

Årsrapport 2019 Bolag

Göteborgs Stad Kollektivtrafik AB

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
2	Verksamhetsanalys.....	5
2.1	Väsentliga händelser.....	5
2.2	Dotterbolag/Affärsområden.....	8
2.2.1	<i>Viktiga framtidsfrågor.....</i>	<i>11</i>
2.3	Analys av årets utfall	13
2.3.1	<i>Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande, alternativt resultat efter finansnetto.....</i>	<i>13</i>
2.4	Investeringar	15
2.4.1	<i>Projektredovisning</i>	<i>16</i>
2.5	Övrig uppföljning inom ekonomiområdet	16
2.6	Bokslut.....	16
2.6.1	<i>Sammanfattande analys.....</i>	<i>16</i>
2.7	Utveckling inom personalområdet.....	17
2.7.1	<i>Personalvolym och lönekostnad.....</i>	<i>17</i>
2.7.2	<i>Övrig utveckling inom personalområdet.....</i>	<i>18</i>
2.8	Redovisning av uppdrag ifrån KS/KF som fördelats utanför kommunfullmäktiges budget	18
2.9	Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag	18
2.9.1	<i>Utvärdering av system för styrning, uppföljning och kontroll</i>	<i>18</i>
2.9.2	<i>Brukar-/kundorienterad kvalitetsledning</i>	<i>20</i>
2.9.3	<i>Sponsring.....</i>	<i>21</i>
2.9.4	<i>Uppföljning av projekt inom gröna obligationer</i>	<i>21</i>
2.9.5	<i>Övriga beslut och/eller uppdrag</i>	<i>22</i>
2.10	Kommunala ändamålet och befogenheterna.....	23
3	Uppföljning av kommunfullmäktiges budget	24
3.1	Kommunfullmäktiges mål/inriktningar	24
3.2	Kommunfullmäktiges uppdrag till styrelsen	26
4	Nyckeltalsredovisning	27
5	Nyckeltalsredovisning	28

1 Sammanfattning

Koncernen består av moderbolaget Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB (GSK) och de tre dotterbolagen Göteborgs Spårvägar AB (GSAB), GS Buss AB (GSB) och GS Trafikantservice AB (GST). Varje bolag har en egen styrelse och Västtrafik (VT) äger 15 % av GSAB. Beslut om den nya koncernen togs av Kommunfullmäktige i Göteborg 18 december 2018 och Regionfullmäktige 27 november 2018. Göteborgs Stads ändamål med verksamheten är att tillgodose stadens behov av en effektiv, miljö- och kvalitetsmässig kollektivtrafik.

GSK:s styrelse beslutade 22 november 2019 hur affärsstöden ska organiseras. Vid organisering av stödfunktioner är inriktningen att säkerställa kompetens och utveckling med kvalificerad styrning och ledning. Organisationen gäller från årsskiftet och bemanning av stödfunktioner ska vara klar till 1 april 2020.

2018 fick koncernen GSAB revisionskritik inom flera områden och även ett antal visseblåsningar. Utredningar påvisade brister i styrning och ledning inom rekrytering, inköp/upphandling, lönebildning, efterlevnad av gällande regelverk, samt brister i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Under året har koncernen arbetat med att utveckla organisationskultur, ledarskap och medarbetarskap genom utbildning, information och dialog. Koncernen arbetar också med att säkerställa efterlevnad av processer, policys och anvisningar genom uppföljning. Det systematiska arbetsmiljöarbetet har följts upp och samtliga chefer och skyddsombud har genomgått en obligatorisk utbildning i arbetsmiljö. Kommunikativt ledarskap och hantering av kränkande särbehandling och trakasserier ingår också i utbildningsutbudet som syftar till att ledningen på samtliga nivåer visar med sitt personliga agerande att det är en självklarhet att följa förhållningssätt, regelverk och överenskomna arbetssätt.

GSAB

En slutreglering av trafikavtalet har genomförts på 31,3 mkr vilket ger ett resultat på 0 kr för Spårvagn. Nytt trafikavtal mellan GSAB och VT kommer att träda ikraft 1 januari 2020. Avtalet har en giltighet på 15 år. Under året har pågått en etableringsprocess där samverkansforum mellan parterna skapats.

Förberedelserna för att ta emot den nya spårvagnsmodellen M33, har pågått under hela 2019. Den första vagnen levererades i början av december och de planerade testerna har påbörjats.

Under 2019 har planering och förberedande arbete genomförts för uppstart av etapp 1 av den nya depån på Ringön som kommer att tas i drift våren 2020.

Framkomlighetsproblemen är en stor utmaning för spårvagnstrafiken under tiden stora byggprojekt pågår i staden. GSAB har ett antal resande som för året uppgår till 141 miljoner vilket är en ökning på 7,6% jämfört med 2018. Även kundnöjdheten ligger på en hög nivå 95 % (få 93%).

Banteknik uppvisar ett ackumulerat resultat på 8,2 mkr vilket är 5,7 Mkr bättre än

budget. Ett nytt avtal har i november tecknats mellan GSAB och Trafikkontoret angående drift och underhåll av stadens bananläggning. Avtalet startar 1 januari 2020 och pågår t o m 2034.

Under 2019 har besiktningar, underhållsåtgärder och mindre reparationer utförts på spårvägsanläggningen. Tillägg- och underhållsprojekt har genomförts och projektet vid Vagnhallen Majorna var ett av de större. Spårprojektering har skett för Depå Ringön Etapp I samt station Korsvägen och station Haga.

GSB

Resultatet för GSB är 18,3 mkr. Ökning av antalet resande, full bonus för kundnöjdhet 2018 som betalas ut 2019 samt ökad försäljning till övriga kunder bidrar till högre intäkter. Lägre kostnad för central overhead påverkar resultatet positivt med 2,8 mkr. GSB:s uppdrag är att erbjuda en effektiv, miljö- och kvalitetsmässig kollektiv busstrafik samt därtill hörande tjänster och produkter inom trafikområdet. Bolaget ska utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ vid upphandlingar. Kundnöjdheten mäts genom ombordmätningar som beställs av vår beställare Västtrafik och resultatet för 2019 är mycket bra. Totalnöjdheten ligger på 95% och alla åtta delfrågor ligger på samma eller bättre nivå än förra året. Trots den besvärliga trafikmiljön kan vi konstatera att antalet olyckor minskat med 19% jämfört med 2018.

Under hösten har 29 hybridbussar årsmodell 2012 bytts ut mot 30 nya elbussar och till dem har laddinfrastruktur upphandlats och byggts. Vi kör nu i stort sett emissionsfritt på grön el på linje 60. Bussarna innebär också minskat buller i staden och ger också våra förare en bättre arbetsmiljö.

Trafikantservice

Trafikantservice har ett ackumulerat utfall för 2019 på 5,0 mkr mot budgeterat 2,9 mkr. Vilket innebär en positiv avvikelse mot budget på 2,1 mkr. Under året har 49 dialogmöten med beställare genomförts och målet är 48 st. Det positiva ekonomiska utfallet beror i sin helhet på ökade intäkter särskilt på Nils Ericssons Terminalen (NET). Västtrafik fortsätter att minska sina beställningar av Resurspoolen eftersom de bestämt sig för att på försök inte ha lika mycket informatörer ute vid olika arbeten, utan att testa de digitala kanalerna.

2 Verksamhetsanalys

2.1 Väsentliga händelser

Vårt uppdrag

Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB (GSK) utgör moderbolag för bolagen som ingår i koncernen; Göteborgs Spårvägar AB (GSAB), GS Buss AB (GSB) och GS Trafikantservice AB (GST). Av bolagsordningen för Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB (GSK) framgår att "Göteborgs Stads ändamål med verksamheten är att tillgodose stadens behov av en effektiv, miljö- och kvalitetsmässig kollektivtrafik samt där tillhörande tjänster och produkter inom trafikområdet."

Viktiga händelser under 2019

Projekt M33

Kommunstyrelsen i Göteborg uppdrog under 2013 till GSAB att upphandla nästa generation spårvagn (typ M33). Upphandlingen omfattade 40 spårvagnar, med option att köpa upp till 60 stycken ytterligare. Totalt således 100 vagnar.

I oktober 2016 tecknades avtal med den vinnande anbudsgivaren och arbetet med den nya vagnen påbörjades.

