



Avvecklingskostnader i GS Buss AB

Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB

2021

Innehåll

1. Sammanfattning.....	3
2. Bakgrund	5
3. Försäljningsärendet.....	6
3.1. Extern expertis	6
3.2. Tidslinje	6
3.3. Due Diligence	8
3.4. Kostnader i försäljningsärendet	8
4. Anbudsförlusten.....	9
5. Avvecklingsprojektet	9
5.1. Avgränsning.....	9
5.2. Tidplan.....	10
5.3. Delprojekt.....	10
5.3.1. Personal.....	10
5.3.2. Fordon	11
5.3.3. Lokaler, anläggningar och avtal.....	11
5.3.4. Arkiv och IT-frågor	11
5.3.5. Depå Kville.....	12
5.3.6. Ekonomi.....	12
5.4. Risker i avvecklingsprojektet.....	12
5.5. Kostnader i avvecklingsprojektet	12

1. Sammanfattning

Göteborgs Stadshus AB (Stadshus) ska enligt ägardirektivet genomföra ägardialog med de direktunderställda bolagen. Ägardialogerna ska, från Stadshus, redovisas skriftligt till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

Ägardialog med Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB (GSK) genomfördes den 14 september 2021.

Inför årets ägardialog mellan Stadshus och GSK har bl.a. dialogområdet nedan fastställts:

- Information och dialog om det pågående arbetet med kommunfullmäktiges uppdrag att avyttra/avveckla verksamheten i dotterbolaget GS Buss AB (GSB).

Utifrån detta dialogmöte ombeds styrelsen i GSK att uppskatta vilka kostnader som följer av att avveckla GSB. GSK ombeds att ta fram en skriftlig rapport som redovisar detta och översända rapporten till Stadshus senast 2022-01-31. Beslutat i Stadshus styrelse 2021-10-18.

Denna rapport belyser bakgrund till avyttring/avveckling, genomförd process för dels försäljning, dels avveckling samt uppskattade externa kostnader kopplade till uppdraget. Uppskattade kostnader för avyttring av aktier anges under avsnitt Försäljning och uppskattade kostnader för avveckling av gällande trafikåtagande under avsnitt Avveckling.

Styrelsen i Stadshus AB beslutade 2019-06-18, med utgångspunkt i kommunfullmäktiges budget för 2019 och uppdraget avseende försäljning av tillgångar i Stadshuskoncernen, att delprojektet avseende kollektivtrafikkoncernen ska bedrivas med inriktningen att utreda förutsättningar för och konsekvenser av att avyttra GSB. Denna utredning ledde till att det i kommunfullmäktige fattades, 2020-03-19, beslut om att GSK, med hjälp av extern expertis, ska ta fram ett förslag till genomförande av en avveckling av GSB genom avyttring av aktier.

Försäljning

Försäljningsuppdraget genomfördes i två faser och extern konsult hjälp för rådgivning och upprättande av ett försäljningsprospekt gjordes med stöd av tjänstepersoner i Nämnden för inköp- och upphandling, i första fasen gjordes en värdering av GSB. De externa kostnaderna i fas 1 uppgick till 600 tkr. Dessutom tillkom 28 tkr för att översätta försäljningsprospektet till svenska.

Risakanalys

I november 2020 genomförde EY en riskanalys i försäljningsfrågan och de risker som identifierades var att GSB verkar på en marknad som präglas av hög konkurrens med få mycket stora aktörer som gynnas av skalfördelar samt om GSB inte vinner nytt anbud angående TÅ21 och TÅ22, kommer det innebära en avveckling och ett varsel om arbetsbrist för samtliga medarbetare.

I nästa fas upphandlades extern konsult hjälp från Wistrand och KPMG inom områdena juridik och finans för att driva försäljningsfrågan vidare. Externa kostnader i fas 2 av försäljningsärendet uppgick till 600 tkr. Hela beloppet avser extern konsult hjälp.

I april 2021 kom Västtrafik med beskedet att GSB inte fick tilldelning i något av de inlämnade anbuden och GSB står därmed utan avtal för att bedriva linjetrafik efter det nuvarande avtalets utgång 2022-06-12. Försäljningsprojektet fortsätter men dock med minskade arbetsinsatser då GSB inte har något Trafikavtal efter juni 2022.

Kostnader i försäljningsärendet

Kostnaden avser	Leverantör	Belopp
Fas 1		
Förberedelser för avyttring av GSB	EY	600 000
Riskanalys	EY	75 000
Översättning av försäljningsprospekt	Språkbolaget	28 000
Fas 2		
Finansiell rådgivning	KPMG	400 000
Juridisk rådgivning	Wistrand	200 000
Summa		1 303 000

Avveckling

VD beslutade att starta ett avvecklingsprojekt inom GSB eftersom bolaget kommer vara utan trafikavtal med Västtrafik i juni 2022. Projektet har löpande avrapporterats på samtliga styrelsemöten i GSK och GSB under hösten 2021.

Denna del av rapporten belyser processen för avveckling av GSB, samt uppskattade externa kostnader kopplat till avvecklingen.

Kostnader i avvecklingsärendet

Kostnaden avser	Belopp
Kostnader för timavlönad personal som ersatt fastanställd personal vid informationsmöten	100 000
Kostnader för personal som av avtalstekniska skäl arbetar någon/några dagar efter avtalsslut	250 000
Förstärkning av HR-funktionen i samband med avveckling och uppsägning	50 000
Budgeterade kostnader efter avtalsslut för att omhänderta arkivering, paketering och gallring	400 000
Summa	800 000

2. Bakgrund

GSB ingår sedan 2019-01-01 som ett helägt dotterbolag i koncernen GSK. GSK ägs av Stadshus. Dessförinnan ingick GSB i koncernen Göteborgs Spårvägar AB. GSB har i sin nuvarande form bedrivit linjebusstrafik sedan 2009.

I kommunfullmäktiges budget för 2019 fick Stadshus i uppdrag att pröva försäljning av GSB. I kommunfullmäktige fattades 2020-03-19 beslut om att GSK, med hjälp av extern expertis, ska ta fram ett förslag till genomförande av en avveckling av GSB genom avyttring av aktier.

Stadshus ska enligt ägardirektivet årligen genomföra ägardialog med de direkt underställda bolagen. Ägardialogerna ska, från Stadshus, redovisas skriftligt till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

Ägardialog med GSK genomfördes den 14 september 2021.

Inför årets ägardialog mellan Stadshus och GSK har bl.a. dialogområdet nedan fastställts:

- Information och dialog om det pågående arbetet med kommunfullmäktiges uppdrag att avyttra/avveckla verksamheten i dotterbolaget GSB.

Utifrån detta dialogmöte ombeds styrelsen i GSK att uppskatta vilka kostnader som följer av att avveckla GSB. GSK ombeds att ta fram en skriftlig rapport som redovisar detta och översända rapporten till Stadshus senast 2022-01-31.

Beslutat i Stadshus styrelse 2021-10-18.

Denna rapport belyser bakgrund till avyttring/avveckling, genomförd process för dels försäljning, dels avveckling samt uppskattade externa kostnader för de båda avsnitten var för sig.

Det trafikavtal som GSB trafikerar i skrivande stund, med Västtrafik som huvudman, gäller från och med juni 2012 och avser linjetrafik i område Trafik Göteborg Centrum. Avtalet sträcker sig till och med 2022-06-12 och omfattar en årsproduktion om 2,7 miljoner tidtabellskilometer och 155 000 tidtabellstimmar. Trafiken körs med 65 egenägda bussar, varav 30 drivs med el. Personalstyrkan omfattar ca 200 förare, 15 chefer och tjänstemän samt 8 tekniker och övrig personal. Dessutom bedrivs depåverksamhet i avtal med Västtrafik samt en verkstad i Kville.

Under hösten 2020 genomförde Västtrafik en ny upphandling för det aktuella trafikområdet, med vissa förändringar i avtalets omfattning. GSB lämnade in ett anbud på detta i början av 2021.

Ett projekt för att sälja GSB påbörjades under våren 2020 med hjälp av extern konsulthjälp. Under projektets gång förlorades anbudet om att bedriva fortsatt linjetrafik efter 2022-06-12. Bolaget förlorade därmed sin attraktivitet i försäljningshänseende, och det aktiva arbetet med försäljning avslutades.

För att säkerställa ett kontrollerat och kostnadseffektivt avslut av trafikavtalet startades ett avvecklingsprojekt i maj 2021. Projektet pågår i skrivande stund, och har framför allt fokus på personal, försäljning av fordon, avslut av avtal och IT och arkivfrågor. Syftet med avvecklingsprojektet är att uppfylla avtalsvillkoren i trafikavtalet med Västtrafik till sista dagen för avtalet, och att därefter avveckla trafikverksamheten med största möjliga hänsyn till bolagets medarbetare.

3. Försäljningsärendet

I kommunfullmäktiges budget för 2019 fick Stadshus i uppdrag att pröva försäljning av GSB. I kommunfullmäktige fattades 2020-03-19 beslut om att GSK, med hjälp av extern expertis, ska ta fram ett förslag till genomförande av en avveckling av GSB genom avyttring av aktier.

Denna del av rapporten belyser processen för avyttring av GSB, samt uppskattade externa kostnader kopplat till avyttringen.

I processen för avyttring har hela tiden löpande avstämningar gjorts med tjänstepersoner i Stadshus.

3.1. Extern expertis

Arbetet med försäljning bedrivs enligt kommunfullmäktiges beslut i koncernens moderbolag. Vid styrelsemötet i GSK, 2020-04-24, får VD i uppdrag att, med hjälp av extern expertis, ta fram ett förslag till ett genomförande av en avveckling av GSB genom avyttring av aktier. I den första fasen av försäljningsärendet upphandlades extern konsulthjälp, EY, för rådgivning och upprättande av ett försäljningsprospekt. I denna fas gjordes även en värdering av GSB. Vid styrelsemötet i GSK, 2020-08-28, rapporterade administrativ chef om försäljningsprocessen i GSB och representant från EY föredrog framarbetat material i avyttringsprocessen med fokus på potentiellt försäljningsvärde, marknaden för bussoperatörer och förväntat förvärvsintresse. I fas 2 upphandlades extern konsulthjälp från advokatbyrån Wistrand och KPMG inom områdena juridik och finans för att driva försäljningsfrågan vidare.

Vid styrelsemötet i GSK, 2020-09-25, informerades om upphandlingen och vid samma möte fick VD i uppdrag att utifrån styrelsens diskussioner ta erforderliga kontakter för att genomföra en riskanalys inom försäljningsprocessen.

3.2. