

2019-11-17

Säkerhetsavdelningen

Carin Oleryd Ohlson

Delrapport

Banteknik Visselblåsningar ärendenummer 25-2019 till och med 25p-2019

Nuläge och riktning framåt

Inledning

Syfte

Denna delrapport är beställd av tillträdande (2019-09-02) och nuvarande VD Hans Nilsson baserat på ingångsvärden erhållna av Göteborg Stads visselblåsarfunktion 2019-09-20. Utredningen som ligger till grund för rapporten har genomförts skyndsamt för att snarast kunna genomföra korrigerande åtgärder.

Syftet med denna rapport är att:

- klargöra vad som hittills framkommit i den utredning som initierats baserat på de visselblåsartips som skickats in till Göteborgs Stads visselblåsarfunktion från och med 2019-07-04 till och med 2019-11-05.
- klargöra brister i det interna arbetet.
- förslå korrigerande åtgärder för att eliminera de brister som påvisats.

Metod

Göteborgs Spårvägar AB har genomfört intervjuer med ett antal nyckelfunktioner och personer inom företaget samt gjort analys av befintlig dokumentation och belagd historik. Rapporten grundar sig på uppgifter från dessa åtgärder samt på den information som hittills framkommit i den utredning som KPMG arbetar med på uppdrag av Göteborgs Stads visselblåsarfunktion.

Avgränsningar

Göteborgs Spårvägar har utgått ifrån interna uppgifter och från vad KPMG kunnat bevisa för i huvudsak verksamhetsåret 2019. Den information som framkommit i visselblåsartipsen tas på fullaste allvar. När det gäller eventuella påföljder och åtgärder måste man som arbetsgivare utgå från vad som kan bevisas och vad som är fakta.

Antaganden och övrig information tas med i det interna arbetet för att förbättra framförallt intern styrning, ledning, kontroll och anställdas arbetsmiljö.

Detta är en delrapport. Efter ytterligare utredning kommer en slutrapport att presenteras.

Göteborgs Stads visselblåsarfunktion

Göteborgs Stad har en visselblåsarfunktion dit man bland annat kan anmäla misstankar om allvarliga oegentligheter som rör personer i ledande ställning i Göteborgs Stad.

Funktionen ska användas om det finns misstankar om oegentligheter. Det kan exempelvis vara muta, bedrägeri, stöld, jäv, olämplig bisyssla eller annan situation där någon får privat vinning eller fördel på grund av sin tjänsteställning eller att närstående gynnas på något sätt. Lagbrott eller allvarliga avvikelser mot interna regler och riktlinjer i tjänsten kan också anmälas.

Tipsen till Göteborgs Stads visselblåsarfunktion lämnas anonymt.

KPMG

KPMG är ett företag inom ämnesområdena revision, skatt och rådgivning samt har funnits i Sverige sedan 2013. Det beställda uppdraget faller in under Göteborgs Stads upphandlade ramavtal.

KPMG har:

- analyserat fordonskörningar för 78 anställda på avdelning Banteknik med syfte att identifiera körningar på arbetstid och ledig tid (period 201901–201906).
- analyserat arbetstidsutfall med stickprov samt övergripande gentemot den enheten med störst avvikelser, enhet Spår (period 201801–201906).
- analyserat samtlig kopparsedtagning, kopparuppsättning samt kopparförsäljning (period 201901–201911).
- analyserat förbrukning av entreprenadmaterial (period 201901–201911).

Definitioner, uttryck och förkortningar

GSAB = Göteborgs Spårvägar AB

ISA-systemet= Intelligent speed adapter - ett fart-, individ- och positionssystem för tjänstefordon. Finns inte på större arbetsfordon.

TA-tillägg= Tillägg vid tillfälligt förändrad arbetstid

För att medarbetare ska erhålla ersättning om Tillfälligt förändrad arbetstid ska följande vara uppfyllt:

- Arbetstidsförändringen ska inte kunna genomföras genom ordinarie hantering av schemaförändring eller genom förskjuten arbetstid, det vill säga beställning från kund kommer i ett så sent skede att det är i princip omöjligt att planera förändringen i god tid. God tid avseende schemaförändring och förskjuten arbetstid regleras i det centrala kollektivavtalet.
- Veckoarbetstiden om 40 timmar ska bibehållas.
- Det ska vara en tillfällig förändring av grundschema.

Beredskap enkel overtid (BERENOEV) = Övertid under beredskap vardag. Det är ett sätt att rapportera i lönesystemet.

Beredskap kvalificerad overtid (BERKVOEV) = Övertid under beredskap vardag. Det är ett sätt att rapportera i lönesystemet.

Veckovila = Arbetstagarna ska ha minst 36 timmars sammanhängande ledighet under varje period om sju dagar (veckovila). Till veckovilan räknas inte beredskapstid då arbetstagaren får uppehålla sig utanför arbetsstället men ska stå till arbetsgivarens förfogande för att utföra arbete när behov uppkommer.

Dygnsvila = Understiger dygnsvilan 11 timmar på en 24 timmarperiod måste det utgå en kompensationsledighet snarast möjligt. Alla arbetstagare ska ha minst elva timmars sammanhängande ledighet under varje period om tjugofyra timmar (dygnsvila). Avvikelse får göras tillfälligtvis, om det föranleds av något särskilt förhållande som inte har kunnat förutses av arbetsgivaren, under förutsättning att arbetstagaren ges motsvarande

kompensationsledighet. I den dygnsvila som alla arbetstagare har rätt till ska tiden mellan midnatt och klockan 05.00 ingå.

Sammanställning av rapporten

Denna rapport har sammanställts av Säkerhetsavdelningen på Göteborgs Spårvägar AB utifrån de fakta som framkommit i de parallella utredningarna. Huvudförfattare är tillförordnad Säkerhetschef på Göteborgs Spårvägar AB, Carin Oleryd Ohlson.

Innehåll

Inledning	2
Syfte	2
Metod	2
Avgränsningar	2
Göteborgs Stads visseblåsarfunktion	2
KPMG	3
Definitioner, uttryck och förkortningar	3
Sammanställning av rapporten	4
Innehåll	5
1. Organisation Banteknik 2019	7
2. Bakgrund	8
2.1 Utredning	8
2.2 Polisanmälan	8
3. Utredning – Fordonsanvändning	9
3.1 Sammanfattning – Fordonsanvändning	9
3.2 Analys orsak – Fordonsanvändning	9
3.3 Resultat – Fordonsanvändning (KPMG)	10
3.3.1 Fordonskörningar	10
3.3.2 Fordonskörning ledig tid utan inloggad förare till hemadress	11
3.3.3 Exempel på körningar som ”sticker ut”	11
3.4 Åtgärder – Fordonsanvändning	12
4. Utredning – Arbetstid	14
4.1 Sammanfattning – Arbetstid	14
4.2 Analys orsak – Arbetstid	14
4.3 Resultat – Arbetstid (KPMG)	14
4.3.1 Informell ledare 1 – avdelning Signal	15
4.3.2 Informell ledare 2 – avdelning Signal	15
4.3.3 Informell ledare 3 – avdelning Kontaktledning	16
4.3.4 Informell ledare 4 – Avdelning Kontaktledning	16
4.3.5 Informell ledare 5 – avdelning Svets	17
4.4 Spårlag 1–4 – Tillfälligt förändrad arbetstid	17
4.4.1 Personer som erhållit mest TA-ersättning	17
4.4.2 Spårlag 1–4 Tillfälligt förändrad arbetstid, Sammanställning kostnad (skall verifieras)	18
4.5 Åtgärder – Arbetstid	18

5. Utredning – Entreprenadmaterial	20
5.1 Sammanfattning – Entreprenadmaterial	20
5.2 Analys orsak – Entreprenadmaterial	20
5.3 Resultat – Entreprenadmaterial (KPMG)	20
5.4 Åtgärder – Entreprenadmaterial.....	21
6. Utredning – Koppar.....	22
6.1 Sammanfattning – Koppar.....	22
6.2 Analys orsak – Koppar	22
6.3 Resultat – Koppar (KPMG).....	22
6.4 Åtgärder – Koppar	24
7. Utredning – Arbetsmiljö	25
7.1 Sammanfattning – Arbetsmiljö.....	25
7.2 Analys orsak – Arbetsmiljö.....	25
7.3 Resultat – Arbetsmiljö	26
7.4 Åtgärder – Arbetsmiljö.....	27

1. Organisation Banteknik 2019

- Affärsområdeschef Banteknik (VK till och med 2019-08-02. SH från och med 2019-09-13)
 - Avdelningschef Tjänster (TN)
 - Avdelningschef Produktion (tillförordnad VK till och med 2019-08-02)
 - Gruppchef Drift (KA)
 - Gruppchef Kontaktledning (CS)
 - Gruppchef Signal (EC till och med 2019-09-01. PS ersätter)
 - Gruppchef Spår (BS till och med 2019-11-03. Tillförordnad KA)
 - Avdelningschef Stöd (MA till och med 2019-04-01. Tf VK till och med 2019-08-02. Tillförordnad SH)

2. Bakgrund

Göteborgs Spårvägar AB uppmärksammades för brister i den interna kontrollen och arbetsmiljön 2018 i och med ett antal visseblåsningar och rapportering i media. Brister i intern styrning och kontroll påvisades också i stadsrevisionens granskning av verksamhetsåret 2018.

Detta ledde till att ett antal personer i ledande befattning fick avsluta sina anställningar.

Från 2004 till 2018-06-30 hade koncernen Göteborgs Spårvägar gemensam VD. Hen gick i pension och därefter har koncernen/bolagen haft tillförordnad vd. De senaste åren har det varit hög omsättning på personer i ledande befattningar inom bolaget, främst på affärsområde Banteknik. 2019-09-02 tillträder Hans Nilsson som VD för Göteborgs Spårvägar AB.

Bantekniks affärsområdeschef slutade sin anställning 2019-08-02. Susanne Hultgren tillträder som affärsområdeschef för Banteknik 2019-09-13.

Nuvarande VD och affärsområdeschef ser vid tillträddandet stora förbättringsområden vad gäller styrning, ledning, intern kontroll och arbetsmiljö.

2.1 Utredning

Utifrån den identifierade förbättringspotentialen och interna tips om oegentligheter väljer VD att tillsätta en intern utredning av nuläget på Banteknik. Den interna utredningen kommer att löpa parallellt med den utredning som initieras av visseblåsarfunktionen i Göteborgs Stad.

2.2 Polisanmälan

VD fattar också beslut om att lämna in fyra polisanmälningar enligt nedan.

Anmälningsdatum 2019-10-07 med diarienummer:

- K 125 79 88-19 – Koppar
- K 125 82 12-19 – Fordon
- K 125 82 97-19 – Entreprenadmaterial
- K 125 83 78-19 – Arbetstid

3. Utredning – Fordonsanvändning

Kopplat till Visselblåsningar med ärendenummer 25-2019 och 25b-2019.

3.1 Sammanfattning – Fordonsanvändning

Göteborgs Spårvägar AB har utifrån den inkomna informationen kunnat identifiera bristande intern kontroll av användning samt missbruk av Göteborgs Spårvägar AB:s fordon.

Ett antal av de visselblåsartips som inkommit till stadens visselblåsarfunktion beskriver hur anställda inom Göteborgs Spårvägar AB använt bolagets fordon för privata ärenden på fritiden samt att fordonen använts till privata ärenden på arbetstid.

Information pekar på att de kontrollfunktioner som idag är installerade på fordonen (ISA-systemet), för att kunna identifiera föraren av fordonet samt hur och till vad fordonet har använts, regelmässigt har manipulerats av anställda på Göteborgs Spårvägar AB.

3.2 Analys orsak – Fordonsanvändning

GSABs slutsats utifrån genomförd analys är att missbruk av fordon, underlåtenhet att följa rutiner vid fordonanvändning samt manipulering av installerade kontrollfunktioner inom affärsområdet är så omfattande att det endast kan förklaras av brister i såväl struktur (rutiner, uppföljning, organisation mm) som ledarskap och medarbetarskap. Bristerna är allvarliga.