2019 har till stora delar handlat om tillverkning och tillverkningskontroll, och i början av december levererades den första M33- vagnen till Göteborg. Vagn 2 ska levereras i februari 2020, och efter omfattande provkörningar av de två första vagnarna är förhoppningen att serieleveransen av övriga 38 vagnar kommer igång till sensommaren 2020.

I slutet av 2019 överläts avtalet med leverantören till Västra Götalandsregionen (VGR), och GSAB driver sedan dess M33-projektet på uppdrag av VGR och dess dotterbolag Västtrafik.

Koncerngenomförande

Nuvarande Spårvagnsavtal gick ut 31 december 2019. Ett nytt avtal om organisering av spårvagnstrafiken mellan VGR och Göteborgs Stad beslutades 20 december 2018 i kommunfullmäktige Göteborg (KF) och samma beslut i regionfullmäktige i Västra Götaland. Ny koncern för kollektivtrafik bildades vid årsskiftet 2019 där GSK är nytt moderbolag och övriga bolag är dotterbolag - GSAB, GSB och GST. Varje bolag har en egen styrelse och Västtrafik äger 15 % av GSAB.

Den inre organisationen i GSK beslutades av dess styrelse 22 november 2019. Vid organisering av stödfunktioner är inriktningen att säkerställa kompetens och utveckling genom en tydlig "hemmahamn" med kvalificerad styrning och ledning. Den nya organisationen gäller från årsskiftet och bemanning av stödfunktioner ska vara klar till 1 april 2020.

Under hösten har styrelsen i GSK väckt frågan med GSAB om hur styrning och ledning inom koncernen ska utövas i enlighet med aktiebolagslagen (ABL) och kommunens riktlinjer för bla uppsiktsplikten. Stadsrevisionen i Göteborg har vid några möten med GSK:s styrelse/presidie tagit del av denna problematik.

Bolagets uppfattning är att styrelsen för GSK har arbetat under oklara förutsättningar och man har därför lyft frågan till Göteborgs Stadshus AB (GSHAB) för att utreda hur en tillfredsställande styrning och ledning samt intern kontroll kan säkerställas. Frågan kommer under januari att behandlas vid ett tjänstepersonsmöte hos GSHAB.

Delprojekt inom Göteborgs Stadshus AB - Förutsättningar för och konsekvenser av en avyttring av GSB och GST.

GSHAB äger utredningen att pröva avyttring av bolag inom stadshuskoncernen. För GSK är det GSB och GST som utreds. Styrelsen i stadshus fattade 16 december 2019 beslut att dessa två ärenden går vidare för fortsatt politisk beredning och beslut i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige. Beslutet i GSHAB innebär att föreslå kommunstyrelsen/kommunfullmäktige att genomföra en avveckling av GSB och GST samt att ge GSK med hjälp av extern expertis, mandat att, efter godkännande från GSHAB, genomföra en avveckling av GSB genom avyttring av aktier.

Beslutsformuleringen gällande GST är likalydande som för GSB med ett tillägg - "avyttring av aktier alternativt att bolagets verksamhetsområden avyttras."

Uppföljning av revisionskritik mm

Under 2018 fick den gamla koncernmodern GSAB kritik från Stadsrevisionen inom ett antal områden. Koncernen hade ett antal visseblåsningar som påvisade brister i styrning och ledning inom rekrytering, inköp/upphandling, lönebildning samt efterlevnad av gällande regelverk. Dessutom påvisades brister i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Stadsrevisionen påpekade sammanfattningsvis att bolaget uppvisar brister inom värdegrund, organisationskultur och ledarskap. Styrelsen fick kritik 2018 med anledning av att inte aktivt efterfrågat uppföljning i dessa frågor. I avsnitt 2.7.1 - Utvärdering av system för styrning, uppföljning och kontroll - redovisas status samt förbättringsområden inom detta område för GSK samt dotterbolagen GSAB, GSB och GST.

Koncernens styrelser har i februari 2019 beslutat uppdatera den Interna kontrollplanen för 2019 med de rekommendationer som Stadsrevisionen har i sin Granskningsrapport för 2018. Här framgår beslutade åtgärder, ansvar och tidplan. Avrapportering av vidtagna åtgärder har rapporterats till styrelsen enligt plan. Styrelserna i GSK, GSB och GST har under året påpekat brister kring strukturen i de upprättade Interna kontrollplanerna och uppföljningen av dessa varför ett förbättringsarbete har startat och pågår av bolagens ansvariga.

I planen för 2019 ingår också uppföljning av gjorda rekryteringar och inköp under 2018. Detta har avrapporterats till styrelsen i maj och visade inga avvikelser för rekryteringar men avvikelser för vissa inköp. Dessa avvikelser har följts upp och avrapporterats till styrelserna under hösten.

Förutom aktiviteter i tidigare beslutad Intern kontrollplan har vi inom hela koncernen beslutat om att utöka interna kontrollen inom några förtroendekritiska processer som fordonshantering och materialhantering. Samtliga styrelser inom koncernen har efterfrågat avrapportering och uppföljning av den utökade interna kontrollplanen och detta har skett vid varje styrelsemöte under hösten.

Nya visseblåsningar under hösten 2019 inom GSAB

Under hösten 2019 har det inkommit ytterligare ett antal visseblåsningar till GSAB, så totalt uppgår antalet visseblåsningar till 33 stycken för 2019. Några visseblåsningar är snarlika och dessa har klustrats till samma nummer. Merparten av höstens visseblåsningar är kopplade till affärsområde Banteknik och handlar om otillåten användning av tjänstefordon och hantering av skrotmetaller. Utredningar har startats och till del har extern oberoende utredningshjälp anlåtats. Arbetet har samordnats av GSAB:s t.f. säkerhetschef. Slutrapport från den externa utredningsfunktionen beräknas vara klar i slutet av januari 2020 och efter analys av densamma kan ytterligare åtgärder behöva vidtas.

En aktivitets- och handlingsplan har utarbetats och nya regler och kontroller införts till del redan nu efter tidigare gjorda iakttagelser. Åtgärderna är kommunicerade till organisationen via skrift, vid möten och av chef.

Visseblåsaranmälningar och oegentligheter har också varit föremål för Stadsrevisionens granskning under året.

Lekmannarevisorerna har i sin granskningsredogörelse för 2019 bedömt att bolaget under hösten vidtagit tillräckliga åtgärder och att man ser att det ingår i ett långsiktigt arbete i syfte att åstadkomma en bättre styrning och ledning samt intern kontroll i bolaget. Bedömningen är också att nuvarande styrelse och verkställande ledning är trovärdig i sin uttalade målsättning att upprätta en reell nolltolerans ifråga om de missförhållanden eller oegentligheter som förekommit

Arbetsmiljö och ledarskap

Koncernen arbetar med att utveckla företagskultur, ledarskap och medarbetarskap genom utbildning, information och dialog. Koncernen arbetar också med att säkerställa efterlevnad av processer, policys och anvisningar genom uppföljning i interkontroll.

Under året har regelbundna ledarträffar genomförts med samtliga chefer. Från och med november genomfördes separata ledarträffar för GSAB å ena sidan och GSB samt GST å andra sidan. Frågor om policys och processer kopplat till exempelvis inköp, rekrytering, bisyssla och jäv har behandlats. Träffarna har syftat till att stärka kommunikation mellan de olika delarna i lednings- och styrningsfunktionen samt att stärka cheferna i sina roller.

Sjukfrånvaron har i samtliga dotterbolag minskat. Detta gäller framförallt sjukskrivning som är längre än 15 dagar. I snitt är minskningen -1,3 % i de tre bolagen.

Korttidsfrånvaron är i stort sett oförändrad. Årlig uppföljning av det systematiska arbetsmiljöarbetet har genomförts. Utifrån resultatet har en handlingsplan för förbättring

av samverkan tagits fram. En ny modell för arbetet med skyddskommittéer förväntas leda till förbättringar i systematik och faktaunderlag i arbetsmiljöarbetet.

Samtliga chefer och skyddsombud har kallats till en obligatorisk utbildning i arbetsmiljö. Utbildningen avslutades med ett kunskapstest. Ett tiotal chefer i koncernen hade inte möjlighet att delta på hela eller delar av utbildningen. Utöver detta har förebyggande, och hantering av, kränkande särbehandling på arbetsplatsen behandlats i workshop och på flera APT.

Stadens medarbetarenkät genomfördes under november-december. Leverantör har inte återkopplat resultatet vid författandet av denna rapport.

2.2 Dotterbolag/Affärsområden

Affärsområden/dotterbolag

GSAB Spårvagn

En slutreglering av trafikavtalet har genomförts på 31,3 mkr vilket ger ett resultat på 0 kr för Spårvagn.

Kundnöjdheten mäts kvartalsvis och resultatet för 2019 är nu komplett. Ackumulerat för året så når vi målet på 95%, resultatet är bättre än förra året. I undersökningen får delmålet ”Rent och snyggt ombord” nu ett bättre resultat och även ”Förare, uppträdande” ligger nu över målet. Via kundsynpunkter kan vi identifiera att den stora ökningen av resandet innebär att det i högt trafik är trångt ombord.

Vi genomförde under våren 2019 en enkät till våra beställare (Västtrafik och Trafikkontoret) för att kunna mäta deras nöjdhet med hur vi agerar och levererar, det samlade svaret uppgick till 79% och överträffade uppsatt mål på 75%.

Resandeutvecklingen under året har varit mycket positiv (+7,5%) jämfört med föregående år, vilket är högre än vårt mål för helår som uppgår till +3,0%. Antal resande för 2019 uppgår till 141 miljoner.

Andelen utförd trafik är 99,7% ackumulerat under 2019. Framkomlighetsproblemen innebär att ett stort antal turer drabbats av förseningar på över 20 minuter och de räknas då som indragna. Detta har också inverkan på punktligheten som är sjunkande och trafiken är mycket känslig för störningar. Andelen indragna turer till följd av fordonsfel har minskat en aning under hösten men reservdelsförsörjningen är fortsatt ett problem och då framförallt hjul till M32.

GSAB Banteknik

Banteknik uppvisar ett ackumulerat resultat på 8,2 mkr och totalt resultat uppgår till 8,7 Mkr vilket är 5,7 Mkr bättre än budget. Banteknik utförde under slutet på 2018 en skriftlig beställarundersökning som sammanställdes, analyserades och presenterades för vår beställare i början på 2019. Undersökningen var uppdelad i frågor kring vårt bemötande, tillgänglighet, kompetens samt leveranser och denna resulterade i ett index

på 75% (mål: 71%). Undersökningen gav oss ett bra underlag för att detektera olika fokusområden vilka presenterades för beställare i ett utvärderingsmöte. Beställare fick möjlighet att kommentera kring utfall och det togs fram aktiviteter kring det fortsatta arbetet med prioriterade förbättringsområden. En förbättring har hittills genomförts inom området och återkoppling och avstämning sker löpande med våra beställare. Läs mer om detta arbete under ”Riktad kvalitetsarbete”.

I övrigt har vi i dagsläget en nära dialog och uppföljning med våra beställare då vi har månatliga byggmöten. Vi följer upp antalet genomförda dialogmöten där vår leverans diskuteras och återkopplas. Under 2019 har totalt 20 möten genomförts med vår huvudbeställare.

Kvalitetsmål som styr en bonus under Entreprenadavtal C och som följs upp löpande. Målen är satta inom områdena växelstatistik, kontaktledningshaverier, urspårningar samt hastighetsbegränsningar och mätperioden är mellan juli-juni.

Banteknik arbetar för att analysera våra arbetssätt och hur vi kan arbeta mer proaktivt för att identifiera fel som orsakar ett högt utfall. Under perioden var det inga haverier eller urspårningar.

GS Buss

GSB:s uppdrag är att erbjuda en effektiv, miljö- och kvalitetsmässig kollektiv busstrafik samt därtill hörande tjänster och produkter inom trafikområdet. Bolaget ska utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ vid upphandlingar.

Leverans

Under 2019 har vi levererat linjetrafik med buss på linjerna 17, 59, 60 och 62 och under året har 17,2 miljoner kundresor utförts på våra linjer, vilket är en ökning med 4,2% jämfört föregående år. Vi har levererat 99,1% av planerade turer och den största orsaken till de vi inte har kunnat leverera fullt ut är pga. trafik hinder. Trafikmiljön i Göteborg har delvis varit mycket ansträngd för våra förare med köbildning i högtrafik pga. många omläggningar till följd av de stora byggprojekt som pågår i Göteborg, Västlänken, överdäckningen av Oscarsleden, nya Hisingsbron mm. Totalt sett ligger dock våra linjer i tid på ca 80% av alla avgångar. Kundnöjdheten mäts genom ombordmätningar som beställs av vår beställare Västtrafik och resultatet för 2019 är mycket bra.

Totalnöjdheten ligger på 95% och alla åtta delfrågor ligger på samma eller bättre nivå än förra året. Trots den besvärliga trafikmiljön kan vi glädjande konstatera att antalet olyckor minskat med 19% jämfört med 2018 och att mesta minskningen är på kategorin personolyckor.

Ekonomi

På intäktssidan är resultatet bättre än budget pga ökat resande (incitament), full bonus för kundnöjdhet 2018, ökad försäljning till övriga kunder, Flygbussarna på Kruthusgatan och Transdev på Kvilledepån. Västtrafik har fakturerats för laddstationer och merkostnader för elbussar från december vilket inte var med i budgeten för 2019 då detta inte var klart ännu.

På kostnadssidan har drivmedelskostnader ökat framförallt pga. prisökningar, kostnader för fordonsdelar och däck som skulle belastat år 2018 drar ner årets resultat.

Serviceavtal för bussarna, reparationer av kollision- och vandalskador samt övrigt underhåll fordon är lägre än budget. Kostnad för byte till regummerade däck på de nya bussarna har tillkommit. Lönekostnader är mycket lägre än budget och beror delvis på felaktiga antaganden i budget. Kostnader för central overhead har minskats.

Avskrivningar fordon är något lägre än budget då de nya bussarna inte kom i drift så tidigt som antogs i budget.

Anbud Trafik 2020

Under våren lämnade GS Buss in anbud på två delområden i Västtrafiks trafikupphandling Trafik 2020. Stor vinnare i denna upphandling blev Transdev Sverige AB som vann samtliga efterfrågade trafikåtaganden. Vi har gjort en analys av kvalitetsutvärderingen som behandlats i styrelsen där vi tagit fram förbättringspunkter till kommande anbud.

Nya elbussar

Under hösten har 29 hybridbussar årsmodell 2012 bytts ut mot 30 nya elbussar och till dem har laddinfrastruktur upphandlats och byggts. Vi kör nu i stort sett emissionsfritt på grön el på linje 60. Bussarna innebär också minskat buller i staden och ger också våra förare en bättre arbetsmiljö, dels pga. det minskade bullret men dels också pga att vi har ett nytt styrsystem som gör det mycket lättare att vrida på ratten till gagn för förarnas axlar och armar. Utbytet av bussarna är delfinansierat av Västtrafik som står för kostnaderna för laddstationerna och som garanterat sig att köpa 10 av bussarna vid avtalets slut.

GS Trafikantservice

Trafikantservice har ett ackumulerat utfall för 2019 på 5,0 mkr mot budgeterat 2,9 mkr. Vilket innebär en positiv avvikelse mot budget på 2,1 mkr. Detta beror i sin helhet på ökad försäljning. Kommunikationsteknik och NET har levererat mycket över budget medan Resurspoolen levererat mycket under. Övriga verksamheter ligger på eller över budget. Ackumulerad nettomarginal för hela affärsområdet 6,4%.

Under året har 49 dialogmöten med beställare genomförts. Målet för helår ligger på 48. Dialogmötena syftar till uppföljning och dialog kring våra avtal och vår leverans.

Enligt underlag från Chemgroup som följer upp vår kemikalieanvändning kan konstateras att Trafikantservice nu inte har några produkter som innehåller utfasningsämnen eller hormonstörande ämnen.

Verksamhetslokalerna i Majorna för Hållplatservice, skyltverkstaden och Resurspoolen har sagts upp av fastighetsägaren (Fastighetskontoret). Nya lokaler är anskaffade på Hisingen och inflyttning sker under januari-februari 2020. VD och affärsstöden i den nya kollektivtrafikmodern kommer också att lokaliseras till dessa lokaler under Q1 2020.

Enligt Huvud- och Principavtalet för spårvagnstrafiken mellan VGR och Göteborgs Stad kommer enheterna Kommunikationsteknik och Hammarkullen att överföras till

GSAB och detta sker 1 januari 2020. Detta medför minskad omsättning och högre krav på kvarvarande enheter att bekosta affärsstödsfunktionerna. En organisationsöversyn kommer påbörjas i januari 2020.

Hållplatservice har fått avtalsoptionen för Drift och underhållsavtalet med Västtrafik utlöst och avtalet gäller nu till 31 mars 2022. Hittegodsavtalet med Västtrafik har förlängts med det första av två optionsår och löper nu minst till 30 juni 2021. Avtal för Trafikledning NET gäller till 31 januari 2024 med möjlig förlängning i två år. Övriga avtal gäller till 2020-12-31 med möjlig förlängning i ett år.

2.2.1 Viktiga framtidsfrågor

Viktiga framtidsfrågor GSK

I detta avsnitt redovisas de tre dotterbolagens viktiga framtidsfrågor både avseende internt och externt perspektiv.

Internt

De interna framtidsfrågorna handlar för samtliga bolag om att fokusera på att ha relevanta och effektiva processer, resenärsorientering och en ekonomi i balans samt att behålla engagerade och nöjda medarbetare som aktivt deltar i utvecklingen av kvalitets- och miljöarbetet.

Externt

GSK kan konstatera att de externa framtidsfrågorna skiljer sig åt utifrån att GSAB har direkttilldelad verksamhet som sträcker sig 15 år framåt och att de övriga dotterbolagen jobbar med att ta fram konkurrenskraftiga anbud i kommande trafikupphandlingar samt att för GST att i dialog med beställaren arbeta för ett ökat fokus på kvalitet i utvärdering av anbud. För GSAB och GSB är det viktigt att fortsätta att vidareutveckla sin fordonsflotta till att bli mer miljömässiga och effektiva.

Viktiga framtidsfrågor GSAB

Internt

GSAB:s verksamhet har både tjänstebolagets och produktionsbolagets karaktär och de viktigaste framgångsfaktorerna för en sådan verksamhet utgörs av resenärsfokus och engagemang, gott ledarskap och likaledes medarbetarskap kombinerat med en ändamålsenlig organisation. Givet dessa förutsättningar möjliggörs ett arbete i en kultur som leder till relevanta och effektiva processer, resenärsorientering och en ekonomi i balans. Ledningens fokus har under året varit att bibehålla nivåerna på produktionsleveranserna samtidigt som en ny koncern- och bolagsstruktur bildas, innebärandes, ett spårvägsbolag som är helt inriktat mot de nya trafik- och entreprenadavtal som börjar gälla från och med januari 2020.

Bolagets huvudfokus mot 2020 är således att genomföra en kvalitetutvecklingsresa. Denna är riktad mot generellt förbättrade, samt effektivare, kvalitetsmetoder-, styrning-, ledning-, chefskap- och ledarskap för förbättrade måluppfyllelser. Då bolaget ingår i en

för staden och regionen trafikhelhet är det även viktigt att utveckla ett framgångsrikt partnerskap med uppdragsgivarna Västtrafik och Göteborgs stads trafikkontor. Andra viktiga frågor är integration av de 40 nya spårvagnarna M33 samt förberedelse för att ev avropa optionen på ytterligare 60 vagnar.

Vi har också viktiga fortsatta utmaningar att hantera under 2020 inom området arbetsmiljö för bolaget som helhet. Utvecklingen av det systematiska arbetsmiljöarbetet kommer att fortsätta med förtydligande av arbetsmetoderna.

Externt

GSAB har ett 15 årigt direkt tilldelat avtal med både Västtrafik och Göteborgs stads Trafikkontor. Under denna avtalsperiod är inte bolaget utsatt för extern konkurrens. Styrelsen poängterar dock vikten av att bolaget jämför sin produktivitet och effektivitet i förhållande till övriga trafikföretag som uppträder på den konkurrensutsatta marknaden. En avgörande faktor för framgång är att fordonsflottan moderniseras.

Viktiga framtidsfrågor GS Buss

Internt

För GSB innebär det att effektivt kunna ta fram konkurrenskraftiga anbud i kommande trafikupphandlingar. För att nå detta mål handlar det också om att attrahera och behålla personal, inte minst förare.

Externt

För GSB att vinna kommande upphandlingar.

Få god framkomlighet för kollektivtrafiken vilket även gagnar förarnas arbetsmiljö.

Vår verksamhet måste fortgå framåt trots att frågan om försäljning av GSB inte är klar. En viktig fråga för året är Västtrafiks upphandling av bl.a. vårt avtal Centrum där prekvalificering beräknas lämnas in under september och upphandlingsunderlag komma ut i november.

Viktiga framtidsfrågor GS Trafikantservice

Internt

För GST att ha en kostnadseffektiv organisation som stöds av ett verksamhetsledningssystem baserat på ISO 9001 och 14001.

Att ha engagerade och nöjda medarbetare som aktivt deltar i utvecklingen av kvalitets- och miljöarbetet.

Externt

För GST att vinna kommande upphandlingar och att i dialog med beställaren arbeta för ett ökat fokus på kvalitet i utvärdering av anbud.

2.3 Analys av årets utfall

Resultaträkning

Tkr	Bokslut 2019	Budget 2019	Avvikelse	Bokslut 2018
Intäkter	1372886	1394772	-21886	1 393 510
Kostnader	-1340986	-1379156	38170	-1 343 531
Rörelseresultat	31900	15616	16284	49 979
Finansiella intäkter	646	20	626	1
Finansiella kostnader	-72	-20	-52	-51
Resultat efter finansiella poster	32474	15616	16858	49 929
Avgår Minoritetens intresse (15% Västtrafik i GSAB)	-1298	-447	-851	0
Koncernens resultat	31176	15169	16007	0

Resultatet för GSB är 18,3 mkr. Det är 8,6 mkr bättre jämfört mot budget. Ökning av antalet resande, full bonus för kundnöjdhet 2018 som betalas ut 2019 samt ökad försäljning till övriga kunder bidrar till högre intäkter. Lägre kostnad för central overhead påverkar resultatet positivt med 2,8 mkr.

Det ackumulerade resultatet för GST är 5,0 mkr, viktet är 2,1 mkr högre än budget. Lägre central overheadkostnad påverkar resultatet positivt med 0,5 mkr.

En slutreglering av GSAB:s trafikavtal med Trafikkontoret har genomförts på 31,3 mkr vilket ger ett resultat på 0 kr för GSAB Spårvagn.

GSAB Banteknik uppvisar ett ackumulerat resultat på 8,2 mkr. Det är 5,6 mkr bättre jämfört med budget. Avvikelsen beror på att överskott från Affärsstöd på 2,3 mkr har delats ut, upplösning av inkurans samt på avgiftsfri månad för leasingfordon.

2.3.1 Resultat per affärsområde/dotterbolag eller motsvarande, alternativt resultat efter finansnetto

	Bokslut 2019	Budget 2019	Avvikelse	Bokslut 2018
Bolag				
GS Kollektivtrafik	0	0	0	0
GS Buss	18 334	9 731	8 603	23 195
GS Trafikantservice	5 010	2 903	2 107	4 291
Göteborgs Spårvägar Spårvagn	0	0	0	17 393
Göteborgs Spårvägar Banteknik	8163	2589	5574	4 393
Göteborgs Spårvägar internränta	393	0	0	707
Rörelseresultat	31 900	15 616	16 284	49 979
Finansiellt netto	574	0	574	-50
Resultat efter finansiella poster	32 474	15 616	16 858	49 929
Avgår minoritetsintresse 15% Västtrafik i GSAB	-1298	-447	-851	0
Koncernens resultat	31176	15169	16007	49 929

GSAB Spårvagn

Utfallet för trafikintäkter ackumulerat december är 6,7 mkr netto bättre än budget. Detta beroende på högre intäkter för linjetrafiken kopplat till ökat resande samt förändrad vagnsmix men lägre intäkt på grund av försening av M33 samt att övrig beställningstrafik ligger efter. När det gäller sidointäkter är det lägre leasingintäkter med 10,4 mkr samt lägre fakturerade verkstadstjänster med 14,2 mkr, främst avseende rostrevision som påverkar.

På kostnadssidan motsvarande lägre kostnad för leasing med 10,4 mkr, lägre kostnad för uttag av lagerprodukter med 11,5 mkr och lägre kostnader för köpta tjänster och drygt 4 mkr lägre lokalkostnader jämfört med budget. Den ackumulerade effektiviseringsposten som budgeterats med avdrag under övriga kostnader har för perioden om 20 mkr hämtats in främst genom 15 mkr i lägre personalkostnader.

Extraordinära poster för bland annat återtagna reserveringar har höjt resultatet med lite över 26 mkr. Det gäller återförd reservering för bygge av bullerplank vid depå Majorna om 6,0 mkr och återföring med 1,4 mkr för aktiviteter i utvecklingsråd enligt spårvagnsavtalet punkt 5.8. Även reglerade centrala kostnader för overhead och gemensamma tjänster har höjt resultatet med 18,7 mkr.

Resultat före extraordinära poster blir 5,1 mkr jämfört med budget, vilket täcker den planerade besparingen. Resultat efter extraordinärt slutar på 31,2 mkr som slutreglerar trafikavtalet och därmed ger ett nollresultat.

GSAB Banteknik

Bantekniks ackumulerade omsättning för 2019 avviker positivt med knappt 19,3 mkr mot budget vilket beror på att man på grund av mild väderlek under stor del av året har kunnat arbeta mer i projekt än vad man kunde förutse vid budgettillfället. De totala kostnaderna överskrider budget med drygt 13,7 mkr vilket till största delen beror på att personal inte rekryterades enligt plan vilket i sin tur medförde lägre personalkostnader och högre kostnader för inhyrda tjänster, både på kollektiv- och tjänstemannasidan. Man har även överskridit budget genom högre lokalkostnader på grund av anpassningar till verksamheten samt högre kostnader för reparation av fordon.

Bantekniks ackumulerade resultat avviker positivt med 5,57 mkr mot budget beroende på reglering utav OH VD & stab (2,35 mkr), reglering utav IT/VLS (1,14 mkr), upplösning av reserverad inkurans & inventering fd 5 (3,3-1,46 mkr) samt betalningsfri månad på leasade fordon hos Göteborgs Stads Leasing (0,21 mkr). Bantekniks ackumulerade resultat är 3,3 mkr högre än vid prognos P10 på grund av att reglering OH (1,46 mkr) samt upplösning av reserverad inkurans & inventering fd 5 (1,84 mkr), som ej var känt vid tillfälle för P10.

GS Buss

På intäktssidan är resultatet bättre än budget pga. ökat resande (incitament), full bonus för kundnöjdhet 2018 som utbetalats 2019, ökad försäljning till övriga kunder, Flygbussarna på Kruthusgatan och Transdev på Kvilledepån. Västtrafik har fakturerats

för laddstationer och merkostnader för elbussar från december vilket inte var med i budgeten för 2019 då detta inte var klart ännu.

På kostnadssidan har drivmedelskostnader ökat framförallt pga. prisökningar, kostnader för fordonsdelar och däck som skulle belastat år 2018 drar ner årets resultat.

Serviceavtal för bussarna, reparationer av kollision- och vandalskador samt övrigt underhåll fordon är lägre än budget. Kostnad för byte till regummerade däck på de nya bussarna har tillkommit. Lönekostnader är mycket lägre än budget och beror delvis på felaktiga antaganden i budget. Kostnader för central overhead har minskats.

Avskrivningar fordon är något lägre än budget då de nya bussarna inte kom i drift så tidigt som antogs i budget.

GS Trafikantservice

Trafikantservice har ett ackumulerat utfall för 2019 på 5,0 mkr mot budgeterat 2,9 mkr. Vilket innebär en positiv avvikelse mot budget på 2,1 mkr. Detta beror till stor del på ökad försäljning.

Kommunikationsteknik ligger på intäktssidan på 300 tkr och på kostnadssidan har man 1,4 mkr lägre kostnad än budgeterat. Detta på grund av ej tillsatta tjänster och en långtidssjukskriven medarbetare. Resultat 1,7 mkr.

NET har levererat mycket över budget med intäkter + 7 mkr över budget med en ökad kostnad på 4,4 mkr vilket ger en positiv avvikelse på 2,6 mkr. Resultat 3,4 mkr.

Resurspoolen har levererat mycket under med intäkter på 9,5 mkr mot budget 13,5 mkr där kostnaderna också minskat med 2,0 mkr och ger ett sammanlagt resultat på - 1,4 mkr. I tidigare nämnd organisationsöversyn ingår att hitta synergieffekter. Vi har redan identifierat möjligheten att samutnyttja personal mellan Hittegods och Resurspoolen vid Resurspoolens flyttning till Hittegods. Resurspoolen kommer troligen också ta över en del ledningsstödsuppgifter.

Övriga verksamheter ligger på eller över budget. Ackumulerad nettomarginal för hela affärsområdet 6,4%.

2.4 Investeringar

Investeringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar

Nettoutgifter i mkr	Utfall 2019	Budget 2019	Utfall 2018	Budget/Plan 2020
Nyinvesteringar	26,0	33,0	10,2	14,0
Reinvesteringar	138,3	187,0	1,7	46,0
SUMMA INVESTERINGAR	164,3	220,0	11,9	60,0

Budgeterade investeringar som inte har verkställts under året är bl a anpassning för M33 9 mkr, uppgradering arbetsspår i depå 9 mkr, inredning Ringön 5 mkr, verksamhetsfordon (ersättning) 7 mkr. Därutöver finns ett antal budgeterade investeringar i lokaler och maskiner som har skjutits upp.

Investeringar i finansiella anläggningstillgångar

Aktier och andelar, mkr	Utfall 2019
Aktier i Göteborgs Spårvägar 15%, avyttrat till Västtrafik	-36,3 Mkr
Summa investeringar	

2.4.1 Projektredovisning

Benämning pågående projekt enl. inv. plan, i mkr	KF-beslutat (ja/nej)	Budget per projekt	Ack utfall tom perioden	Aktuell prognos för hela projektet	Beräknas färdigt år, kvartal
Integrerat inbrottslarm och passersystem		8,0	7,6		2020 Q1
Elbussar		131,8	131,5		2 019 Q1
Laddstation el bussar		15,0	16,7		2 020 Q1
Kommande projekt enl. inv.plan mkr	KF-beslutat (ja/nej)	Plan 2019	Plan 2020	Plan 2021	Beräknas färdigt år
Byte destinations-skyltar (8199)		9,0			2 020 Q4
Slipfordon ersättning (8207)		7,0			2 020 Q4
Lastbil ers WFX 976 (8208)		6,0			2 020 Q4
Lastbil CWO 402 (8209)		6,0			2020 Q4

2.5 Övrig uppföljning inom ekonomiområdet

Inget att rapportera.

2.6 Bokslut

2.6.1 Sammanfattande analys

Koncernens ackumulerade resultat för 2019 uppgår till 31,1 mkr jämfört med budget på 15,1 mkr.

GSAB Spårvagn har ett driftsresultat som uppgår till 5,1 Mkr bättre än budget. Extraordinära poster för bland annat återtagna reserveringar och överskott från Affärsstöd har höjt resultatet med lite över 26 mkr. Därefter har en slutreglering av trafikavtalet genomförts på 31,2 mkr varvid resultatet blir 0 mkr.

GSAB Banteknik uppvisar ett ackumulerat resultat på 8,2 mkr. Det är 5,6 mkr bättre jämfört med budget. Avvikelsen beror på att överskott från Affärsstöd på 2,3 mkr har delats ut, upplösning av inkurans samt på avgiftsfri månad för leasingfordon.

Resultatet för GS Buss är 18,3 mkr. Det är 8,6 mkr bättre jämfört med budget. Ökning av antalet resande, full bonus för kundnöjdhet samt ökad försäljning till övriga kunder bidrar till högre intäkter. Lägre kostnad för central overhead påverkar resultatet positivt med 2,8 mkr.

Det ackumulerade resultatet för GS Trafikantservice är 5,0 mkr, viket är 2,1 mkr högre än budget. Lägre central overheadkostnad påverkar resultatet positivt med 0,5 mkr.

Beträffande koncernens balansräkning så har 15% av aktierna i GSAB, motsvarande ca 36 Mkr, avyttrats under året till Västtrafik.

2.7 Utveckling inom personalområdet

2.7.1 Personalvolym och lönekostnad

	2 019	2018	2017
Kostnader för konsultarvode (se anvisn)	28 260	20 818	16 222
Lönekostnad (exkl arvoden och soc avg)	545 022	536 673	505 263
Årsarbetare - Arbetad tid (personalvolym)	1 443	1 441	1 396
Lönekostnad per årsarbetare	378	373	362

Konsultkostnader har under året ökat från att motsvara 4 % av lönekostnaden till att motsvara 5 %. Konsultkostnaderna finns framförallt inom dotterbolaget GSAB.

Konsultkostnader härrör till följande särskilda projekt eller insatser:

- Ny Spårvagn M33
- IT- drift och projekt
- Nytt affärssystem Navision
- Nytt Underhållssystem, SUP
- Granskning avseende visselblåsningar och revisionskritik

Personalvolymen har ökat med 0,1 %, eller två årsarbetare, sedan föregående år. Under 2019 har flera tjänster varit vakanta inom bolaget. Det syns också på personalkostnaderna där flera delar av bolaget haft mindre personalkostnader än budgeterat. Till viss del är också de ökade konsultkostnaderna en följd av detta.

Lönekostnad per årsarbetare har ökat med 1,3 %. Årets lönerevision omfattade 2,1 % ökning. Ökningen i lönekostnad per årsarbetare härrör framförallt till lönerevision.

2.7.2 Övrig utveckling inom personalområdet

Övrig utveckling inom personalområdet

Personal- och kompetensförsörjning har under hela 2019 varit en prioriterad fråga. I GSB konkurrerar man framförallt med andra arbetsgivare om bussförare. I GSAB är särskilt svårrekryterade grupper till exempel elektriker, mekaniker och förare till spårvagn. Koncernen har deltagit i arbetsmarknadsdagar och genomfört rekryteringsevent. Värt att notera är att 14 % av koncernens anställda är 60 år eller äldre. Ett faktum som kan behöva extra uppmärksamhet framöver. 8,5 % av koncernens arbete utförs av timavlönade. I samtliga dotterbolag förekommer att medarbetare arbetar extra som förare av buss eller spårvagn eller som servicearbetare inom GST.

Gemensamma chefsmöten har skett månatligen. Gemensamt för koncernen fram till november och sedan separat i GSAB respektive GST och GSB. Mötena är ett tillfälle till dialog och information samt styrning och ledning.

För att främja god hälsa erbjuds gemensamma aktiviteter för medarbetare såsom gruppträning, viktväktarna, stadsvandringar och motionslopp. Medarbetarna erbjuds även medarbetarstöd via Falck Health Care. Ett pilotprojekt där hälsoundersökning, motion och kost vävts samman under 12 veckor har gett gott resultat och piloten utvidgades med fler deltagare under hösten. Uppsamlingsheat för de obligatoriska utbildningar i arbetsmiljö och arbetsrätt som genomfördes under 2019 kommer att ordnas för chefer och skyddsombud under 2020.

Samverkan med fackliga organisationer försvåras av att densamma sker enligt samverkansavtal i delar av organisationen och enligt MBL i andra delar. I GSK:s och GST:s styrelse saknas fortfarande medarbetarrepresentanter från Kommunal.

Åtgärder kopplat det till föreläggande om åtgärder vid vite från Arbetsmiljöverket som lagts till GSAB Trafikdrift har genomförts och svar till Arbetsmiljöverket godkändes. Vitet har inte lösts ut. Åtgärderna innefattade bland annat undersökning av den organisatoriska och psykosociala arbetsmiljön, riskbedömning utifrån undersökningens resultat och framtagande av en handlingsplan kopplat till identifierade risker.

Verksamhetsövergång från GST till GSAB genomfördes vid årsskiftet för två enheter omfattande ca 18 medarbetare.

2.8 Redovisning av uppdrag ifrån KS/KF som fördelats utanför kommunfullmäktiges budget

2.9 Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag

2.9.1 Utvärdering av system för styrning, uppföljning och kontroll

Staden ska genomsyras av en kultur av att vilja göra rätt där varje anställd känner stolthet både över sin arbetsinsats och arbetsplats. Detta kräver en ständigt levande värderingsdiskussion och ett tydligt ledarskap där ledorden är transparens och öppenhet.

GSK koncernen har under det första halvåret gemensamt arbetat med att förbättra arbetets styrning, uppföljning och kontroll för att under hösten fortsätta arbetet inom de tre dotterbolagen GSAB, GSB och GST. Den interna styrningen och kontrollen vid GSK sker på olika nivåer och bör präglade alla delar av verksamheten och dessutom reflektera den syn som styrelse och ledning har beträffande riskhantering.

Styrelserna i de olika bolagen har gett uppdrag kring fördjupad uppföljning inom arbetet med den interna kontrollen. I månadsrapporterna för de tre dotterbolagen redovisas i ett avsnitt hur anmärkningar och rekommendationer från stadsrevisionens granskningsrapport 2018 omhändertagits genom särskild uppföljning och kontroll redovisad under rubrikerna Rekrytering/introduktion, upphandling/inköp, ledarskap och företagskultur, efterlevnad av regelverk/policyer och systematiska arbetsmiljöarbetet.

Under sommaren tog VD, på uppdrag av styrelsen i GSK, fram ett gemensamt projekt, för de tre dotterbolagen, som innebar en djupare granskning av bolagens fordonshantering och materialanvändning. Projektet avrapporterades vid varje styrelsemöte från augusti månad. Inom koncernen sker verksamhetsplanering samt uppföljning och återrapportering utifrån mål och utfall på ett effektivt sätt och möjliggör att risker kopplat till framdrift i arbetet hanteras på ett effektivt sätt.

Däremot finns det ett viktigt förbättringsutrymme inom koncernens kultur och kontrollmiljö. Detta har konstaterats i samband med att det under 2018 och 2019 inkommit ett stort antal anmälningar till stadens visselblåsarfunktion om missförhållanden inom delar av koncernen. I dessa ärenden framgår att det finns många fall där regler, rutiner och processer inte efterlevts inom bland annat inköp och upphandling. Visselblåsarfunktionen gör bedömningen att dessa missförhållanden hänger samman och är ett resultat av såväl brister i kultur och ledarskap som brister i styrning, uppföljning och internkontroll. Arbete med ledarutveckling, företagskultur och uppstyrning av regelverk påbörjades under Q4 2018 och har fortsatt under året. Detta handlar överlag om att betona vikten av att följa etablerade och överenskomna förhållningsätt och arbetsätt.

GSK tog, innan sommaren, ett initiativ till att samtliga styrelser träffade Visselblåsarfunktionen på stadsledningskontoret i början på hösten för att få en djupare inblick i omfattningen och problematiken som har framgått av de olika anmälningarna.

Då koncernens olika dotterbolag är olika berörda så kommer den fortsatta redovisningen att ske från de olika bolagen.

Utvärdering från GSAB

Den interna styrningen och kontrollen vid GSAB sker på olika nivåer och bör präglade alla delar av verksamheterna och dessutom reflektera den syn som styrelse och ledning har beträffande riskhantering. Den interna styrningens kvalitet är dock ojämn, inte på grund av medarbetarnas grundkompetens, utan på grund av att arbetsmetoderna fullt ut inte är metodiska i sin helhet. Arbetsmetoderna styrs och leds dessutom inte inom ramen för en bolagshelhet med specialiteten spår vägstrafik.

Genomgången av de fyra olika huvudområdena (Kultur, planering och uppföljning, riskbaserad styrning, åtgärder och förbättringsarbete) visar att alla huvudområdena har behov av att genomföra förbättringar. Överlag bedöms säkerhetsavdelningen bedriva den verksamhet där samtliga huvudområden graderas som en styrka för bolaget. Övriga avdelningar inom bolaget bedriver i vissa av sina enheter en tillräckligt effektiv hantering men helhetsomdömet blir ändå att det behövs en generell utveckling och förbättring av bolagets samtliga kvalitetsmetoder.

Utvärdering för GS Buss och GS Trafikantservice

En visselblåsning riktades under 2018 mot GST och avser en gammal ”Skrotkassa” som redan före anmälan identifierats av arbetsledningen och var under avveckling. Framtagning av rutiner och genomgång med samtlig personal i berörd verksamhet har genomförts. Introduktionsprogrammet för nyanställda har kompletterats. Visselblåsarenheten avförde frågan under tidig vår och stängde ärendet.

Vid revision av fordonshanteringen konstaterades att regelverket var otydligt och uppföljningsmöjligheterna svårhanterliga. Detta resulterade i ett uppdrag till GSB och GST att gemensamt se över rutiner för användning och uppföljning av fordon. Uppdraget beräknas vara avslutat under februari 2020.

Kultur och medarbetarskap har under flera år funnits på agendorna för APT och ledningsgruppsmöten. Under 2018 och 2019 har vi fokuserat på bemötande och samarbete där utbildning har genomförts av extern utbildare. Arbete mot diskriminering har genomförts både i egen regi, och med resursperson från staden, där samtliga verksamheter arbetat med material (Växthuset) framtaget av diskrimineringsombudsmannen.

2.9.2 Brukar-/kundorienterad kvalitetsledning

Göteborgs Spårvägars ingångsvärden till verksamhet 2020 är inledningsvis KF:s beslut gällande 3 Verksamhetsmål, 14 Övergripande verksamhetsmål samt 7 Uppdrag. Då detta är målbilder för resultat mot medborgarna, våra resenärer, omhändertar därför GSAB på olika sätt, 21 av 24 kvalitetsmål i bolagets Affärsplan och Verksamhetsplansarbete. För att säkerställa att bolaget kraftsamlar sina åtgärder gentemot sina brukare, resenärerna, är ett viktigt kärnvärde för GSAB ”Resenären i fokus”.

GSAB definierar den kvalitativa produkten som: tidtabell, bana, fordon och service. Produktens huvudsakliga målbilder riktas främst mot att få fler och nöjdare resenärer vilket mäts med hjälp av Resandestatistik och Nöjdhetsundersökning. Denna statistik samt undersökning omhändertaras av Marknadsavdelningen för analys och kravställning mot övriga avdelningar. Detta för bästa leverans av produkttillgänglighet-, tillförlitlighet och service. Marknadsavdelningen besvarar kontinuerligt resenärssynpunkter, genomför resenärspanelsarbete, analyserar produkten och ger produktutvecklings- och marknadsföringsrekommendationer till Västtrafik samt lämnar förbättringsförslag till Trafikkontoret.

GS Buss följer löpande utfallet av leveransen genom olika nyckeltal. Vi arbetar efter en framtagen process för att förbättra verksamheten. Att kunderna, våra resenärer, är nöjda mäts kvartalsvis via ombord mätningar och kundsynpunkter följs regelbundet upp och används i förbättringsarbetet.

GS Trafikantservice är i sin helhet certifierad utifrån ISO 9001:2015 och 14001:2015 sedan 2017. Interna såväl som externa revisioner genomförs årligen. Kvalitetsarbetet är den grund vi utgår ifrån vad gäller både anbudsgivning och den dagliga produktionen. Samtliga verksamheter genomför dokumenterade dialogmöten med beställaren där kvalitet på vår leverans är en del i mötet.

2.9.3 Sponsring

*Göteborg Wind Orchestra, 600 000 kronor

*Julpartner till Stadsmissionen (Hjälp till att fylla kylan), 20 000 kronor (=80 kassar mat)

Dessutom delar vi ut Kulturpriset varje år till en pristagare som får 10 000 kronor (enligt beslut i kommunfullmäktige).

2.9.4 Uppföljning av projekt inom gröna obligationer

GS Buss har under året investerat i 30 stycken elbussar som skall ersätta våra hybridbussar. De nya bussarna drivs med grön el vilket ger lägre utsläpp av CO2 och partiklar. Även buller reduceras betydligt. GS Buss har finansierat dessa bussar inom ramen för vår intern kredit inom koncernen. Utökning av koncernens tillgängliga checkkredit har gjorts med 50 Mkr för att ha rörelsekapital tryggt.

Kostnader

Projekt	Utfall 2019	Prognos 2020
30 stycken elbussar som ersätter våra hybridbussar	131 800 000	0

Mätetal miljö

Projekt	Mätetal	Utfall 2019	Beräknat utfall 2020

2.9.5 Övriga beslut och/eller uppdrag

Genomförande av huvud- och principavtalet

GSAB har två aktieägare, GSK och Västtrafik, vilket regleras i aktieägaravtalet.

Ägarrådet utgör ett samrådsforum för aktieägarna och består av två representanter för varje aktieägare (två representanter från Västtrafik och två från GSK). Representanter har utsetts och Ägarrådet har redan haft flera möten. GSAB äger fortsatt uppdraget att genomföra den nya koncernbildningen i enlighet med intentionerna i huvud- och principavtalet. Enligt Huvud- och Principavtalet för spårvagnstrafiken mellan VGR och Göteborgs Stad kommer enheterna Kommunikationsteknik och Hammarkullen som är organiserade inom GST att överföras till GSAB och detta sker 1 januari 2020.

Göteborgs Spårvägar AB

Trafikavtal mellan Göteborgs Spårvägar och Västtrafik är tecknat i maj 2019 och kommer att träda ikraft 1 januari 2020. Avtalet har en giltighet om 15 år.

Etableringsprocessen av nytt avtal påbörjades med en kick-off vilket bland annat innebar skapandet av de samverkans forum som parterna gemensamt ska bemanna för genomförandet av verksamheten.

Ett 15-årigt avtal mellan Göteborgs Spårvägar och trafikkontoret har tecknats angående drift och underhåll av stadens bananläggning. Även detta avtals ikraftträdande har föregåtts av en etableringsprocess i god samverkan mellan parterna.

Utöver detta har avtal tecknats med trafikkontoret angående särskild trafikledning, trafiksäkerhetsutredningar och hyresavtal för samtliga tre spårvagnsdepåer som numera är i Västra Götalandsregionens ägo. Ett gott partnerskap mellan GSAB:s fastighetsgrupp och VGR:s fastighetsansvarige har etablerats. Samtliga dessa avtal har en löptid på 15 år.

Finansieringsavtal av Ringlinjens verksamhet pågår i god dialog mellan staden, Västra Götalandsregionen och Göteborgs Spårvägar och väntas vara färdigt inom kort.

Projekt M33

Kommunstyrelsen i Göteborg uppdrog under 2013 till GS att upphandla nästa generation spårvagn (typ M33). Upphandlingen omfattade 40 spårvagnar, med option att köpa upp till 60 stycken ytterligare. Totalt således 100 vagnar.

I oktober 2016 tecknades avtal med den vinnande anbudsgivaren och arbetet med den nya vagnen påbörjades.

2019 har till stora delar handlat om tillverkning och tillverkningskontroll, och i början av december levererades den första M33- vagnen till Göteborg. Vagn 2 ska levereras i februari 2020, och efter omfattande provkörningar av de två första vagnarna är förhoppningen att serieleveransen av övriga 38 vagnar kommer igång till sensommaren 2020.

I slutet av 2019 överläts avtalet med leverantören till Västra Götalandsregionen (VGR), och GS driver sedan dess M33-projektet på uppdrag av VGR och dess dotterbolag Västtrafik.

2.10 Kommunala ändamålet och befogenheterna

Styrelserna för GSK, GSB och GST samt VD för dessa bolag bedömer att verksamheten är i linje med kommunens ändamål med sitt ägande av bolaget och att bolaget har följt de principer som framgår av 3 § i bolagsordningen.

Styrelserna för GSAB och VD bedömer att verksamheten är i linje med kommunens ändamål med sitt ägande av bolaget och att bolaget har följt de principer som framgår av 3 § i bolagsordningen.

3 Uppföljning av kommunfullmäktiges budget

3.1 Kommunfullmäktiges mål/inriktningar

Från kommunfullmäktiges Mål och inriktningar.

GSK har inte fått dessa mål som uppdrag men GSB och GST lämnar en redovisning över vad som har hänt inom dessa områden.

