



**Beslutsunderlag H**  
Styrelsen 2019-06-18  
Diarienummer 0051/19

Handläggare: Mats Boogh, bolagsansvarig  
Telefon: 031 368 54 55  
E-post: mats.boogh@gshab.goteborg.se

## Delprojektdirektiv med inriktning avseende koncernen Göteborgs Stads Kollektivtrafik

### Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stadshus AB:

1. Delprojektdirektiv, enligt bilaga 1, med inriktningen att för GS Buss AB och GS Trafikantservice AB utreda förutsättningar för och konsekvenser av att avyttra verksamheterna godkänns.

### Ärendet

Delprojektet utgör ett av flera delprojekt inom ramen för uppdraget i kommunfullmäktiges budget för 2019 som avser försäljning av tillgångar i Stadshuskoncernen.

### Beskrivning av ärendet

Delprojektet föreslås bedrivas med inriktningen att undanta Göteborgs Spårvägar AB från utredningen mot bakgrund av det nyligen beslutade samarbetet med VGR/Västtrafik AB avseende ny organisering av spårvagnsverksamheten.

Vidare föreslås som inriktning att endast utreda förutsättningar för och konsekvenser av att avyttra GS Buss AB och GS Trafikantservice AB. Att utreda överföring till förvaltningsform bedöms ej som relevant i detta delprojekt mot bakgrund av att verksamheterna bedrivs i enlighet med speciallagstiftning, Lagen om vissa kommunala befogenheter, vilken bland annat kräver att verksamheten ska bedrivas på affärsmässig grund samt att lokaliseringsprincipen inte gäller. En överföring av GS Trafikantservice till förvaltningsform utreddes under 2017 och Stadshus AB:s bedömning var att det förelåg risker med, att med bibehållen verksamhet och kvalitet, överföra hela eller delar av GS Trafikantservice AB till en nämnd i Göteborgs kommun. Stadshus AB kunde inte se vinster som skulle motivera en överföring av hela eller del av verksamheten i enlighet med utredningsuppdraget som gavs 2017.

### Ekonomiska konsekvenser

Arbetet hanteras främst genom interna resurser inom Stadshus. För deltagande i utredningsarbetet används primärt resurser från Stadshus AB och GS Buss AB och GS Trafikantservice AB. Finansiering sker inom respektive organisations befintliga budgetar, i de fall egna medarbetare eller resurser deltar. Kostnaderna för eventuella externa resurser, samt övriga utlägg kopplat till projektet, finansieras inom Stadshus budget.

## **Barnperspektivet**

Stadshus har i detta läget inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv. Huruvida resultatet av projektet påverkar perspektivet kommer att beskrivas inom ramen för projektet.

## **Mångfaldsperspektivet**

Stadshus har i detta läget inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv. Huruvida resultatet av projektet påverkar perspektivet kommer att beskrivas inom ramen för projektet.

## **Jämställdhetsperspektivet**

Stadshus har i detta läget inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv. Huruvida resultatet av projektet påverkar perspektivet kommer att beskrivas inom ramen för projektet.

## **Miljöperspektivet**

Stadshus har i detta läget inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv. Huruvida resultatet av projektet påverkar perspektivet kommer att beskrivas inom ramen för projektet.

## **Omvärldsperspektivet**

Stadshus har i detta läget inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv. Huruvida resultatet av projektet påverkar perspektivet kommer att beskrivas inom ramen för projektet.