GSABs utredning pekar mot att personer inom delar av organisationen haft interna och inofficiella överenskommelser kring att en viss privat användning av bolagets fordon har varit helt i sin ordning. Att exempelvis låna fordon över helgen för att flytta eller köra grus till det privata hemmets uppfart har varit företeelser som ansetts okej eller som setts mellan fingrarna med.

"I KTL-avdelningen (Avdelning Kontaktledning) så finns det bilar som är mycket attraktiva, som tex. Montagebilen som har en korg. Den används flitigt när någon ska måla om sitt hus, eller när takpannor på huset ska bytas ut eller något arbete skall göras på höjd, privat !!!"

(Visselblåsning 25b-2019)

GSAB konstaterar vidare att styrande dokument som rör användning av bolagets fordon varit otydliga vad gäller exempelvis hur fordonen får användas i samband med beredskap.

Det upplevs som otydligt vilken inställetid som gäller för exempelvis *Tekniker* i beredskap dock ej *"Mästarfunktionerna"* där 30 minuter gäller enligt avtal med trafikkontoret i Göteborgs Stad. För mästarfunktionerna är det tydligt att man har rätt att bruka och även ta med Göteborgs Spårvägar AB:s fordon hem under beredskap.

Ytterligare interna faktorer som legat till grund för möjligheten till otillåten användning av fordonen är bristen på kontroll över tillgång till fordonen. Exempelvis har nycklar inte förvarats på ett sätt som gör att enbart den som har rätt att använda fordonet kan göra det och fordonen har inte förvarats på behörighetsstyrt område.

3.3 Resultat – Fordonsanvändning (KPMG)

Nedan presenteras de resultat som KPMG kommit fram till i sin utredning. Slutsatser från resultatet ska dras med viss försiktighet utifrån aspekten att man inte ur resultatet kunnat påvisa att det KPMG pekar på som *Anmärkning* verkligen ska läsas som *Anmärkning* i den mening att personerna som finns under *Anmärkning* verkligen gjort något fel.

Vi vet inte ännu om personer kan ha haft beredskap under den tid som av KPMG klassats som *ledig tid*.

Göteborgs Spårvägar AB kan påvisa genom en analys av våra parallella utredningar att händelserna kan klassas inom två huvudsakliga problemområden.

- Fordonsanvändning under arbetstid, där medarbetaren som framfört fordonet inte loggat in sig i ISA-systemet.
- Fordonsanvändning under ledig tid.

3.3.1 Fordonskörningar

Diagrammet till höger visar resultat från kontroll av bilkörningar för 78 personer som varit inloggade i ISA systemet. KPMG arbetar under antagande att inloggad person också är den som genomför körning.

58 % (44 personer) av identifierade körningar sker på **registrerad arbetstid**. Registrerad arbetstid har inhämtats från Göteborgs Spårvägars tidsrapportering.

22 % (18 personer) gav en anmärkning. En anmärkning innebär att en person gör minst en körning på tid **utanför registrerad arbetstid**.

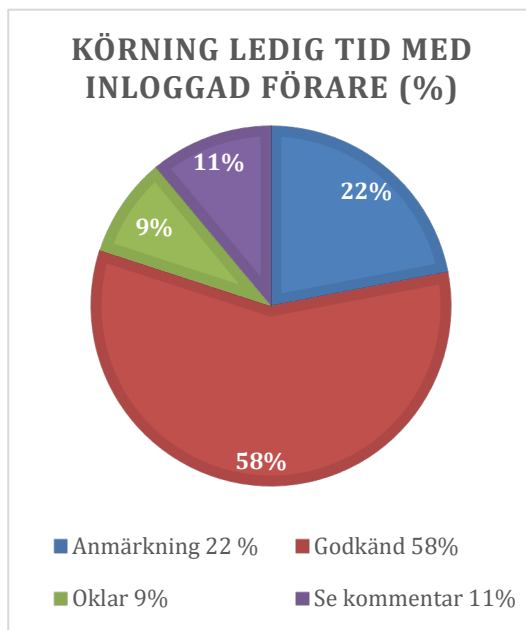
Observera att utredningen kring huruvida en person inom gruppen med Anmärkning kan ha haft beredskap inte är klar.

9 % (7 personer) har genomfört körningar som KPMG **inte kunnat avgöra** om det är en godkänd körning eller ej, då det kan utgöra ett gränsfall.

Exempelvis finns inom gruppen *Oklar* personer som tagit hem ett fordon under beredskap som sedan övergått i veckovila och då fortsatt använda Göteborgs Spårvägars fordon.

Exemplet ovan är inte oklart enligt Göteborgs Spårvägar. Enligt Göteborgs Spårvägar är det godkänt att använda Göteborgs Spårvägars fordon under beredskap, men fordonet ska alltid återlämnas vid beredskapens slut. Är man hemma vid beredskapens slut ska man köra tillbaka fordonet innan veckovila påbörjas.

Ett annat exempel är en person som enligt tidsrapporteringen genomför ett läkarbesök under en arbetsdag och då använder Göteborgs Spårvägars fordon för att transportera sig till och från läkarbesöket.



Detta är godkänd hantering under beredskap, men ej under andra förhållanden. Behöver man uträtta privata ärenden under arbetstid ska ledig tid tas ut för dessa ärenden och privat färdstätt ska brukas.

11 % (7+1 personer) För sju personer saknas registrerade körningar. I ett fall har **mottagen tidrapport saknat rubriker** vilket gjort att analys ej kunnat genomföras. Ny tidrapport är efterfrågad.

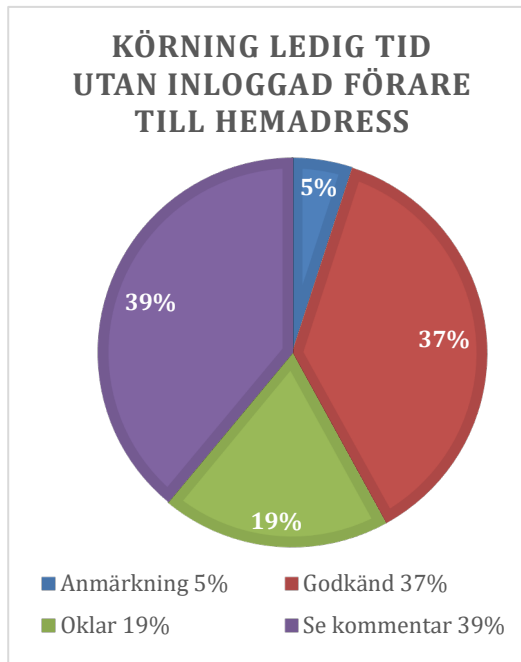
3.3.2 Fordonskörning ledig tid utan inloggad förare till hemadress

Diagrammet till höger visar resultat från kontroll av bilkörningar som saknar inloggad förare i ISA systemet. För att identifiera en potentiell förare har sökning skett på körning till eller från en anställds hemadress.

Identifierade körningar till eller från hemadress har sedan korsrefererats mot tidsrapportering för den person som bor på identifierad adress.

37 % (30 personer) av Bantekniks personals hemadresser har ej identifierats i analysen, det vill säga det saknas körningar där föraren ej är inloggad till adressen.

Detta är godkänt utifrån aspekten att dessa förare inte kört till sin hemadress på ledig tid, men inte godkänt utifrån förhållandet att personen som framfört fordonet ej varit inloggad i ISA-systemet. Inga av dessa körningar är därmed godkända utifrån Göteborgs Spårvägars perspektiv.



5 % (3 personer) av hemadresser har identifierats bland körningar. Detta innebär minst en körning till hemadress.

19 % (15 personer) genomför körning till samma gata som hemadress men ej till exakt gatunummer. Detta kräver manuell bedömning.

39 % av de anställda (30 personer) erhåller utebliven träff på hemadress. Däremot identifieras körningar till närliggande gator, tvärgator. Det kan innebära "boendeparkering".

3.3.3 Exempel på körningar som "sticker ut"

EX 1. – *Anställd 1 (Enhet Kontaktledning)* är folkbokförd på adress A. Vid kontroll av oinloggade körningar har fyra stopp på olika nummer av adress X identifierats. Varje stopp har varit under 15 minuter. Det finns spårväg i närheten men inte i direkt anslutning till platserna där stoppen gjorts.

EX 2. – Enligt kontroll mot tidrapport har *Anställd 2 (Enhet Spår)* under större delen av 2019 varit sjukskriven eller ledig enligt tidrapporten. Några gånger i månaden under första halvåret 2019 har vi kunnat följa oregistrerade körningar från Depån på Gullbergs strandgata till *Adress B, Anställd 2:s* hemadress. En körsträcka på 59,6 km som tar 47 minuter enkel väg. Flera gånger har bilen parkerats på hemadressen över natten.

Den 25 mars 2019 kan vi även se en körning hem till *adress B* där en annan anställd än *Anställd 2* är inloggad förare. Vid det tillfället kommer bilen till adressen 17:02 och stannar till 02:34 på natten.

Anställd 2 har inte beredskap och har därmed inte någon anledning alls att bruka fordon utanför arbetstid.

EX 3. – *Anställd 3 (Enhet Spår numera Enhet Drift)* har åtta inloggade körningar som sker på tid uppsatt som ledig i tidrapport.

Exempel:

2019-01-01 klockan 21:08 till 22:37 kör *Anställd 3* bil med registreringsnummer BGA 210 14,2 km mellan Gullbergs strandgatan och Gullbergs Strandgatan. Resan tar personen 1,5 timme.

2019-02-09 klockan 21:42 kör *Anställd 3* bil (BGA 324) 17,6 km till *Adress C* (en sträcka som enligt Google map är högst 10 km lång beroende på val av väg). Vederbörande är folkbokförd på samma adress.

Fordonet är stillastående i en timma på adressen innan fordonet körs tillbaka till Gullbergs strandgata. Denna resa tar enligt ISA logg en dryg timma enkel väg.

De långa körningarna indikerar att avstickare görs. KPMG har inte kunnat identifiera vart dessa möjliga avstickare går.

EX 4 – Den 10 maj 2019 klockan 20:24 finns en körning från Gullbergs Strandgata, med fordon BGA 324 vilket är en spolbil. Inloggad förare är *Anställd 4*. Körningen är 16,3 km till *Adress D*. Denna resa registreras i ISA till 45 minuter.

Anställd 4 (Enhet Drift) arbetar enligt sin tidrapport den 10 maj från klockan 14:00 till 00:20.

Fordonet stannar på adressen till klockan 23:10 den 10 maj. När fordonet körs tillbaka till Gullbergs Strandgata är en *Anställd 5* inloggad som förare. Färden registreras till 8,9 km och pågår i 1h och 47 min.

Anställd 5 (Enhet Drift) var enligt sin tidrapport ledig den 10 maj och nästa arbetspass började först den 11 maj 20:00.

Möjlig förklaring är att båda bor i samma område, tar spolbilen hem (och möjligtvis spolar med tanke på den långa körningen). Nästa anställde tar bilen på morgonen och spolar på väg till arbetet.

Anställd 4 och Anställd 5 har inte beredskap och har därmed inte någon anledning alls att bruka fordon utanför arbetstid.

3.4 Åtgärder – Fordonsanvändning

Som beskrivits ovan är Göteborgs Spårvägars främsta syfte med det arbete vi just nu genomför och kommer att fortsätta med systematiskt, att åtgärda de brister som framkommit i vår utredning.

Göteborgs Spårvägars åtgärder för att tydliggöra vad som är en korrekt hantering av Göteborgs Spårvägars egendom är följande:

1. Vad gäller användning av bolagets fordon och användning av dessa, ska nya regler, rutiner och instruktioner omedelbart tas fram för att komplettera och tydliggöra processen kring vad som är korrekt och effektiv användning, både under beredskap och under ordinarie arbetstid. Vi ska klargöra exakt hur och på vilket sätt våra fordon ska användas, vem som får använda fordonet och när.
2. Förbättrad arbets- och fordonsplanering tas fram och vi säkerställer att endast tankkort registrerade för individ finns i systemet.
3. En utökad kontroll av genomförda tankningar, drivmedelsförbrukning i förhållande till km-utfall inrättas.
4. Fordonen ska skyddas och kontrolleras för att förhindra vidare missbruk samt att korrekt hantering av nycklar till alla fordon säkerställs.
5. Samtliga fordon ska omfattas av inloggning, fordonsposition och alkolåssystem.
6. Ett nytt GPS system ska installeras på fordonen som kraftigt försvårar missbruk och gör att manipulering av dessa system blir mer komplicerat. Systemet ska göra det möjligt för Göteborgs Spårvägar att på ett bättre sätt kunna identifiera vem som framför fordonet. Det nya systemet kommer även möjliggöra utökad positionering av fordonet.
7. Bantekniks samtliga medarbetare ska utbildas i samtliga arbetsregler och arbetsinstruktioner samt att därefter kvittera dem skriftligen.
8. Fordonssamordnare får i uppdrag att dagligen och regelbundet kontrollera inloggning och fordonspositioner. Fordonssamordnare får även i uppdrag att följa upp de uppgifter som åligger befattningen gruppchef i sammanhanget.
9. Samtliga rutiner följs upp och kontrolleras av avdelningschef på veckobasis samt av affärsområdeschef på månadsbasis med tillhörande korrigerande åtgärder.
10. För att kunna påvisa eventuellt individansvar för medarbetare och eventuell påföljd kommer Göteborgs Spårvägar att beställa en fördjupad kontroll per individ för hela 2019 av KPMG. Den fördjupande kontrollens organisation ska samarbeta med polisen.

4. Utredning – Arbetstid

Kopplat till Visselblåsningar med ärendenummer 25-2019, 25b-2019, 25d-2019, 25g-2019, 25i-2019, 25k-2019, 25l-2019 och 25o-2019.

4.1 Sammanfattning – Arbetstid

De flesta visseblåsningar som inkommit till Göteborgs Stads visseblåsarfunktion och som rör Göteborgs Spårvägar AB handlar om att personer inom affärsområde Banteknik får utbetalt lön för timmar de inte arbetat.

Avdelningschefer och gruppchefer inom Banteknik har enligt uppgifter felaktigt skrivit under och godkänt övertids- och TA- rapporter, trots att de enligt uppgiftslämnare vetat att tidrapporterna inte är korrekta.

Uppgifterna pekar på att anställda som kallas "inofficiella ledare" gällande mängd av avvikande arbetstid gynnats genom att de fått betalt för arbete som de ej utfört och fått nattidsersättning, trots att arbetet utförts under ordinarie arbetstid på dagtid.

Uppgiftslämnarna pekar även på att personer arbetat effektiv tid två till fyra timmar men rapporterat och fått betalt för åtta timmars arbetstid. Allt detta ska enligt uppgiftslämnaren ha skett, trots att den som godkänt rapporterna varit medveten om att rapporterna inte varit korrekta.

Medvetna och planerade fördröjningar av ett arbete utan egentligt motiv samt schemaändringar, har enligt uppgifterna gjorts för att förskjuta arbetstiden till en tid på dygnet då man kan få övertidsersättning eller extra ersättning för obekväm arbetstid.

Detta har enligt uppgiftslämnarna medfört extra kostnader för Göteborgs Spårvägar och trafikkontoret i Göteborgs Stad.

4.2 Analys orsak – Arbetstid

Uppgifter angivna nedan i punkt 5.3 utgör ett stöd till Göteborgs Spårvägars slutsats att en orsak bakom felaktigheter och medvetet fusk med arbetstidsrapportering inom avdelning Produktion är bristande ledarskap, medarbetarskap, intern styrning samt uppföljning och kontroll.

Att medvetet rapportera fel och planera så att lönen blir så stor som möjligt är enligt KPMG:s arbetsmaterial ett utbrett beteende inom vissa delar av Banteknik.

4.3 Resultat – Arbetstid (KPMG)

Då analys av arbetstider är ett omfattande arbete har KPMG börjat med mindre "stickprov" för att identifiera relevanta och genomförbara analyser.

Analys av arbetstid har på aggregerad nivå inriktats på följsamhet mot gällande regelverk som exempelvis att reglerad vila följs och att tillåten mängd övertid ej överskrids.

4.3.1 Informell ledare 1 – avdelning Signal

Beredskap enkel övertid (BERENOEV) – Övertid under beredskap vardag. Det är ett sätt att rapportera i lönesystemet.

Avvikelse: Under 2018–236,58 timmar, Enligt ATL max övertid är 200 timmar under kalenderår.

Beredskap kvalificerad övertid (BERKVOEV) – Övertid under beredskap vardag. Det är ett sätt att rapportera i lönesystemet.

Avvikelse: Under 2018 – 362,85 timmar, Enligt ATL max övertid är 200 timmar under kalenderår.

Veckovila – Avvikelse: Från 2018-08-06 till 2018-08-12; från 2018-09-17 till 2018-09-23; från 2018-12-10 till 2018-12-16; från 2019-03-11 till 2019-03-17.

Dygnsvila – Frågan är fortsatt under utredning.

Tillfälligt förändrad Arbetstid

2018 januari, mars, april, maj, juni, juli, oktober, december – Totalt 128 timmar/8 832 kronor.

2019 februari, mars, maj juni – Totalt 96 timmar 76 813 kronor.

4.3.2 Informell ledare 2 – avdelning Signal

Beredskap enkel övertid (BERENOEV) – Övertid under beredskap vardag.

Avvikelse: Under 2018 – 205,06 timmar, Enligt ATL max övertid är 200 timmar under kalenderår.

Veckovila – Avvikelse: Från 2018 -01 -08 till 2018-01-18; från 2018-02-19 till 2018-03-01; från 2018-04-03 till 2018-12-16; från 2018-04-03 till 2018-04-13, från 2018-05-till 2018-05-24, från 2018-06-18 till 2018-06-28, från 2018-07-30 till 2018-09-09, från 2018-09-10 till 2018-09-20, från 2018-10-29 till 2018-11-08, från 2018-12-03 till 2018-12-13, från 2019-01-14 till 2019-01-24, från 2019-02-25 till 2019-03-07, från 2019-04-01 till 2019-04-11, från 2019-04-15 till 2019-04-24, från 2019-05-10 till 2019-05-17, från 2019-06-10 till 2019-06-20.

Dygnsvila – Frågan är fortsatt under utredning.

Tillfälligt förändrad Arbetstid

2018 februari, april, maj, september, oktober, november, december – Totalt 128 timmar/8 832 kronor.

2019 varje månad från januari till juni – Totalt 2019 – 152 timmar/10 792 kronor,

Informell ledare 2 – Tar ut TA varje vecka under 2019.

4.3.3 Informell ledare 3 – avdelning Kontaktledning

Beredskap enkel övertid (BERENOEV) – Övertid under beredskap vardag.

Avvikelser: Under 2018–296,07 timmar, Enligt ATL max övertid är 200 timmar under kalenderår.

Beredskap kvalificerad övertid (BERKVOEV) – Övertid under beredskap vardag.

Avvikelser: Under 2018–290,02 timmar, Enligt ATL max övertid är 200 timmar under kalenderår.

Veckovila – Avvikelser: Från 2018 -01 -02 till 2018-01-12; från 2018-02-19 till 2018-03-02; från 2018-03-19 till 2018-03-29; från 2018-04-08 till 2018-04-14 , från 2018-05-02 till 2018-05-09, från 2018-05-28 till 2018-06-05, från 2018-06-18 till 2018-06-28, från 2018-09-03 till 2018-09-13, från 2018-10-15 till 2018-10-27, från 2018-10-29 till 2018-11-08, från 2018-11-26 till 2018-12-06, från 2019-01-05 till 2019-01-11, från 2019-02-11 till 2019-02-21, från 2019-03-25 till 2019-03-31, från 2019-04-08 till 2019-04-18, från 2019-04-29 till 2019-05-17.

Dygnsvila – Frågan är fortsatt under utredning.

Tillfälligt förändrad Arbetstid

2018 10 av 12 månader (januari, februari, mars, maj, juni, september, oktober, november, december) totalt 186 timmar/12 834 kronor.

2019 varje månad från januari till juni (totalt 2019 – 160 timmar/11 360 kronor),

Informell ledare 3 tar ut TA varje vecka under 2019.

4.3.4 Informell ledare 4 – Avdelning Kontaktledning

Beredskap enkel övertid (BERENOEV) – Övertid under beredskap vardag.

Avvikelser: Under 2018 – 231,72 timmar, Enligt ATL max övertid är 200 timmar under kalenderår.

Beredskap kvalificerad övertid (BERKVOEV) – Övertid under beredskap vardag.

Avvikelser: Under 2018 – 302,35 timmar, Enligt ATL max övertid är 200 timmar under kalenderår.

Veckovila – Avvikelser: Från 2018 -01 -08 till 2018-01-18; Från 2018 -03 -19 till 2018-03-29; Från 2018 -04-09 till 2018-04-20; Från 2018 -05-02 till 2018-05-09; Från 2018 -06-11 till 2018-06-21; Från 2018 -07-23 till 2018-08-02; Från 2018 -09-10 till 2018-09-21; Från 2018 -10-15 till 2018-10-26; Från 2018 -11-26 till 2018-12-06; Från 2018 -12-10 till 2018-12-20; Från 2019-01 -29 till 2019-02-07; Från 2019-02-25 till 2019-03-07; Från 2019-03-25 till 2019-04-04; Från 2019-05-02 till 2019-05-19; Från 2019-05-27 till 2019-06-06;

Dygnsvila – Frågan är fortsatt under utredning.

Beredskap samtidigt med arbetstid – Fredag 2018-09-14: 22:00-06:00-8 timmar och 2018-09-14 Beredskap Enkelt och Beredskap Kval 15:30-07:00. Detta borde ej vara möjligt.

Tillfälligt förändrad Arbetstid

2018 juni, september, november – totalt 32 timmar/2 208 kronor.

2019 januari – 8 timmar/586 kronor.

4.3.5 Informell ledare 5 – avdelning Svets

Beredskap kvalificerad övertid (BERKVOEV) – Övertid under beredskap vardag.

Avvikelser: Under 2018 – 362,1 timmar, Enligt ATL max övertid är 200 timmar under kalenderår.

Veckovila – Avvikelser: Från 2018 -04 -15 till 2018-04-27; Från 2018 -05 -02 till 2018-05-09; Från 2018 -05 -28 till 2018-06-07; Från 2018 -06 -18 till 2018-06-29; Från 2018 -08-06 till 2018-08-16; Från 2018 -08-20 till 2018-09-06; Från 2018 -09-24 till 2018-09-30; Från 2018 -10-08 till 2018-10-18; Från 2018 -10-29 till 2018-11-08; Från 2018 -12-10 till 2018-12-20; Från 2019-02-25 till 2019-03-03; Från 2019-03-18 till 2019-03-28; Från 2019-04-01 till 2019-04-11; Från 2019-05-02 till 2019-05-10; Från 2019-05-20 till 2019-05-29;

Dygnsvila – Frågan är fortsatt under utredning.

Beredskap samtidigt med arbetstid: Fredag 2018-04-20: 22:00-06:00-8 timmar och 2018-04-20 Beredskap Enkelt och Beredskap Kval 15:30-07:00.

Tillfälligt förändrad Arbetstid – Bara i april, maj och juni 2018 och i februari, april och juni 2019 totalt 2018 – 136 timmar/9 384 kronor, totalt 2019 – 64 timmar/4 544 kronor.

4.4 Spårslag 1-4 – Tillfälligt förändrad arbetstid

4.4.1 Personer som erhållit mest TA-ersättning

Anställd 1 – 2019 varje månad från januari till juni, totalt 2019-152 timmar/ 10 792 kronor

Anställd 2 – 2019 varje månad från januari till juni, totalt 2019-160 timmar/ 11 360 kronor

Anställd 3 – 2019 varje månad från januari till juni, totalt 2019-554 timmar/ 38 624 kronor, 2018 varje månad från januari till december -totalt 664 timmar/ 45 816 kronor.

Anställd 4 – 2019 varje månad från januari till juni, totalt 2019-601 timmar/ 42 600 kronor, 2018 varje månad från januari till december förutom oktober, totalt 576 timmar/ 39 744 kronor.

Anställd 5 – 2019 varje månad från januari till juni, totalt 2019-352 timmar/ 24 992 kronor, 2018 januari, februari, juni, juli, augusti, september, oktober, november, december, totalt 568 timmar/ 39 192 kronor.

Anställd 6 – 2019 varje månad från januari till juni, totalt 2019–672 timmar/ 47 712 kronor, 2018 varje månad från januari till december, totalt 808 timmar/ 55 752 kronor.

Anställd 7 – 2019 varje månad från januari till juni, totalt 2019–712 timmar/ 50 552 kronor, 2018 varje månad från januari till december, totalt 800 timmar/ 55 200 kronor.

Anställd 8 – 2019 varje månad från januari till juni, totalt 2019–334 timmar/ 23 714 kronor, 2018 januari, februari, juni, juli, augusti, oktober, november, december, totalt 376 timmar/ 25 994 kronor.

Anställd 9 – 2019 varje månad från januari till juni, totalt 2019–592 timmar/ 42 032 kronor, 2018 alla månader förutom juli-totalt 662 timmar/ 45 678 kronor

4.4.2 Spårslag 1–4 Tillfälligt förändrad arbetstid, Sammanställning kostnad (skall verifieras)

Totalt utbetalt TA för avdelning Spår 2018: 365 888 SEK (skall verifieras).

Totalt utbetalt TA för avdelning Spår januari till juni 2019: 313 394 SEK (skall verifieras).

KPMG noterar att TA tas ut även då de anställda har semester. KPMG rekommenderar att detta undersöks ytterligare för att klargöra alla fakta kring detta förfarande.

4.5 Åtgärder – Arbetstid

Som beskrivits ovan är Göteborgs Spårvägars främsta syfte med det arbete vi just nu genomför och kommer att fortsätta med systematiskt, att åtgärda de brister som framkommit i vår utredning.

Göteborgs Spårvägars åtgärder för att tydliggöra vad som är en korrekt hantering av Göteborgs Spårvägars arbetstid och löneersättningar är följande:

1. Vad gäller korrekt lön och arbetstid i förhållande till genomförd arbetsinsats ska nya regler, rutiner och instruktioner omedelbart tas fram för att komplettera och tydliggöra processen gällande en korrekt hantering med tillhörande effektivitet.
2. En ny befattning, Personalplanerare, inrättas för att förbättra planering av arbete, dess schemaläggning samt kontroll korrekt utförande och dess administration.
3. För att komma till rätta med problemet med avvikande från arbetsplats i förhållande till schema inrättas en ny organisation med uppgift planera, schemalägga, bereda, följa upp och fakturera arbete samt att korrekta arbetstidsuppgifter går till den nya befattningen Personalplanerare.
4. Förbättrad metod med tillhörande ansvar gällande planering (avdelning Tjänster) och utförande (avdelning Produktion) av utförande av arbete ska konstrueras.
5. Ett nytt system som bygger på principen "stämpelklocka" införs. Tekniken som kommer att användas för att koppla arbetstid till individ är byggt på ett system där personen identifierar sig med "sign in" och "sign out".
6. Bantekniks samtliga medarbetare ska utbildas i samtliga arbetsregler och arbetsinstruktioner samt därefter kvittera dem skriftligen.
7. Ovanstående rutin följs upp och kontrolleras av avdelningschef på veckobasis samt av affärsområdeschef på månadsbasis med tillhörande korrigerande åtgärder.
8. För att kunna påvisa eventuellt medarbetarindividuansvar och eventuell påföljd kommer Göteborgs Spårvägar att beställa en fördjupad kontroll per individ för hela

2019 av KPMG. Den fördjupande kontrollens organisation ska samarbeta med polisen.

5. Utredning – Entreprenadmaterial

Kopplat till Visselblåsningar med ärendenummer 25b-2019 och 25n-2019.

5.1 Sammanfattning – Entreprenadmaterial

Två av visseblåsningarna som inkommit Göteborgs Stads visseblåsarfunktion handlar om stöld och missbruk av entreprenadmaterial.

Det handlar enligt information från visseblåsare om att man på Bantekniks, och till viss del även trafikkontorets, bekostnad medvetet beställt för mycket material som sedan använts till privata arbeten samt att även Bantekniks maskiner används för privata arbeten.

Därutöver beskrivs även hur Bantekniks maskiner ”plötsligt försvinner på de mest konstiga sätt....” (*Visselblåsning med Ärendenummer 25n-2019*).

Tipsen går ut på att en chef specifikt, vidare kallad *Chef 1*, skulle känt till dessa förhållanden men blundat för dem.

Visseblåsaren i ärenden kopplade till entreprenadmaterial, vidare kallad *V1*.

Inga av *V1*:s uppgifter som rör entreprenadmaterial har kunnat styrkas. Inga av de e-postmeddelanden *V1* uppger ha skickats mellan olika funktioner och personer har återfunnits när e-postkorgarna hämtats ut och gåtts igenom.

Göteborgs Spårvägar har möjlighet att återskapa även raderad e-post.

5.2 Analys orsak – Entreprenadmaterial

Göteborgs Spårvägar har inte utifrån den fakta som hittills framkommit kunnat styrka att det finns någon grund för de uppgifter som framkommit om stöld och missbruk av entreprenadmaterial. Det är därför inte relevant att i denna delrapport diskutera orsaker till sådana eventuella företeelser.

5.3 Resultat – Entreprenadmaterial (KPMG)

I samråd med KPMG gällande ”extra materialbeställningar till privata jobb” fastställs att merparten av den planering och kalkylering som föregår ett arbete inte är standardiserad då projektens innehåll kontinuerligt varierar. Merparten av entreprenadmaterialen förbrukas (används/grävs ned) och går således inte att jämföra i efterhand.

Således är det inte möjligt att kontrollera och därmed bevisa att oegentligheter med entreprenadmaterial.

De arbetsfordon, eller specialfordon som enligt *V1*:s uppgifter ska ha använts för privata arbeten är inte ISA-utrustade och går därför inte att spåra.

I klagörande intervjuer med en av de chefer, här kallad *Chef 1*, som skulle känt till exempelvis stölder av maskiner, framkommer att personen inte förstår sammanhanget. *Chef 1* ansvarar dessutom inte för själva den direkta planeringen eller själva produktionen.

Chef 1 dementerar vetskap om att maskiner skulle ha försvunnit och att hen skulle ha haft vetskap om vem som i så fall genomför dessa eventuella stölder.

Göteborgs Spårvägar drar efter sammanvägd bedömning slutsatsen att stöld av maskiner inte kan bevisas samt att det finns en uppenbar risk att V1 har ett personligt intresse i att misskreditera *Chef 1*.

Otillåten användning och stöld av entreprenadmaterial utreds inte vidare.

5.4 Åtgärder – Entreprenadmaterial

Även om otillåten användning och stöld av entreprenadmaterial i dagsläget inte utreds vidare, vill Göteborgs Spårvägar säkerställa så att sådana företeelser, om det förekommit, inte ska fortgå, alternativt inte ska få hända i framtiden.

Göteborgs Spårvägars åtgärder för att tydliggöra vad som är en korrekt hantering av Göteborgs Spårvägars egendom är följande:

1. Standardiserade bedömningar och arbetssätt arbetas fram så att korrekt arbets- och materialförbrukning kan planeras samt kontrolleras vid själva arbetsutförandet.
2. Uppföljning och kontroll planeras att genomförs med den nya oberoende befattningen Säkerhetsutvecklare Bana.
3. Samtliga bilar och arbetsfordon ska utrustas med ny GPS positioneringsfunktion samt en ny funktion som gör det möjligt att bättre identifiera vem som framför ett fordon. Detta för att Göteborgs Spårvägar inte anser att ISA-systemet uppfyller våra behov. ISA-systemet kan enkelt demonteras och manipuleras och kan inte användas på arbetsfordon.
4. Stöldbegärligt material och egendom ska stöldmärkas.
5. Det befintliga passer- och inbrottssystemet som idag sitter installerat på Bantekniks anläggningar ska revideras eller uppgraderas. Om detta inte anses rimligt för att fylla önskad funktion installeras ett nytt passersystem för att säkerställa att ingen obehörig får tillgång till Bantekniks material eller egendom.
6. En ny tillträdesstruktur ska konstrueras och genomföras.
7. Samtliga rutiner följs upp samt materialinventering ska genomföras av gruppchef per veckobasis, fordonsansvarig samt lagerchef per månadsbasis.
9. Göteborgs Spårvägar kommer inte att beställa en fördjupad kontroll av KPMG.

6. Utredning – Koppar

Kopplat till Visselblåsningar med ärendenummer 25-2019, 25b-2019, 25c-2019 och 25e-2019.

6.1 Sammanfattning – Koppar

Uppgifter som inkommit till Göteborgs Stads visselblåsarfunktion handlar om hur man inom avdelning Kontaktledning satt i system att återvinna endast en bråkdel av den koppar som plockas ner på ett korrekt sätt.

Resterande koppar säljs enligt uppgiftslämnaren "svart" till "metallköpare". Vinsten för den koppar som säljs svart fördelas sedan enligt uppgiftslämnaren över "kollektivet".

Göteborgs Spårvägar AB tolkar "kollektivet" som enhet Kontaktledning utifrån den information som framkommit i Visselblåsningarna.

"Kontaktledningsgruppen säljer koppartråd och tar pengarna i egen ficka..."

Försäljning utav begagnad koppartråd, svart. Som Gruppen går ut och äter o dricker sprit på krogen."

(Visselblåsning 25c-2019)

"Försäljning av koppartråd. Detta görs av kontaktledning med Deras chef´s tysta godkännande..."

Gå igenom vart pengarna har hamnat gällande koppartråden som har tagits ner. Det måste väl finnas någon skrotkassa att kontrollera förmodar jag, vi har väl intern kontroll"

(Visselblåsning 25e-2019)

6.2 Analys orsak – Koppar

Göteborgs Spårvägar har inte hittills kunnat styrka att det finns någon grund för de uppgifter som framkommit om stöld och svart försäljning av koppar. Därför är det inte relevant att i denna delrapport diskutera orsaker till sådana eventuella företeelser.

6.3 Resultat – Koppar (KPMG)

År 2014–2015 påbörjades ett projekt där koppartråd med dimensionen 80 kvadrat skulle bytas ut mot dimensionen 100 kvadrat.

På grund av bristfällig dokumentation, främst före 2019, är det inte möjligt att på ett tydligt sätt kontrollera att den mängd koppar som plockats ner under tiden då projektet startade till dags datum överensstämmer med den mängd koppartråd som återvunnits genom försäljning till Stena Recycling.

En fördjupad analys där Bantekniks dokumenterade mängd koppartråd som ska ha monterats ned kvittats mot vågsedlar där försäljningskostnad framgår har gjorts för år 2019.

Det som kan upplevas som märkligt är att avdelning Kontaktledning förefaller ha lämnat in mer kopparskrot under 2019 än de tagit ned.

Fördjupad kontroll indikerar att nedtagen kontaktledning korresponderar med den mängd kontaktledning som lämnats till Stena Recycling för år 2019.

En möjlig förklaring enligt KPMG:s arbetsmaterial är att viss del av skrotet härrör från verksamhetsåret 2018 alternativt att det uppskattat slitaget på koppartråden är för högt. Enligt initierade källor på Banteknik är en vanlig uppskattning att koppartråden som plockas ner har en förslitningsgrad på cirka 40 procent.

ARBETSMATERIAL				
Kontaktledning koppartråd år 2019				
	Genomförda arbeten 2019(m)	Uttag meter 2019	Demonerat 2019, 100 kvadrat (m)	Demonerat 2019, 80 kvadrat (m)
Sträcka faktiskt genomförda arbeten				
A-banan	1 500	3 000	1 500	
Vasaplatsen - Grönsakstorget	900	1 500		900
Kungsladugård	1 334			1334
- Kurva 1	244			
- Kurva 2	175			
- Raka 2	150			
Majvallen - Djurgårdsplan rondellen	1 175	1 500		1175
Musikvägen - Positivgatan	300		300	
Welandergatan - Töpelsgatan	400		400	
Ekestrådgatan - Väderilsgatan	4 200	4 500	4 200	
Frolundatunnel - Brilljantgatan	500		500	
Tunnel 99	500			
Tunnel 50	500			500
Tunnel 49			500	
Änggården - Marklandsgatan	1 000		1 000	
Godhem				569
Karl Johansgatan - Majorna		1 500		
Summa	12 878	12 000	8 400	4 478
Vikt kontaktledning 100 kvadrat		0,9	kg/m ledning	
Vikt kontaktledning 80 kvadrat		0,7	kg/m ledning	
Vikt uppsatt kontaktledning 100 kvadrat		7 560	kg	
Vikt uppsatt kontaktledning 80 kvadrat		3 135	kg	
Vikt demontage 100 kvadrat		4 914	kg	
Vikt demontage 80 kvadrat		2 037	kg	
Slitage		35%		
Total vikt demonterad kontaktledning		6 951		
Inskickat material i kilo CU skrot, OH-wire, till Stena Recycling 2019		10 560	kg	
Differens nedtaget - inlämnat 2019		-3 609	kg	

Enligt KPMG:s beräkningsmall ovan, lämnas det in till försäljning, mer kopparskrot än vad som har tagits ned 2019. Det kan innebära kopparrester från 2018 in till 2019 eller osäkerheter i beräkningsmodellerna.

Detta kan däremot enligt Göteborgs Spårvägar inte användas som bevis för att det faktiskt förekommit fusk och svart försäljning av koppartråd 2019. Osäkerheterna i ingångsvärdena i beräkningsmallen är enligt oss för stora för att anses utgöra grund för konkreta slutsatser.

Det är därför lämpligt att genomföra en fördjupad analys där genomförda arbeten jämförs med uttagen koppartråd och inlämnat kopparskrot för att med säkerhet fastställa om kopparskrot saknas bakåt i tiden. För att få en förklaring till vari differenserna kan ha uppstått krävs en liknande uträkning för 2017 och 2018 som den som gjorts för 2019.

6.4 Åtgärder – Koppar

Även om otillåten användning och stöld av koppar i dagsläget inte kan styrkas för 2019, vill Göteborgs Spårvägar säkerställa så att sådana företeelser, om det förekommit, inte ska fortgå, alternativt inte ska få hända i framtiden.

Göteborgs Spårvägars åtgärder för att tydliggöra vad som är en korrekt hantering av Göteborgs Spårvägars egendom är följande:

1. Vad gäller korrekt mängd försäljning av koppar i förhållande till nedmonterad koppar ska nya regler, rutiner och instruktioner omedelbart tas fram för att komplettera och tydliggöra processen gällande en korrekt hantering.
2. Daglig mängd nedmonterad, monterad koppar i rätt dimension, meter och vikt ska redovisas av arbetslagen och kontrolleras av gruppchef.
3. Samtliga rutiner följs upp samt materialinventering av koppar på fordon ska genomföras av gruppchef per veckobasis. Materialinventering av koppar i förråd ska genomföras av lagerchef per veckobasis samt av avdelningschef på månadsbasis med tillhörande korrigerande åtgärder.
4. För att kunna påvisa eventuellt medarbetarindividuansvar och eventuell påföljd kommer Göteborgs Spårvägar att beställa en fördjupad kontroll för hela 2017–2018 av KPMG. Den fördjupande kontrollens organisation ska samarbeta med polisen.

7. Utredning – Arbetsmiljö

Kopplat till Visselblåsningar med ärendenummer 25-2019, 25b-2019, 25h-2019, 25j-2019, 25m-2019 och 25p-2019.

7.1 Sammanfattning – Arbetsmiljö

I visseblåsningarna som inkommit Göteborgs Stads visseblåsarfunktion framkommer att det finns arbetsmiljöproblem inom Banteknik.

Framförallt tre personer, nedan kallade avdelningschef 1, gruppchef 2 och medarbetare 1 är utpekade som de individer som stått för trakasserier av framförallt gruppchef 1.

Trakasserier ska enligt uppgift ha varit så allvarliga att de till slut resulterade i att den utsatta gruppchefen känt sig tvungen att avsluta sin anställning.

Ytterligare uppgifter pekar ut nuvarande affärsområdeschef samt avdelningschef 1 på det sätt att dessa känt till trakasserier men valt att inte agera.

”Det har inte funnits någon ledning och styrning på Banteknik över huvud taget. Man får prata hur man vill. Blatte, Bög, Sängvätare och invandrarsjävel är ord som förekommit vid fikabordet” – Gruppchef 1.

Nuvarande affärsområdeschef påbörjade sin tjänst 2019-09-13.

Då ärendena pekar på Bantekniks affärsområdeschef, avdelningschef 1, medarbetare 1 samt gruppchef 2 har utredningen med påföljande klargörande samtal genomförts av VD.

I nuläget går beskrivningarna av vad som hänt mellan de involverade i många delar isär. Det föreligger baserat på samtalen synpunkter om bristande leveranskvalitet och för höga nivåer av TA tillägg för medarbetarna på enhet Spår samt utifrån samtal och visseblåsartips synpunkter på dåligt bemötande i olika arbetssituationer.

7.2 Analys orsak – Arbetsmiljö

Affärsområde Banteknik behöver åtgärda brister i både i det systematiska arbetsmiljöarbetet och i den psykosociala arbetsmiljön.

Göteborgs Spårvägar anställde 2017 en arbetsmiljösamordnare för att man var medveten om brister inom det systematiska arbetsmiljöarbetet. Den kritik Göteborgs Spårvägar tog emot från Göteborgs Stads stadsrevision 2018 bekräftade även den bilden och bolaget har därefter kraftsamlat för att förbättra det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Orsakerna till brister i arbetsmiljön inom främst Banteknik kan antas vara flera, dels att man inom Göteborgs Spårvägar brustit i det systematiska arbetsmiljöarbetet, men även att det har rått en ”låt-gå”-mentalitet i ledarskapet och att en jargong som inte ska vara acceptabel i ett modernt företag har tillåtits.

Att vara anställd inom Göteborgs Spårvägar medför rättigheter men också skyldigheter. Dessa skyldigheter som har med ett gott medarbetarskap att göra har varit otydliga eller okända i medarbetarleden.

7.3 Resultat – Arbetsmiljö

Vid samtal 2019-11-13 med avdelningschef 1 framförs synpunkter på enhet Spårs leverans. Brister som enligt avdelningschefen beror på bristande yrkeskompetens inom fackområdet Spår samt ett chefskap som är kontorsbaserat och inte trafikmiljöbaserat. Avdelningschefen förnekar bestämt att hen har trakasserat gruppchef 1 men har däremot (som tillförordnad chef över gruppchef 1 sommaren 2019) tydligt anmärkt till gruppchef 1 att de för Banteknik mycket höga nivåerna gällande bland annat medarbetarnas TA-tillägg (för enhet Spår) inte är acceptabla (detta uttalande styrks med e-post). Avdelningschefen berättar att medarbetaren och medarbetare 1 har haft en intensiv dialog med gruppchef 1 gällande bristande intresse och bristande leverans kvalitet. Avdelningschefen förnekar bestämt trakasserier.

Vid samtal 2019-11-13 med medarbetare 1 framförs att han inte anser att gruppchef 1 är kompetent. Medarbetare 1 berättar att han med sin mångåriga beredningserfarenhet initialt försökt att både hjälpa och utbilda gruppchef 1 inom fackområdet, men utan att få något intresse tillbaka. Medarbetare 1 erkänner att han har humör och ibland formulerar sig bristfälligt i både muntlig och skriftlig konversation. Medarbetare 1 berättar att han har haft en mycket tydlig arbetsdialog med gruppchef 1 då det är medarbetare 1 som planerar och bereder arbetena men också är den som drabbas negativt när arbetet inte blir korrekt gjort. Medarbetare 1 förnekar bestämt trakasserier. Vid klargörandessamtalet erhöll medarbetare 1 en muntlig erinran gällande dåligt språkbruk som kunnat styrkas gentemot gruppchef 1.

Vid samtal 2019-11-13 med gruppchef 2 framförs att han trodde att han och gruppchef 1 hade ett gott samarbete och dialog då de båda är gruppchefer. Gruppchef 2 berättar att han dock påpekat att tack vare mycket höga nivåer av TA-tillägg till medarbetarna på gruppchefs 1 enhet ville nu medarbetarna hos gruppchef 2 lämna enheten till förmån för gruppchefs 1 enhet. Gruppchef 2 berättade vidare att tack vare att gruppchef 1 inte var "ute och kontrollerade" enheten så fick gruppchef 2 negativ kritik från sina medarbetare när hen var "ute och kontrollerade". Gruppchef 2 påpekade för gruppchef 1 både "personallämmandet samt den negativa kritiken" och medger att hen kan ha använt en tuff jargong bland annat benämningen idiot till gruppchef 1. Gruppchef 2 medger att det ibland kan vara "en gemytlig men rå jargong" på arbetsplatsen och hen kan även generellt ha använt ordet "blatte". Gruppchef 2 berättar att hen senare som tillförordnad efter att gruppchef 1 slutat funnit leveransbrister. Gruppchef 2 förnekar bestämt trakasserier av gruppchef 1. Vid samtalet erhöll gruppchef 2 en muntlig erinran gällande språkbruket av VD.

Vid samtal 2019-11-13 med chef 1 framförs att merparten av ovanstående ärendenummer har inträffat före det att hen påbörjade sin anställning som ny chef vid Banteknik. Chefen har dock träffat gruppchef 1 under sin introduktionsperiod gällande situationen för gruppchef 1 och dennes egna uppsägning. Chefen medger att hen har känt till meningsskiljaktigheter gällande själva arbetet rörande gruppchef 1 vs medarbetare 1 och gruppchef 2, men inte att det varit av trakasserande karaktär. Chefen gav besked till gruppchef 1 att hen var skyldig att arbeta under uppsägningstiden, men valde att efter gruppchef 1 genomfört avslutningssamtal med HR-chef att senare arbetsbefria och hemförlova gruppchef 1. Chefen förnekar bestämt att hen trakasserat gruppchef 1. Chefen poängterar att hen inom ramen för visselblåsningarna gällande fordon, arbetstid, kopparmaterial och entreprenadmateriel har satt igång både verksamhetsutvecklingsarbete samt arbetsmiljöutvecklingsarbete.

7.4 Åtgärder – Arbetsmiljö

1. En arbetsmiljösatsning kommer att genomföras för medarbetarna på Banteknik. Satsningen består av aktiviteter för att främja organisatoriska och kompetensmässiga förutsättningar för ett vidareutvecklat systematiskt arbetsmiljöarbete. Start november 2019.
2. Ledar- och kulturprogram ska konstrueras för genomförande under 2020.
3. Göteborgs Stads medarbetarundersökning genomförs inom hela Göteborgs Spårvägar i november 2019. Resultaten ger grund för kompletterande åtgärder.
4. Göteborgs Spårvägar kommer inte att beställa en fördjupad kontroll av KPMG gällande arbetsmiljö.

Uppföljning av Handlingsplan, Svar på Stadsrevisionens granskningsredogörelse av Göteborgs Spårvägar AB verksamhetsåret 2018

Område	Aktivitet	Uppföljning191114	Handlingsplan fastställd i styrelsen 190614
Generellt	Koncernen har sedan revisionen genomfört åtgärder som faller utanför rekommendationerna i granskningen. Åtgärder gäller exempelvis översyn av rekryteringsprocess och inköpsprocess och uppdatering av internkontrollplan. Uppföljning av resultat av interkontroll inom områdena inköp, arbetsmiljö, rekrytering och lönebildning görs löpande i månadsrapporter till styrelser i koncernen.	Fortsatt arbete med rapportering och utveckling av internkontroll har skett under perioden. Styrelsen har fått uppföljning av resultat från internkontroll i varje månadsrapport.	
Rutin mot mutor	<u>Kännedom och förståelse nuvarande anställda:</u> Göteborgs Stads policy och anvisning tas upp på samtliga APT inom bolaget. Förståelse skapas genom workshop kring utsatta lägen i aktuell yrkesgrupp.	Ej påbörjad.	Kommunikationsmaterial och workshop tas fram till stöd för chefer. Workshop genomförd i koncernledning senast 191231 Ansvar: Chefer Ekonomi och HR Samtliga APT (arbetsplatsträffar) genomgångna senast 200630. Ansvar: Affärsområdeschefer, stödchefer.
	<u>Kännedom och förståelse nyanställda:</u> Samma information/workshop läggs in i introduktionsdag för nyanställda.	Planering för introduktionsdag pågår.	Introduktionsdag genomförd senast 191231. Därefter genomförs introduktionsdag minst 2 ggr årligen med nyanställda. Ansvar HR-chef.
	<u>Kontroll av efterlevnad:</u> Internkontrollplan uppdateras med kontrollpunkter för introduktion av nyanställda.	Ny kontrollplan ej fastställd beroende av ny budgetprocess (beslut februari 2020).	Kontrollplan för 2020 fastställs i samband med beslut om budget under ht 2019. Ansvar Chef Ekonomi.
Rutin för bedömning av bisysslor	Delegationsordning kompletteras med att VD, HR-chef samt affärsområdeschef får fatta beslut om bisyssla.	Ny delegationsordning ej upprättad kopplat till omorganisation.	Ny delegationsordning upprättad senast 191231. Ansvar VD
		Samtliga chefer har tagit del av och reflekterat kring bisyssla och jäv utifrån sin och sina medarbetares yrkesroll.	Regler om bisyssla tas upp i samband med ledarträff senast 191231. Ansvar HR-chef. Kommentar: Fråga om bisyssla ställs vid ansökning om tjänst samt i årligt utvecklingssamtal. Ska dokumenteras

Uppföljning av Handlingsplan, Svar på Stadsrevisionens granskningsredogörelse av Göteborgs Spårvägar AB verksamhetsåret 2018

		Chefer har fått reflektera kring hur de säkerställer ett aktivt förhållningssätt kopplat till bisyssla och jäv i de APT-grupper där det är relevant utifrån roll.	oavsett ja/nej vid anställning därefter vid förändring av bisyssla.
Det systematiska, organisatoriska och sociala arbetsmiljöarbetet	Genomföra årlig uppföljning av det systematiska arbetsmiljöarbetet enligt AFS 2001:1 §11.	Enkätundersökning genomförd. Enkät svar är analyserade, workshop om förbättringsförslag är genomförd och resultatet är dokumenterat i en handlingsplan. Planen ska nu fastställas och integreras i planarbetet 2020.	Genomföra bred undersökning av nuläget via enkät för ändamålet. Enkät går till samtliga chefer och skyddsombud i koncernen senast 190930. Ansvar: HR-chef. Enkät svar analyseras och kompletteras vid behov med intervjuer. Resultat sammanställs i skriftlig rapport där förslag till förbättringar utifrån nuläget och plan för 2020s årliga uppföljning dokumenteras. Klart senast 191031. Ansvar: HR-chef Åtgärder integreras i planarbetet 2020. Ansvar: VD
	Förtydliga uppdragen för skyddskommittéer och säkerställ agenda till densamma.	KSG, ASG och LSG har fått uppdraget att vara skyddskommitté enligt fastställd rutinbeskrivning. Mall för agenda, protokoll och underlag till skyddskommitté är fastställd i verksamhetsledningssystemet Spåret.	KSG (Koncernsamverkansgrupp), ASG (Affärsområdessamverkansgrupp) och LSG (Lokal samverkansgrupp) ges uppdraget att vara skyddskommitté i nytt lokalt kollektivavtal. Förhandling om nya lokala avtal startar senast 20191231. Ansvarig HR-chef. Agenda till KSG, ASG, LSG ses över så att de innehåller punkter för skyddskommitté. Mall tas fram för protokoll. Klart senast 20190930. Ansvarig HR-chef.
	Process för framtagande av arbetsmiljömål och kommunikering av målen fastställs	Första omgång av skyddskommittéer är slutförd 191219. Mål kommer ej vara reviderade till 191231.	Framtagande av arbetsmiljömål sker i KSG, ASG, LSG där personalrepresentanter deltar. Mål reviderade senast 191231. Ansvarig HR chef.

Uppföljning av Handlingsplan, Svar på Stadsrevisionens granskningsredogörelse av Göteborgs Spårvägar AB verksamhetsåret 2018

	<p>Säkerställa följsamhet mot stadens arbetsmiljö- och medarbetarpolicy avseende beaktande och beräkning av personalekonomiska konsekvenser.</p>	<p>Personalekonomiska aspekter på sjukfrånvaro finns med som underlag till skyddskommittéernas arbete.</p> <p>Utbildning i arbetsmiljöarbete har genomförts. Även denna gång med inslag av personalekonomi för att öka viljan att investera i förebyggande av ohälsa.</p>	<p>Nyckeltal kring sjukfrånvaro, personalomsättning och arbetsskador tas fram och analyseras utifrån ekonomiskt perspektiv kvartalsvis från senast kvartal 1 2020. Ansvarig HR-chef.</p> <p>Resultat används som input i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Ansvarig VD</p> <p>Kommentar: Personalekonomiska aspekter på arbetsmiljöfrågorna (samlad sjukkostnad, kostnad per sjuktimme, etc) har använts under årets utbildningar i arbetsmiljö för chefer. Så kommer även att göras i kommande utbildningar.</p>
--	--	---	--

Bilaga 10.1

2019-11-21

Ärende gällande månadsrapport för oktober 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

Beslutsunderlag

Styrelsen
Ärendenummer 10.3

Handläggare Anne-Beate Silverfjäll

Telefon: 031-732 11 30

E-post: anne-beate.silverfjall@sparvagen.goteborg.se

Budget 2020

Förslag till beslut

I styrelsen:

Styrelsen föreslås att godkänna förslag till budget för 2020.

Sammanfattning

Handlingen omfattar Göteborgs Spårvägars förslag till budget. Ärendet redovisar också att Göteborgs Spårvägar kommer att arbeta fram en affärsplan samt verksamhetsplan för beslut i styrelsen februari 2020.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Trafikproduktionen för AO Spårvagn är baserad på Västtrafiks trafikbeställning för 2020. I övrigt har hänsyn tagits till kända förändringar i verksamheten. Dessutom har en i överenskommelse med Västtrafik en indexuppräknings skett på 2,3 % av föregående års budgetnivå samt ett tillägg på 10 mkr för koncernbildningen. AO Bantekniks budget har baserats på Trafikkontorets beräknade behov av tjänster.

Bedömning ur ekologisk dimension

Göteborgs Spårvägar kommer i sin kommande affärsplan 2020 att göra analyser och bedömningar utifrån den ekologiska dimensionen. Vi bidrar till det klimatstrategiska arbetet i staden genom att vi tillhandahåller kollektivtrafik.

Bedömning ur social dimension

Vår kollektivtrafikverksamhet har positiv inverkan för barn, mångfald, äldre och jämställdhet genom att bolaget skapar förutsättningar för alla att ta sig fram överallt i staden.

Samverkan

Samverkan har skett i koncernens samverkansgrupp 2019-11-14.

Bilagor

1. Budget 2020 med budget, prognos och investeringsförslag

Ärendet

Handlingen omfattar Göteborgs Spårvägars förslag till budget 2020. Ärendet redovisar också att Göteborgs Spårvägar kommer att arbeta fram en affärsplan samt verksamhetsplan utifrån Budget 2020 för beslut i styrelsen februari 2020.

Beskrivning av ärendet

KF har fattat beslut, 2019-11-13, om Budget 2020 för Göteborgs Stad och enligt ny budgetprocess ska styrelser och nämnder arbeta fram och föreslå Budget för styrelsen innan december månad. Affärsplaner och verksamhetsplaner inför 2020 ska senast beslutas under februari månad.

Bilaga 1 Budget 2020 med budget, prognos och investeringsförslag

VD:s kommentar till Budget 2020

Göteborgs Spårvägar AB skall agera självständigt i enlighet med huvudavtal och principavtal. I det följande kommenteras budgeteten 2020 för Göteborgs Spårvägar AB i sammanfattning men också uppdelat på respektive avtal.

Affärsplaner och Verksamhetsplaner kommer att arbetas fram 6/1-17/1 för att kunna presentera ett förslag till styrelsen 22/1. Beslut kommer sedan att tas på styrelsemötet i februari 2020 utifrån den nya politiskt beslutade budgetprocessen. Detta innebär i dagsläget att Affärsplaner och Verksamhetsplaner inte kan presenteras i budgethandlingen utan denna innehåller snarare en ekonomisk redovisning utifrån kända fakta.

Arbetet med Budget 2020 för AO Spårvagn har baserats på en överenskommelse med Västtrafik att utgå från budget 2019 som index uppräknas med 2,3% och där vi lagt till 10 mkr för koncern förändring. Baserat på tillkommande krav och uppgifter som ej var kända vid intäktsberäkningen har kostnader på ca 18 mkr tillkommit. Dessa redovisas i budgeten som en avdragspost från övriga kostnader.

Budgeten för AO Banteknik baseras på beräknade behov som framkommit i samtal med Trafikkontoret.

Den nya budgetprocessen med ny budget i KF under november samt affärsplaner och verksamhetsplaner i februari 2020 innebär att Göteborgs Spårvägars förslag till Budget måste kompletteras med förslag på Affärsplaner och Verksamhetsplaner. Då kommer också övergripande mål med indikatorer att redovisas.

Övergripande mål:

- Göteborg är en attraktiv storstad där alla ges chansen att kunna forma sina liv och ingen lämnas utanför
- Göteborg är en hållbart växande storstad med framtidstro
- Göteborg är en storstad med stabil ekonomi och hög tillväxt

Budget 2020 - Resultat per verksamhet

Resultaträkning i tkr	Helår		
	Budget 2020	Prognos 2019 (P10)	Bokslut 2018
AO Spårvagn			
Intäkter	987 949	926 700	939 733
Kostnader	-987 949	-897 670	-922 340
Resultat före Finansnetto	0	29 030	17 393
AO Banteknik			
Intäkter	167 405	170 969	175 903
Kostnader	-164 865	-166 125	-171 509
Resultat före Finansnetto	2 540	4 844	4 394
Projekt M33 & M34 (budget 2020)			
Intäkter	10 690	15 265	10 025
Kostnader	-10 690	-15 265	-10 025
Resultat före Finansnetto	0	0	0
Stödenheter	0	0	0
Internränta GS Buss	0	393	717
Finansiellt netto	500	53	-57
Resultat efter Finansnetto	3 040	34 320	22 445

Budget 2020 AO Spårvagn - Trafikavtalet för Spårvagnsverksamheten

Budget, prognos och investeringsplan

Resultaträkning 2018 - 2020

Resultaträkning i tkr	Helår				
	Budget 2020	Prognos 2019-P10	Avvikelse (Budget 2020 – Prognos 2019-P10)	Budget 2019	Bokslut 2018
Intäkter					
Linjetrafik o övr tr.tj. Spårvagn	866 005	809 618	56 387	806 618	790 048
Sålda tjänster	79 742	107 414	-27 672	137 166	124 340
Tilliv mot egna anlägg	0	3 040	-3 040	4 555	7 031
Övriga intäkter	42 203	6 628	35 575	5 117	18 228
Summa Intäkter	987 950	926 700	61 250	953 456	939 733
Kostnader					
Drift/Material/Tjänster	-188 148	-234 337	46 189	-264 337	-261 714
Lokalkostnader	-86 593	-57 128	-29 465	-62 677	-56 149
Övriga kostnader	-108 651	-79 056	-29 595	-79 793	-90 979
Personalkostnader	-591 164	-511 020	-80 144	-529 020	-498 259
Avskrivningar	-13 394	-16 129	2 735	-17 629	-15 239
Summa Kostnader	-987 950	-897 670	-90 280	-953 456	-922 340
Resultat före finansnetto	0	29 030	-29 030	0	17 393
Resultat före finansnetto %	0,00%	3,13%		0,00%	1,85%

Sammanfattning - Investeringsplan

År	2020	2021	2022
Investering (Mkr)	8,1	7,4	8,2

Antaganden och förutsättningar för budget 2020

I detta kapitel beskrivs de antaganden och förutsättningar som ligger till grund för budget och verksamhetsplanen.

Den första januari 2020 träder det nya trafikavtalet med Västtrafik i kraft. Avtalet bygger på partnerskap och innebär i vissa delar ett förändrat arbetssätt. Inom det ekonomiska perspektivet så innebär avtalet förändringar avseende uppbyggnad av budget för kommande år. Avtalet har inga fastställda ersättningsnivåer utan bygger på kostnadstäckning.

- Basen i verksamheten är trafikproduktionen vilken i princip är oförändrad jämfört med 2019 års produktion.

- Produktionen är planerad med lämplig fördelning på vagnsflottan utifrån de behov som finns identifierade. Under andra halvåret har en mindre andel trafik planerats för den nya vagnen, M33.
- Antalet tjänster i förarkåren har justerats utifrån de nya behov som finns för till följd av utbildningsinsatser avseende M33. För att lindra effekterna av framkomlighetsproblemen så har ett antal extra tjänster budgeterats.
- Underhåll av fordonsflottan har budgeterats utifrån planerad produktion och de underhållsplaner som gäller. Till detta finns kopplat material- och bemanningsbehov. Inför 2020 så har höjd tagits avseende bemanningen för att öka kvaliteten på den dagliga servicen av fordonen.
- Under 2020 kommer etapp 1 av den nya Ringödepån att tas i bruk, vilket tagits hänsyn till när det gäller bemanning, material och utrustning.
- I budgeten ingår kostnader för anpassning inför leveransen av M33, där de första vagnarna levereras under andra halvåret 2019. Kostnaden omfattar investeringar i utrustning, anpassningar av stödsystem samt även anpassningar av främst Depå Slottsskogen men även av Depå Majorna och Depå Rantorget. Inkluderat är tid för personal i integrationsprojektet och tid för utbildning för M33 samt lokalkostnader för M33:s del i Depå Slottsskogen.
- Kostnader för material, tjänster och elförbrukning för trafiken har räknats upp med index enligt överenskommelse med Västtrafik. Personalkostnader har beräknats utifrån gällande avtal.

Kostnader ej kopplade till produktionen:

- Åtgärder på M32 i form av rostrevision och tilläggsarbeten ingår på såväl intäkts- som kostnadssidan.
- Sponsring av Göteborg Wind Orchestra (GWO) utgör 600 tkr.

Investeringar

De största investeringarna under 2020 är:

- Industrivättmaskin detaljer
- 3 st fixturer för revision mm av hjulaxlar
- Förlängning av nuvarande travers för strömavtagare
- 6 nya alkoholanalytatorer. Ringön kräver 1 st, samtidigt som gamla behöver bytas ut
- Balanseringsmaskin, till flexibel koppling enligt GS beslut
- Golvskurmaskin
- Upprustning av arbetsplatser för 5S arbete

Budget 2020 AO Banteknik

Budget, prognos och investeringsplan

Resultaträkning 2018–2020

Resultaträkning i tkr	Helår				
	Budget 2020	Prognos 2019-P10	Avvikelse (budget 2020 – prognos 2019 - P10)	Budget 2019	Bokslut 2018
Intäkter					
Ban- & ledningsunderhåll	167 405	170 537	-3 132	161 038	175 013
Övriga intäkter	0	432	-432	432	891
Summa Intäkter	167 405	170 969	-3 564	161 470	175 903
Kostnader					
Drift, mtrl, tjänster	-47 927	-60 519	12 592	-49 519	-69 913
Lokal	-7 344	-7 768	424	-7 268	-7 901
Övriga kostnader	-28 998	-23 174	-5 824	-29 555	-25 640
Personalkostnader	-75 246	-69 069	-6 177	-66 944	-62 248
Avskrivningar	-5 350	-5 595	245	-5 595	-5 807
Summa Kostnader	-164 865	-166 125	2 330	-158 881	-171 509
Resultat före finansnetto	2 540	4 844	-2 304	2 589	4 394
Resultat före finansnetto %	1,5%	2,83%		1,6%	2,50%

Sammanfattning - Investeringsplan

År	2020	2021	2022
Investering (Mkr)	33	2,5	3,8

För ytterligare information om beräkning av budget och prognos, se kapitel "Antagande och förutsättningar för budget 2020".

Antaganden och förutsättningar för budget 2020

I detta kapitel beskrivs de antaganden och förutsättningar som ligger till grund för budgeten.

Investeringar

År	2020	2020	2021
Reinvestering (tkr)	33 300	2 500	3 800
Nyinvestering (tkr)	0	0	0

Under 2020 planeras ett stort antal specialfordon att ersättas på grund av miljökrav samt slitage.

Under 2021 – 2022 planeras ersättning av några servicefordon samt digitala mätsystem.

Leasing

År	2020	2021	2022
Leasing (tkr)	2 550	2 550	2 550

Under 2020 – 2022 planeras fortsatta ersättningar av leasade fordon.

Budget

Intäkter

Den externa omsättningen är högre för kommande verksamhetsår där funktionsavtalet är det största avtalsområdet med 85 mkr (jmf budget 2019 66,3 mkr). Detta är en ökning med knappt 20 mkr då Trafikkontoret vill inkludera mer arbete i avtalet och samtidigt sänka summan för tillägsarbeten med motsvarande (jmf budget 2019 40 mkr). Entreprenader mot TK beräknas öka med drygt 10 mkr efter indikationer från Trafikkontoret (jmf budget 2019 38 Mkr). Interna arbeten inom drift- och underhåll mot depåerna minskar till 7 Mkr (jmf budget 2019 11 Mkr) då man, från GS sida, valt att inför 2020 inte ta med fastighetsägarens investeringsprojekt (större underhållsprojekt).

Kostnader

Nedan kommenteras våra kostnader för nästkommande år.

Drift, material och tjänster

Kostnaden för material och tjänster beräknas minska framför allt på grund av att man planerar att använda inhyrda i mindre utsträckning inom produktionen och istället anställa fler personer som i dagsläget hyrs in på årsbasis.

Lokalkostnader

Lokalkostnader beräknas bli lägre under 2020 än budgeterat 2019. Hyrorna har indexuppräknats men under 2019 anpassades lokalerna efter diverse behov vilka nu anses vara uppfyllda.

Övriga kostnader

Kostnaden för maskiner och verktyg budgeteras lägre jämfört med budget 2019. Banteknik kommer arbeta för att minska kostnaden för handverktyg samt att minska kostnaden för inhyrda maskiner som används tillfälligt i entreprenadprojekt.

Kostnaden för fordon budgeteras marginellt högre jämfört med budget 2019 trots att utfallet 2019 är högre. Ambitionen är att merutnyttja fordonen och på så vis kunna minska fordonsflottan samt att försöka sänka reparationskostnaderna.

Personalkostnader

Personalkostnaderna kommer att öka då man planerar att anställa fler personer som ska ersätta de man idag hyr in. Här är ambitionen att projekten ska planeras och samordnas bättre än 2019 och på så vis kunna sänka kostnaderna för övertid och förskjutning av arbetstid.

Kostnaden för utbildning ligger något lägre för 2020 jämfört med budget 2019. Detta på grund av att man 2019 budgeterade med många dyra utbildningar som inte anses återkomma under 2020.

Avskrivningar

Avskrivningar budgeteras något ägre än föregående år på grund av att några servicefordon har avyttrats och fler kommer istället att leasas samt att de investeringar avseende arbetsfordon som planeras inte kommer att vara på plats förrän i slutet av kvartal 4.

Overheadkostnader

Overheadkostnader gentemot stab och stödområden ökar med 2,7 mkr jämfört med budget 2019. Ökningarna ligger enligt följande: VD/Stab -0,8 mkr, Ekonomi och administration -0,1, HR -0,4, Intern Service +0,1, Inköp +0,1, Säkerhet -0,5 mkr samt IT-kostnader -1,1.

Bilaga 10.4

2019-11-21

Ärende gällande intern kontroll - statusuppdatering 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

Beslutsunderlag

Styrelsen
Ärendenummer 11.1

Handläggare

Telefon: 070-916 78 60
E-post: hans.nilsson@sparvagen.goteborg.se

Hans Nilsson

Förslag till överenskommelse om hantering av konstaterad budgetavvikelse inom trafikavtalet för 2019.

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Spårvägar AB, med omedelbar justering:

Styrelsen i GSAB godkänner förslag till Överenskommelse om hantering av konstaterad budgetavvikelse inom trafikavtalet för 2019, enl bilaga 1.

Styrelsens godkännande gäller under förutsättning att övriga ingående parter, Västtrafik och Trafiknämnden, godkänner densamma.

Sammanfattning

Det från GSAB lämnade underlaget till Trafikkontoret inför budgetarbete avseende budget 2019 innehöll en besparingspost om 80 mkr. Besparingsposten har sin grund i en mycket offensiv effektiviseringsambition inom GSAB för åren 2017-2019, som drevs av dåvarande VD i bolaget. Det kunde redan senhösten 2018 konstateras att det högt satta effektiviseringsmålet för 2019 inte kommer att kunna nås. GSAB kommer därför att, med den ersättningsnivå som följer av bolagets beslutade budget att göra ett negativt resultat om ca 30 mkr för affärsområde spårvagn. Ytterligare 30 mkr krävs således för att nå kostnadstäckning för 2019. Det negativa resultatet har begränsats till ca 30 mkr genom effektiviseringar, besparingar, senareläggning av aktiviteter, upplösning av reserver samt vakanser inom främst affärsstöden.

Av 2012 års Addendum till 1998 års Uppdragsavtal om Spårvagnstrafiken i Göteborg och Mölndals kommuner, ingånget mellan Trafiknämnden och Västtrafik, framgår att Västtrafik och Västra Götalandsregionen bär kostnadsansvaret för spårvagnstrafiken. Budgetavvikelser regleras i punkt 3 i 2012 års Addendum.

Parterna har, under året fört en dialog om hur frågan skall lösas både i ägarrådet, i styrelsen och på tjänstepersonsnivå.

Parterna har med denna bakgrund enats om att Västtrafik skall erlagga ytterligare ca 30 mkr till Trafiknämnden för 2019. Trafiknämnden skall överföra beloppet vidare till GSAB: GSAB hanterar sin del av kostnadsminskningen inom årets resultat såsom beskrivs ovan.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Med föreslagen reglering, där Västtrafik erlagger ytterligare 30 Mkr till Trafiknämnden, bedömer GSAB sig kunna hantera konstaterad budgetavvikelse inom ramen för årets resultat och därmed inom ramen för beslutad budget. Bolaget får kostnadstäckning och de ekonomiska konsekvenserna ses därmed som begränsade.

Noteras kan också att bolaget står inför nya avtal inom kollektivtrafikområdet. Det nya aktieägaravtalet mellan Västtrafik och Göteborg Stads Kollektivtrafik AB gäller fr o m 2019. Från och med 2020 så gäller ett nytt trafikavtal mellan Västtrafik och GSAB där open-books och självkostnad är bärande principer. Dessa principer har utgjort en vägledning för regleringen av budgetavvikelsen 2019.

Bedömning ur ekologisk dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bedömning ur social dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Samverkan

Ärendet är ej föremål för samverkan.

Bilagor

1. Överenskommelse om hantering av konstaterad budgetavvikelse för 2019

Ärendet

Inom ramen för trafikavtalet har det under året pågått en diskussion mellan Trafikkontoret, Västtrafik och GSAB om en budgetavvikelse föranledd av GSAB:s lämnade underlag. Parterna har nu i samråd arbetat fram förslag till reglering av budgetavvikelsen i enlighet med punkt 3 i 2012 års Addendum. Förslaget lämnas nu till styrelsen med förslag om godkännande.