- **Göteborgarna ska kunna röra sig och färdas tryggt. Staden ska därför i samverkan med regionen utveckla åtgärder för att göteborgarna ska uppleva det som tryggt att färdas med spårvagn och buss.** - *GSB följer det arbete som görs tillsammans med VT, dels det som är föreskrivet i avtalet ex.vis kameraövervakning i alla bussar, dels aktiviteter som Västtrafik leder från sin avdelning för trygghet och säkerhet, man testar just nu trygghetsvärdar ute i trafiken.*
- **Försöken med el-bussar ska fortsätta att byggas ut med fler linjer och andelen hybridbussar i ordinarie trafik ska öka** - *Under hösten har 29 hybridbussar årsmodell 2012 bytts ut mot 30 nya elbussar och till dem har laddinfrastruktur upphandlats och byggts. Vi kör nu i stort sett emissionsfritt på grön el på linje 60. Bussarna innebär också minskat buller i staden och ger också våra förare en bättre arbetsmiljö, dels pga. det minskade bullret men dels också pga. att vi har ett nytt styrsystem som gör det mycket lättare att vrida på ratten till gagn för förarnas axlar och armar.*
- **Framkomlighet - Göteborg ska vara en stad med god framkomlighet för alla trafikslag. Då krävs det en kraftigt förstärkt infrastruktur i och kring staden som möjliggör resande för många fler. Snabbhet, pålitlighet och bekvämlighet gör kollektivtrafiken till ett alternativ som många vill och kan välja.** - *Vi har levererat 99,1% av planerade turer och den största orsaken till de vi inte har kunnat leverera fullt ut är pga. trafik hinder. Trafikmiljön i Göteborg har delvis varit mycket ansträngd för våra förare med köbildning i högtrafik pga. många omläggningar till följd av de stora byggprojekt som pågår i Göteborg, Totalt sett ligger dock våra linjer i tid på ca 80% av alla avgångar. Trots den besvärliga trafikmiljön kan vi glädjande konstatera att antalet olyckor minskat med 19% jämfört med 2018 och att mesta minskningen är på kategorin personolyckor.*
- **Trafiknämnden ges i uppdrag att arbeta för att elektrifieringen av kollektivtrafiken ska öka med målet att den på sikt ska vara helt elektrifierad.** - *Se punkt 2.*
- **Arbete med värdegrundsdiskussioner ska främjas. På det sättet kan också eventuella missförhållanden och oegentligheter förebyggas och motverkas.** - *Kultur och medarbetarskap har under flera år funnits på agendorna för APT (GSB och GST) och ledningsgruppsmöten. Under 2018 och 2019 har vi*

fokuserat på bemötande och samarbete där utbildning har genomförts av extern utbildare. Arbete mot diskriminering har genomförts både i egen regi, och med resursperson från staden, där samtliga verksamheter arbetat med material (Växthuset) framtaget av diskrimineringsombudsmannen.

Redovisning från GSAB

De mål och inriktningar som vi lagt särskild fokus vid under 2019 framgår nedan

Göteborgarna ska kunna röra sig och färdas tryggt. Staden ska därför i samverkan med regionen utveckla åtgärder för att göteborgarna ska uppleva det som tryggt att färdas med spårvagn och buss

Vår inriktning är att Trafikledningen hos GSAB ska vara synliga och verka preventivt för att skapa trygghet genom sin närvaro vid hållplatser och knutpunkter.

Stadens förvaltningar och bolag skall förhålla sig till Göteborgs Kulturprogram

Varje år utser GSAB, tillsammans med Göteborgs Stad Kulturnämnd, en känd göteborgsprofil till årets Kulturpristagare. GSAB delade i år ut kulturpriset för 24:e gången i ordningen. Marianne Mörck sluter sig nu till skaran av kända göteborgsprofiler som alla förärats med en egen spårvagn. Här märks bland andra Carin Mannheimer, Maria Lundqvist och Per Andersson.

GSAB firade att spårvägen i Göteborg fyllde 140-år. Firandet skedde på Drottningtorget där allmänheten inbjöds att ta del. GSAB visade upp delar av sin verksamhet och bjöd på information och fika.

Framkomlighet – Göteborg skall vara en stad med god framkomlighet för alla trafikslag.

Till följd av de många i staden pågående byggaktiviteter har det uppstått framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken. Detta påverkar givetvis även våra resenärer då punktligheten i vissa fall försämras. GSAB har i god samverkan med Västtrafik och trafikkontoret arbetat med frågan och i olika forum där åtgärder för att förbättra framkomligheten tas fram. Utöver detta har GSAB:s trafikledning tillsammans med övriga trafikbolag har trafik dirigerat på att skapa bättre framkomlighet på vissa särskilt störningskänsliga platser. Trafikomläggningsplaner har tagit fram för att kunna användas då stora störningar kräver förändrade körvägar. Kontinuerlig dialog förs med förarna i avsikt att hitta de platser som framkomlighetshinder uppstår.

Arbete med värdegrundsdiskussioner ska främjas. På det sättet kan också eventuella missförhållanden och oegentligheter förebyggas och motverkas.

Ett antal ledarträffar har genomförts och ledarprogram etablerats för att arbeta med vår värdegrund. Diskussioner har förts i tvärgrupper olika teman kopplat till bland annat inkomna visseblåsningar och regelverk.

3.2 Kommunfullmäktiges uppdrag till styrelsen

Uppdrag från kommunfullmäktiges budget	Har uppdraget genomförts? JA/Nej. Om inte ge en kort kommentar om orsak och eventuellt till vilken del uppdraget har genomförts
Stadens nämnder och bolag ges i uppdrag att erbjuda praktikplatser och olika former av sommarjobb till unga	Ja, uppdraget har utförts. Praktikplatser har erbjudits framförallt i tekniska/mekaniska arbeten. Utbildade handledare finns på arbetsplatsen. Sommarjobb till unga har ej erbjudits då delar av verksamheten där det skulle vara aktuellt har en riskutsatt arbetsmiljö.

4 Nyckeltalsredovisning

	Utfall 2019	Budget/målvärde 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Utfall 2016
De vi är till för					
Resandeutveckling Buss	4,2 %	2,0 %	5,3 %	2,0 %	12,5 %
Resandeutveckling Spårvagn	7,6 %	3,0 %	6,1 %	3,9 %	5,2 %
Verksamhet/ Processer					
Genomförda bussturer i % av utbud	99,91 %	99,9 %	99,93 %	99,93 %	99,95 %
Genomförda spårvagnsturer i % av utbud	99,7 %	99,8 %	99,7 %	99,8 %	99,9 %
Medarbetare/ Personal					
Sjukfrånvaro	6,9 %		7,3 %	7,7 %	7,2 %
Ekonomi/ägare					
Rörelseresultat	31,9 Mkr	15,6 Mkr	50,0 Mkr	48,1 Mkr	22,4 Mkr
Resultat efter finansiella poster	32,5 Mkr	15,6 Mkr	50,0 Mkr	48,0 Mkr	22,5 Mkr
Soliditet	49,6 %		41,9 %	58,4 %	68,8 %
Eget kapital	492 Mkr		457 Mkr	504 Mkr	571 Mkr

Resultatet för 2016 inkluderar en återbetalning från Fora på 11,8 Mkr, som avser en återbetalning av för högt inbetalda arbetsmarknadspremier för 2004.

I samband med omstrukturering av koncernen i december 2018 har 200 mkr utdelats från Göteborgs Spårvägar AB till det dåvarande moderbolaget Göteborgs Stadshus AB.

Dessutom tillkommer vårt nya moderbolag; Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB.

Det egna kapitalet för 2016 inkluderar ett koncernbidrag som lämnats till GS Buss AB från Göteborgs Stadshus AB, uppgående till 105 Mkr. Styrelsen i GSAB föreslog på ordinarie bolagsstämma 2017 att utdela motsvarande belopp till moderbolaget.

5 Nyckeltalsredovisning

	Utfall 2019	Budget/målvärde 2019	Utfall 2018	Utfall 2017	Utfall 2016
Rörelseresultat	31,9 Mkr	15,6 Mkr	50,0 Mkr	48,1 Mkr	22,4 Mkr
Resultat efter finansiella poster	32,5 Mkr	15,6 Mkr	50,0 Mkr	48,0 Mkr	22,5 Mkr
Soliditet	49,6 %		41,9 %	58,4 %	68,8 %
Eget kapital	492 Mkr		457 Mkr	504 Mkr	571 Mkr

Resultatet för 2016 inkluderar en återbetalning från Fora på 11,8 Mkr, som avser en återbetalning av för högt inbetalda arbetsmarknadspremier för 2004. I samband med omstrukturering av koncernen i december 2018 har 200 Mkr utdelats från Göteborgs Spårvägar AB till det dåvarande moderbolaget Göteborgs Stadshus AB. Dessutom tillkommer det nya moderbolaget Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB. Det egna kapitalet för 2016 inkluderar ett koncernbidrag som lämnats till GS Buss AB från Göteborgs Stadshus AB, uppgående till 105 Mkr. Styrelsen i GSAB föreslog på ordinarie bolagsstämma 2017 att utdela motsvarande belopp till moderbolaget.