## **Bilaga**

1. Delprojektdirektiv med inriktning avseende koncernen Göteborgs Stads Kollektivtrafik

## **Expedieras**

1. Kommunstyrelsen
2. Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB
3. GS Buss AB
4. GS Trafikantservice AB

Stefan Söderlund  
Vd, Göteborgs Stadshus AB



# **Delprojektdirektiv med inriktning avseende koncernen Göteborgs Stads Kollektivtrafik**

2019-06-18

# Innehåll

<b>1</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Delprojektets syfte.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Metod.....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Delprojekts omfattning och inriktning .....</b>	<b>5</b>
4.1	Ny organisering av spårvagnstrafiken.....	5
4.2	Tidigare utredningar – GS Trafikantservice AB.....	5
4.3	Tidigare utredningar – GS Buss AB.....	6
4.4	Sammanfattning delprojektets inriktning .....	6
<b>5</b>	<b>Delprojektets organisation/resurser.....</b>	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>Tidplan – återsrapportering .....</b>	<b>8</b>

# 1 Inledning

I budget 2019 Göteborgs Stad ges Göteborgs Stadshus AB i uppdrag att förbereda försäljning av hela, eller delar av bolag samt mark och fastighetsinnehav inom koncernen.

Efter information/diskussion på extra styrelsemöte i Göteborgs Stadshus den 23 april framför styrelsen att uppdraget också ska omfatta utredning av avveckling av verksamhet och/eller omvandling av verksamhet till förvaltning.

Vid styrelseinformation den 23 april framförde styrelsen önskemål om en uppstart av delprojektet avseende Kollektivtrafikklustret med fokus på förutsättningar för och konsekvenser av att avyttra GS Buss AB och GS Trafikantservice AB.

Styrelsen i Stadshus AB beslutade vid styrelsens sammanträde den 18 juni om en ”Projekt direktiv för genomförande av KF:s uppdrag till Stadshus AB att förbereda för försäljning av verksamheter/bolag samt mark/fastigheter”. Av det överordnade projekt direktivet framgår att arbetet delas in i delprojekt där respektive kluster utreds efter separata beslut om delprojekt direktiv. Utredning som rör mark och fastigheter utgör ett särskilt delprojekt. Totalt ska, inom ramen för det överordnade projekt direktivet, tio delprojekt genomföras med avseende på avyttring av verksamhet/bolag, avveckling av verksamhet/bolag eller överföring av verksamhet till förvaltning och ett delprojekt ska genomföras med målet att inventera ej strategiska fastighetsinnehav i bolagskoncernen.

## 2 Delprojektets syfte

I enlighet med det överordnade projekt direktivet, vilken ska vara styrande för samtliga delprojekt, ska arbetet bedrivas i enlighet med följande uppdrag:

*För verksamheter och bolag i Stadshuskoncernen utreda förutsättningar för och konsekvenser av försäljning samt, där det bedöms som relevant, avveckling av verksamhet alternativt omvandling av verksamhet till förvaltning.*

Avsteg från det beslutade uppdraget eller beslut om att verksamheter och bolag inte ska ingå i utredningsuppdragen/delprojekten ska motiveras i respektive delprojekt direktiv.

*Av KF:s budget för 2019 kan följande utläsas vad gäller önskade effekter:*

- ✓ *Minska antal bolag*
- ✓ *Minska risktagande*
- ✓ *Undvika att agera på konkurrensutsatta marknader*
- ✓ *Frigöra medel*

# 3 Metod

Delprojekten ska beskriva följande:

- *Beskrivning av verksamhetens/bolagets uppdrag och roll.*
- *Beskrivning av verksamhetens/bolagets legala förutsättningar.*
- *Beskrivning av verksamhetens/bolagets samband och beroenden till andra kommunala verksamheter.*
- *Beskrivning av verksamhetens/bolagets finansiella resultat och ställning. samt andra för respektive utredning aktuella ekonomiska konsekvenser (exempelvis skatteaspekter vid överföring av verksamhet till förvaltningsform från aktiebolagsform)*
- *Beskrivning av HR-, juridik-, IT-aspekter m m som måste beaktas vid beslut om avyttring/avveckling/överföring av verksamhet till förvaltningsform*
- *Beskrivning av eventuella åtgärder som behöver vidtas före en avyttring/avveckling/överföring till förvaltning*

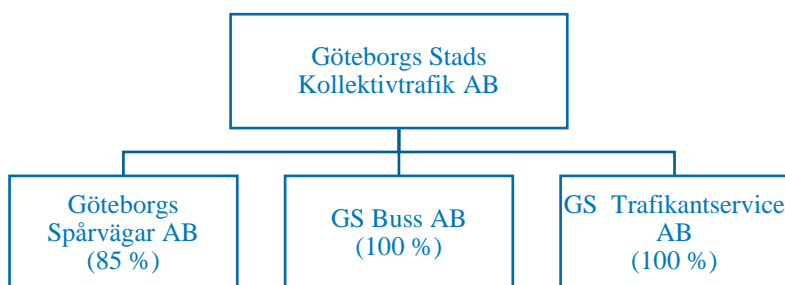
Delprojektens bedömningskriterier utgörs av:

- *Bedömning av verksamhetens/bolagets bidrag till uppfyllande av kommunalt ändamål och kommunal ”nytta”*
- *Bedömning av eventuella risker/konsekvenser vid beslut om avyttring/avveckling/överföring till förvaltning*

# 4 Delprojekts omfattning och inriktning

## 4.1 Ny organisering av spårvagnstrafiken

Från och med 2019-01-01 är koncernen organiserad enligt nedanstående



Göteborgs Stadshus AB äger 100 % av aktierna i Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB.

Göteborgs Spårvagnar AB ägs till 85 % av Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB och resterande 15 % ägs av Västtrafik AB. Båda delägarna kommer från och med 2020 att direkttilldela uppdrag till bolaget. Västtrafik avser att direkttilldela trafikavtalet som innefattar driften av spårvagnstrafiken och trafiknämnden i Göteborg avser att direkttilldela funktionsavtal (underhåll av bana m m). Direkttilldelningar från ägarna är i linje med den organisering av spårvagnsverksamheten kommunfullmäktige i Göteborg och regionfullmäktige i Västra Götalandsregionen tagit beslut om under 2018. Under 2019 pågår förberedelser för att den nya organisationen ska träda i kraft från och med 2020. En mindre volym, främst inom verksamhetsområdet Banteknik, utförs mot avtal som tilldelats efter konkurrensutsättning av avtal.

## 4.2 Tidigare utredningar – GS Trafikantservice AB

Kommunfullmäktige beslutade 2014-06-05 att ge Göteborgs Stadshus AB i uppdrag att utreda om det finns delar av den verksamhet som bedrivs inom GS Trafikantservice AB som istället kan övertas av någon av stadens nämnder. Uppdraget gavs som ett av flera uppdrag i anslutning till bolagsutredningens avlämnande av "Förslag till framtida inriktning för bolag inom Göteborgs Stad – Kollektivtrafik"

En översyn av verksamheten genomfördes och återrapporterades till styrelsen i Stadshus AB i oktober 2017. Stadshus AB:s bedömning var att det föreligger risker med, att med bibehållen verksamhet och kvalitet, överföra hela eller delar

av GS Trafikantservice AB till en nämnd i Göteborgs kommun. Göteborgs Stadshus har svårt att se vinster som skulle motivera en överföring av hela eller del av verksamheten i enlighet med utredningsuppdraget.

Uppdraget återrapporterades till kommunfullmäktige som en del i uppföljningsrapport 3 2017 där uppdraget förklarades fullgjort samt att förslag om oförändrat huvudmannaskap för samtliga enheter inom GS Trafikantservice AB godkändes.

Verksamheten utgjordes av, vilket gäller även i dagsläget, ett antal avtal vunna i konkurrensutsatta upphandlingar med Västrafik AB som beställare, exempelvis planerings- och samordningstjänster, drift och underhåll av hållplatser och terminaler och trafikledning.

### **4.3 Tidigare utredningar – GS Buss AB**

Kommunfullmäktige beslutade 25 februari 2016 att ge Göteborgs Stadshus AB i uppdrag att, i samråd med kommunstyrelsen och i samarbete med Göteborgs Spårvägar AB, förbereda för att Göteborgs Stads ägande i GS Buss AB avvecklas genom försäljning. Vid denna tidpunkt bestod koncernen av moderföretaget Göteborgs Spårvägar AB och två helägda dotterföretag, GS Buss AB och GS Trafikantservice AB.

Stadshus AB genomförde tillsammans med en arbetsgrupp en inventering av centrala områden inför detaljplanering av ett genomförande av en försäljning. Stadshus AB fann inga väsentliga omständigheter vilka skulle kunna försvåra eller kräva särskilda förberedelser inför en avveckling av GS Buss AB genom försäljning. Bland annat konstaterades att verksamhetens leveranser uppfyllde eller överträffade mätpunkterna i befintligt trafikavtal Centrum samtidigt som bolaget redovisade ett positivt ekonomiskt resultat.

Områden som inventerades utgjordes av:

- Organisation
- Nuläge ekonomi
- Nuläge verksamhet – trafikleverans
- Avtalsmässiga förhållanden
- HR (personal)
- Arkivfrågor

Vid kommunfullmäktiges möte 8 december 2016 beslutades att uppdraget att avveckla GS Buss AB genom försäljning avslås samt att uppdraget till Göteborgs Stadshus AB förklaras fullgjort.

### **4.4 Sammanfattning delprojektets inriktning**

Verksamheterna i GS Buss AB och GS Trafikantservice lyder under speciallagstiftning, Lagen om vissa kommunala befogenheter. Ur ett



verksamhetsperspektiv, med hänsyn till speciallagstiftningen, kan det finnas motiv för att fortsatt bedriva denna typ av verksamhet i bolagsform. Utifrån speciallagstiftningen (Lagen om vissa kommunala befogenheter) ska verksamheten bland annat bedrivas på affärsmässiga grunder samt att kommunallagens lokaliseringsprincip inte gäller. För verksamhet i förvaltningsform gäller självkostnadsprincipen och lokaliseringsprincipen fullt ut.

Stadshus AB bedömer, mot bakgrund av ovanstående, att i detta delprojekt inte särskilt utreda förutsättningarna för att överföra GS Buss AB och/eller GS Trafikantservice AB till förvaltningsform. (Se också ovan angående tidigare utredning rörande överföring av GS Trafikantservice AB till nämnd i Göteborgs kommun.)

Stadshus AB bedömer, mot bakgrund av den pågående omorganisationen för spårvagnstrafiken, att Göteborgs Spårvägar AB inte ska ingå i utredningsuppdraget.

Inriktningen för delprojektet rörande koncernen Göteborgs Stads Kollektivtrafik ska vara att för GS Buss AB och GS Trafikantservice AB utreda förutsättningar för och konsekvenser av att avyttra verksamheterna.

## 5 Delprojektets organisation/resurser

Styrgrupp:	Styrelsen Stadshus AB
Styrgrupp tjänstemän:	Stefan Söderlund (Stadshus AB), ordförande Eva Hessman (stadsledningskontoret) adjungerad
Delprojektledare:	Mats Boogh (Stadshus AB)
Arbetsgrupp:	Bo Carlryd och/eller Fredrik Nielsen (stadsledningskontoret) N N (GS Trafikantservice AB) N N (GS Buss AB) Juridik-, ekonomi- och HR-kompetens från Stadshus AB och kollektivtrafikkoncernen avropas vid behov. Från Stadshus AB Johan Hörnberg, Håkan Spjuth och Johanna Hasselgren
Referensgrupper:	Koncernfackligt råd VD-råd

Arbetet hanteras främst genom interna resurser inom Stadshus. För deltagande i utredningsarbetet används primärt resurser från Stadshus AB och GS Buss AB och GS Trafikantservice AB. Finansiering sker inom respektive organisations befintliga budgetar, i de fall egna medarbetare eller resurser deltar. Kostnaderna

för eventuella externa resurser, samt övriga utlägg kopplat till projektet, finansieras inom Stadshus budget.

## 6 Tidplan – återrapportering

Av det överordnade projektdirektivet framgår nedanstående tidplan för start av de olika delprojekten. Respektive delprojekt tidplaneras mer detaljerat i samband med framtagande av delprojektdirektiv och med hänsyn till avgränsningar i omfattning eller inriktning. Detta delprojekt beräknas att återrapporteras till Styrelsen i Stadshus AB i december 2019.

<b>Delprojekt/ kluster</b>	<b>Beräknad start av delprojekt</b>
Energi	Höst 2019
Kollektivtrafik	Juni 2019
Bostäder	Vår 2020
Lokaler	Juni 2019
Hamn	Juni 2019
Näringsliv	Vår 2020
Turism, Kultur & Evenemang	Höst 2019
Interna bolag	Höst 2019
Regionala bolag	Vår 2020
Boplats	Vår 2020
Inventering av ej strategiska fastigheter	Höst 2019

## 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

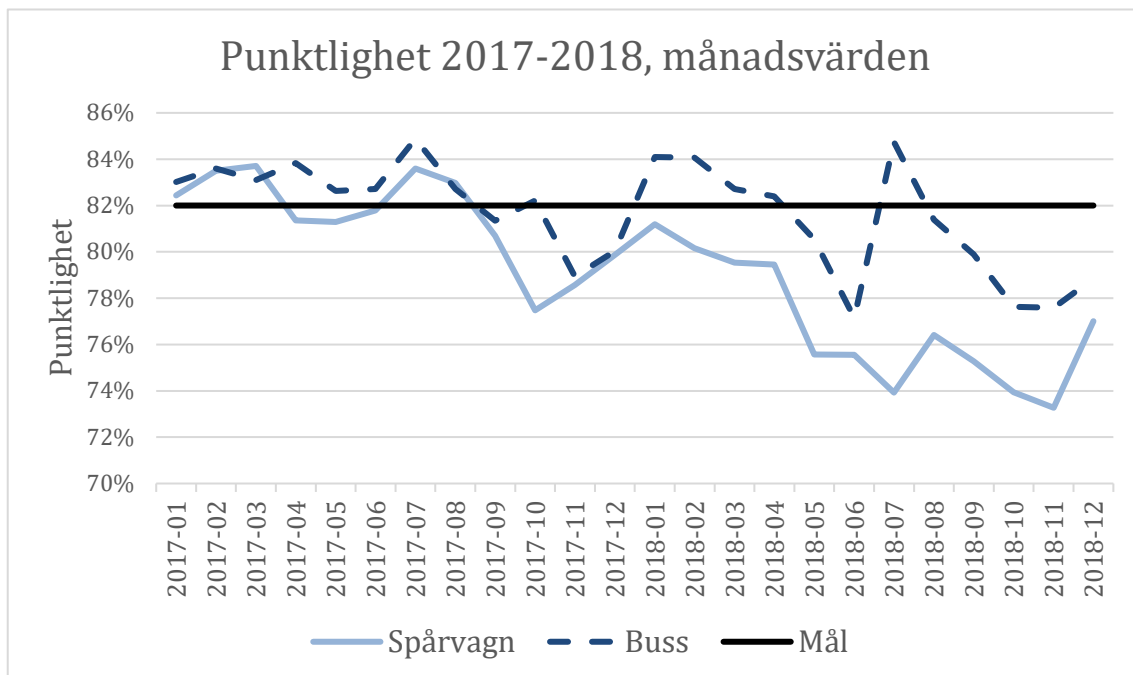
Till följd av framkomlighetsproblemen drabbas kollektivtrafiken negativt då förseningar som inte i alla delar är förutsägbara uppstår. Planering och samordning samt helhetssyn om vad som pågår i staden bör förbättras för att minimera konsekvenserna för kollektivtrafiken.