Beskrivning av ärendet

Det från GSAB lämnade underlaget till Trafikkontoret inför budgetarbete avseende budget 2019 innehöll en besparingspost om 80 mkr. Besparingsposten har sin grund i en mycket offensiv effektiviseringsambition inom GSAB för åren 2017-2019, som drevs av dåvarande VD i bolaget. Det kunde redan hösten 2018 konstateras att det högt satta effektiviseringsmålet för 2019 inte skulle kunna nås. Styrelsens budgetbeslut för 2019 innefattade ett effektiviseringskrav på 20 Mkr, riktat till affärsområde Spårvagn.

Styrelsen i GSAB fattade 2019-06-14 beslut om att vidhålla kravet på kostnadstäckning för spårvagnstrafiken samtidigt som VD fick i uppdrag att se om ytterligare besparingar kan genomföras utan att detta har negativ påverkan på trafiksäkerhet och arbetsmiljö. GSAB kommer därmed, med den ersättningsnivå som följer av bolagets beslutade budget, att göra ett negativt resultat om ca 30 mkr för affärsområde spårvagn. Ytterligare ca 30 mkr krävs således för att nå kostnadstäckning för 2019. Det negativa resultatet har begränsats till ca 30 mkr genom effektiviseringar, besparingar, senareläggning av aktiviteter, upplösning av reserver samt vakanser inom främst affärsstöden.

Av 2012 års Addendum till 1998 års Uppdragsavtal om Spårvagnstrafiken i Göteborg och Mölndals kommuner, ingånget mellan Trafiknämnden och Västtrafik, framgår att Västtrafik och Västra Götalandsregionen bär kostnadsansvaret för spårvagnstrafiken. Budgetavvikelser regleras i punkt 3 i 2012 års Addendum. Där framgår att eventuella avvikelser från budget skall regleras i samråd mellan parterna. Båda parter är skyldiga att avisera avvikelser snarast möjligt.

Parterna har, under året fört en dialog om hur budgetavvikelsen skall regleras både i ägarrådet, i styrelsen och på tjänstepersonsnivå. Bolaget har rapporterat frågan i uppföljningsrapport 2.

Parterna har med denna bakgrund i samråd arbetat fram ett förslag till reglering av budgetavvikelsen. Förslaget innebär att Västtrafik skall erlägga ytterligare ca 30 mkr till Trafiknämnden för 2019. Trafiknämnden skall överföra beloppet vidare till GSAB. GSAB hanterar sin del av kostnadsminskningen inom årets resultat såsom beskrivs ovan.

Noteras kan också att bolaget står inför nya avtal inom kollektivtrafikområdet. Det nya aktieägaravtalet mellan Västtrafik och Göteborg Stads Kollektivtrafik AB har redan trätt i kraft och gäller fr o m 2019. Från och med 2020 så gäller ett nytt trafikavtal mellan Västtrafik och GSAB där open-books och självkostnad är bärande principer. Dessa principer har utgjort en vägledning för lösningen av budgetavvikelsen 2019.

Bolagets bedömning

GSAB ställer sig i alla delar positiva till föreslagen reglering av budgetavvikelsen. Det finns en samsyn i förslaget till lösning hos alla parter, såsom krävs i 2012 års Addendum till nuvarande trafikavtal. Bolaget får kostnadstäckning. Från och med 2020 gäller ett nytt trafikavtal mellan Västtrafik och GSAB. Det är ett långsiktigt avtal på 15 år, där självkostnad och open-books är bärande principer. I det nya avtalet framgår att Parternas affärsrelation skall präglas av öppenhet, förtroende och dialog. Bolaget gör bedömningen att lösningen av budgetavvikelsen ger goda förutsättningar för framtida samarbete.

Göteborg 2019-11-18

Mellan Trafiknämnden, GSAB och Västtrafik träffas följande

Överenskommelse om hantering av konstaterad budgetavvikelse för 2019

Bakgrund

Det lämnade underlaget till Västtrafik och till Trafiknämnden för budgeten för 2019 innehåller en besparingspost om 80 mkr. Besparingsposten har sin bakgrund i en mycket offensiv effektiviseringsambition inom GSAB för åren 2017-2019, som genomdrevs av dåvarande VD i bolaget. Det har kunnat konstateras att det högt satta effektiviseringsmålet för 2019 inte kommer kunna nås. GSAB kommer, med den ersättningsnivå som följer av budgeten, att göra ett negativt resultat om ca 30 mkr för affärsområde spårvagn. Ytterligare ca 30 mkr krävs således för att nå kostnadstäckning för 2019. Det negativa resultatet har begränsats till 30 mkr genom effektiviseringar, besparingar, senareläggning av aktiviteter, upplösning av reserver samt vakanser.

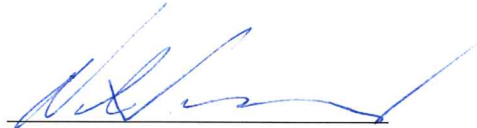
Av 2012 års Addendum till 1998 års Uppdragsavtal om spårvagnstrafiken i Göteborgs och Mölndals kommuner, ingånget mellan Trafiknämnden och Västtrafik, framgår att Västtrafik och Västra Götalandsregionen bär kostnadsansvaret för spårvagnstrafiken. Budgetavvikelser regleras i punkt 3 i 2012 års Addendum. Eventuella avvikelser från budget ska regleras i samråd mellan parterna.

Parterna har mot denna bakgrund enats om följande.

1. Västtrafik ska, som en reglering av budgetavvikelsen i enlighet med punkt 3 (Budget) i 2012 års Addendum till Trafiknämnden erlægga ytterligare ca 30 mkr för år 2019 i samband med årsavstämningen. Exakt belopp fastställs enligt självkostnadsprincipen när GSAB Affärsområdet spårvagns resultat för 2019 är definitivt. Betalning sker mot faktura.

2. Trafiknämnden ska överföra beloppet vidare till GSAB.
3. Överenskommelsen gäller under förutsättning att den godkänns av samtliga parter.

För Trafiknämnden:



tf Trafikdirektör

Nils-Gunnar Ernstson

För Västtrafik:



vice verkställande direktör

Roger Vahnberg

För Göteborgs Spårvägar AB:



Verkställande direktör

Hans Nilsson

Beslutsunderlag	Handläggare	Hans Nilsson
Styrelsen	Telefon:	070-916 78 60
Ärendenummer 11.2	E-post:	hans.nilsson@sparvagen.goteborg.se

Reviderade sammanträdesdagar för 2020

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Spårvägar AB:

Att godkänna reviderade sammanträdesdagar för 2020.

Sammanfattning

En mötesplanering för GSAB fastställdes av styrelsen vid sammanträdet 24 oktober 2019. Dagarna revideras nu med tillägg om en strategidag 22 januari samt ändring till ett vanligt sammanträde den 5 februari (istället för den planerade heldagen), detta för att möta Göteborgs Stad ändrade budgetprocess. Strategidagens syfte är att ge ledningen tillsammans med styrelsen förutsättning att gemensamt arbeta fram förslag på affärsplan, verksamhetsplaner samt internkontroll plan för 2020, för att sedan behandla och fatta beslut om på styrelsemöte i februari. Styrelsen föreslås att fastställa tiderna för 2020 enligt beslutsunderlagets bilaga 1.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension

Bedömning ur ekologisk dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension

Bedömning ur social dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension

Samverkan

Ärendet är ej föremål för samverkan.

Bilagor

1. Sammanträdesdagar 2020

Ärendet

Reviderade sammanträdesdagar för 2020 mot bakgrund av att möta Göteborgs Stads ändrade budgetprocess. Styrelsen föreslås godkänna reviderat förslag.

Beskrivning av ärendet

Styrelsen ska ta beslut om två reviderade datum för sammanträdesdagar 2020. En mötesplanering för GSAB fastställdes av styrelsen vid sammanträdet 24 oktober 2019. Tillkommet datum avser en strategidag den 22 januari med syfte att behandla affärsplan,

verksamhetsplaner och intern kontrollplan. Den planerade heldagen den 5 februari ändras om till ett vanligt styrelsesammanträde med start kl 13.00.

Bolagets bedömning

VD gör bedömningen att föreslagen strategidag den 22 januari 2020 ger styrelsen och ledningen förutsättningar att tillsammans arbeta fram affärsplan, verksamhetsplaner och intern kontrollplan för 2020.

Styrelsens sammanträdesdagar 2020

Styrelsen för Göteborgs Spårvägar AB

ONS	22 januari	heldag	Strategidag Affärsplan, verksamhetsplan, intern kontrollplan
ONS	5 februari	kl 13.00	Styrelsesammanträde Bokslut 2019 samt årsredovisning Årsrapport 2019
ONS	11 mars	kl. 13:00	Bolagsstämma Konstituerande möte
ONS	22 april	kl. 13:00	Styrelsesammanträde Uppföljningsrapport nr 1 till SLK
ONS	27 maj	kl. 13:00	Styrelsesammanträde
ONS	26 augusti	kl. 13:00	Styrelsesammanträde
ONS	23 september	kl. 13:00	Styrelsesammanträde Uppföljningsrapport nr 1 till SLK
ONS	21 oktober	kl. 13:00	Styrelsesammanträde
ONS	25 november	kl. 13:00	Styrelsesammanträde Styrelseutvärdering

Beslutsunderlag	Handläggare	Hans Nilsson
Styrelsen	Telefon:	070-916 78 60
Ärendenummer 11.3	E-post:	hans.nilsson@sparvagen.goteborg.se

Inriktningsbeslut angående att arrangera Spårvagns-EM i Göteborg 2021

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Spårvägar AB:

Uppdra åt VD att acceptera erbjudandet att arrangera Spårvagns-EM i Göteborg 2021.

Uppdra åt VD att etablera vidare kontakt med Göteborg & Co och eventuella samarbetsparternas och återkomma till styrelsen med underlag för planering och budget för arrangemanget.

Sammanfattning

GSAB har blivit erbjuden att arrangera Spårvagns-EM i Göteborg i juni 2021. Inledande kontakter och möte har hållits 2018 mellan GSAB, Göteborg & Co och Wieland Stumpf (President Tram EM). Förslaget är att anordna Spårvagns-EM 2021 som en del i firandet av Göteborg 400 år. VD behöver lämna besked till arrangörerna för Tram EM huruvida GSAB vill åta sig att arrangera Spårvagns-EM 2021 eller inte. Styrelsen föreslås att uppdra åt VD att acceptera erbjudandet.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Då detta är ett inriktningsbeslut har bolaget ännu inte tagit ställning till särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension. Dock har det uppskattats till en budget om 5 mkr baserad på budgetspecifikationer från de senaste årens arrangemang i olika europeiska städer.

Bedömning ur ekologisk dimension

Då detta är ett inriktningsbeslut har bolaget ännu inte tagit ställning till särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension

Bedömning ur social dimension

Då detta är ett inriktningsbeslut har bolaget ännu inte tagit ställning till särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension

Samverkan

Ärendet är ej föremål för samverkan.

Ärendet

Erbjudande om att få arrangera Spårvagns-EM i Göteborg 2021. Ett inriktningsbeslut där styrelsen föreslås besluta att uppdra åt VD acceptera erbjudandet.

Beskrivning av ärendet

Tram EM skapades för att främja en modern och intressant kollektivtrafik. Idag representerar eventen;

- ✓ Community: connecting people through play, entertainment and information
- ✓ Development: exchanging experience among drivers and managers
- ✓ Employment: presenting public transport authorities as an attractive employer
- ✓ Respect: elevating value of position of tram drivers
- ✓ Promoting: for hosts and participants locally and worldwide
- ✓ Cultural exchange: peaceful competition for a future-oriented local traffic

Det första EM hölls i Dresden 2012, därefter har Budapest, Barcelona, Wien, Berlin, Santa Cruz (Teneriffa), Stuttgart och nu 2019 Bryssel stått som värdar. Eventen omfattar oftast två dagar med deltagare från 18 nationer.

Bolagets bedömning

VD gör bedömningen att möjligheten att kunna arrangera Spårvagns-EM 2021 kommer skapa värde för GSAB i flera olika perspektiv.