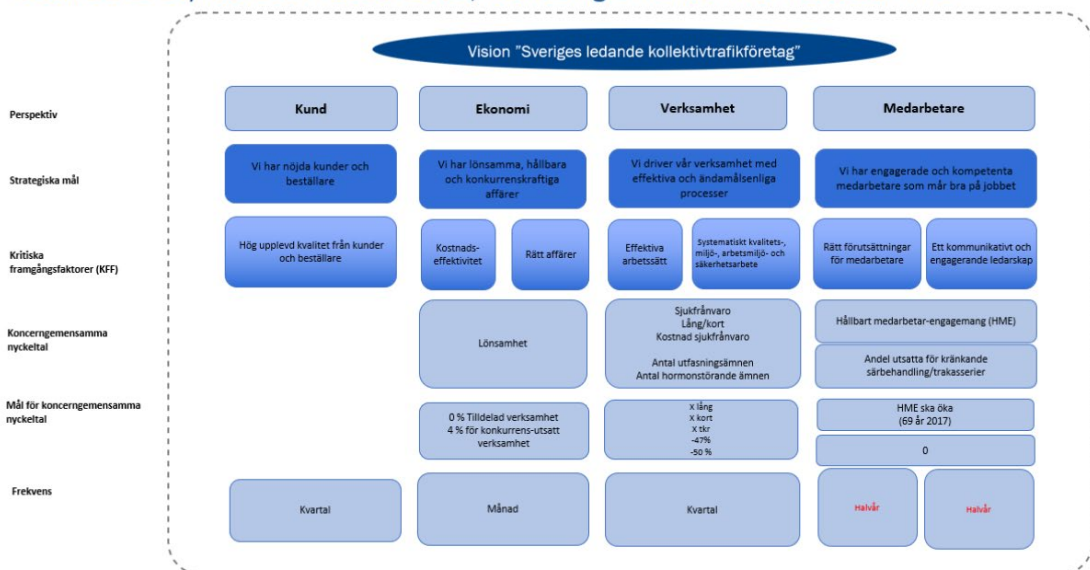
Koncernövergripande Åtgärdsplan 2020-2023

Id	Risk händelse	Riskägare	Åtgärder	Planerad start	Planerat slut
7	Bristande verksamhetsutveckling/innovation	VD	Starta upp och fortsätta (ex. UITP, Spårvagnsstäderna, m.fl.) deltagande i strategiskt viktiga nätverk för utveckling utifrån övergripande mål i affärs-/verksamhetsplan.	2020	
8	Bristar i det systematiska arbetsmiljöarbetet	HR	Åtgärder enligt handlingsplan kopplat till stadsrevisionens rapport utifrån granskning av verksamhetsåret 2018.	2019	
9	Dålig framkomlighet i trafiken	VVD	1. Dialog och samverkan med Trafikkontoret, Västtrafik är inledd med syfte att gemensamt kunna arbeta proaktivt i frågan. Ytterligare möte genomförs 3 juli. 2. Framföra önskemål om att delta i stygrupp och koordineringsgrupp för VLUS (Västlänken i staden)	201905	

3.2 Balanserade styrkortet

Koncernens balanserade styrkort är framtaget utifrån koncernens uppdrag, bolagsordning och de prioriterade målområdena samt vilka risker som finns kopplat dessa.

Balanserat styrkort GSK 2020-2023, koncerngemensamma mått och mål



4. Instruktion till dotterbolagen inom Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB

Med utgångspunkt från GSK:s bolagsordning samt beskrivningar avseende Vision, affärsidé, övergripande strategiska mål, riskanalys och balanserat styrkort ska dotterbolagen ta fram sina Affärsplaner, Verksamhetsplaner och Budget 2020.

Bolagen har olika förutsättningar baserat på direkttilldelade uppdrag beskrivna i trafikavtal och banavtal samt upphandlade avtal i konkurrens.

Respektive bolag beskriver följande i sin plan (baserat på tidigare upplägg)

Utifrån bolagsordningen ska Budget 2020 genomgående beskriva hur vi genomför en effektiv, miljö- och kvalitetsmässig kollektivtrafik.

Affärsplan och verksamhetsplan

- Bolagets uppdrag - ägardirektiv
- Omvärld: Kollektivtrafikens organisation och marknad
- Omvärld (analys)
- Effektiviseringsmål inom respektive bolag
- Trender, utmaningar, möjligheter
- Intressenter
- Konkurrens
- Affärer /avtal
- Framtidskarta med sammanfattning
- Nedbrutna mål utifrån koncernens målområden
- Framkomlighetsproblematiken