### **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, trafikordningar 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 7.1**

**2019-08-30**

### **Ekonomisk rapport per 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](mailto:info@sparvagen.goteborg.se)



**Koncerngemensam  
inriktning  
för  
Affärsplan 2020**

**Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB**

## Innehållsförteckning

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



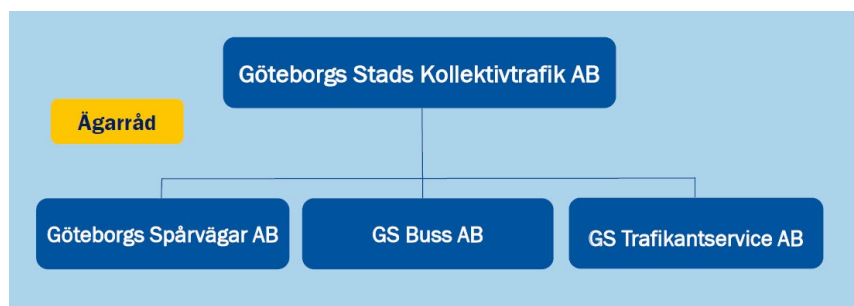
# 1. Inledning

## 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 – Jämlikt 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 angöringspunkter mm. Utöver detta sker insamling av statistik i avsikt att skönja trender för ett proaktivt agerande.

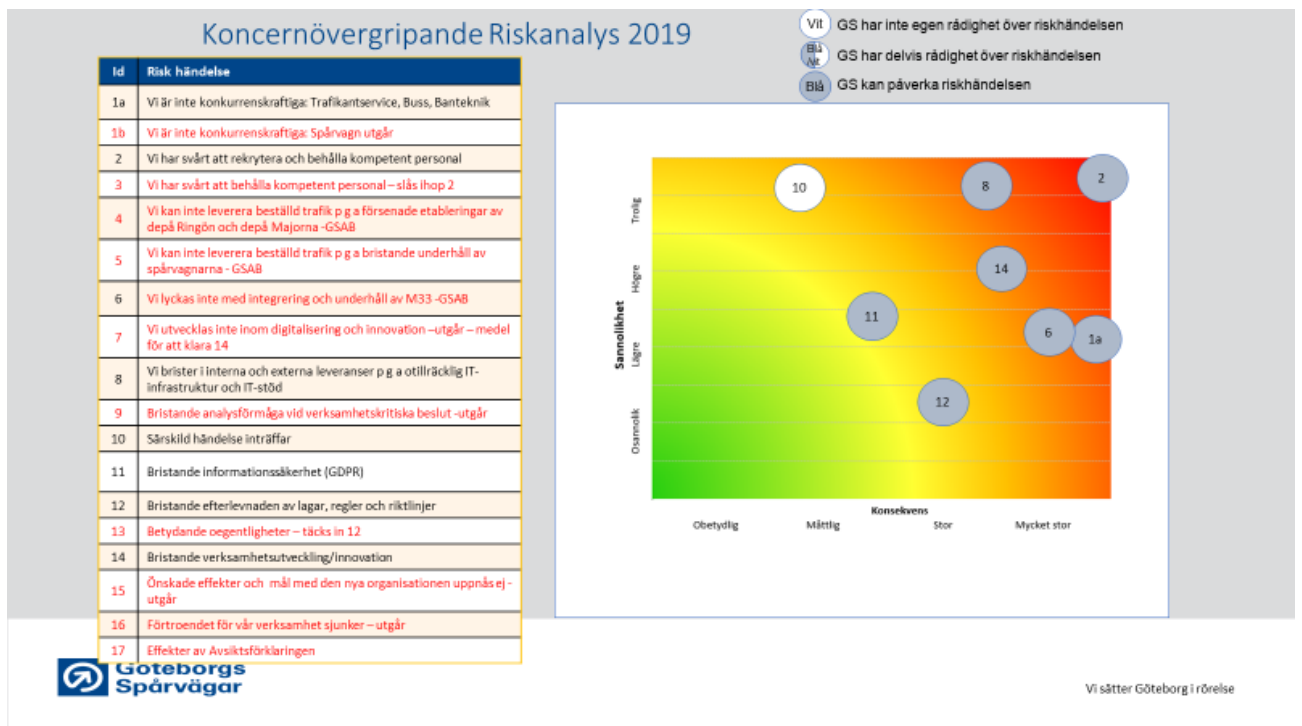
## 5. Systematiskt arbetsmiljöarbete

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 sjuktalen 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

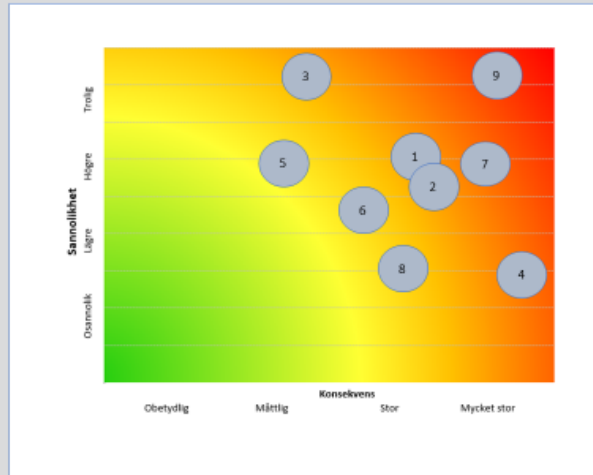
Koncernledningen har utifrån den övergripande beskrivningen av koncernens vision, uppdrag, förhållningssätt och prioriterade mål gjort en riskanalys med åtgärdsplan.

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			

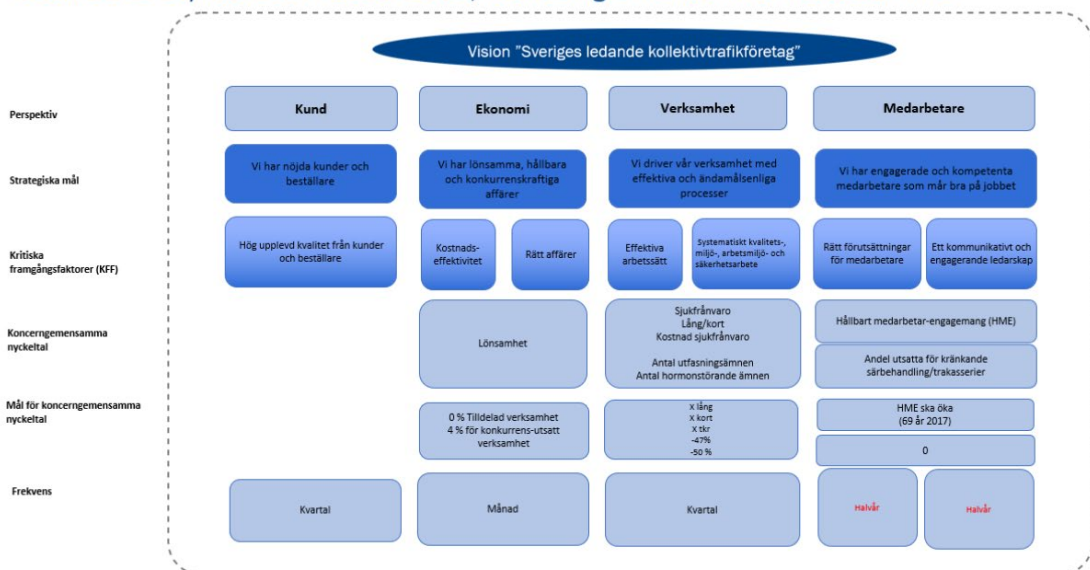
## Koncernövergripande Åtgärdsplan 2020-2023

Id	Risk händelse	Riskägare	Åtgärder	Planerad start	Planerat slut
7	Bristande verksamhetsutveckling/innovation	VD	Starta upp och fortsätta (ex. UITP, Spårwagnsstäderna, 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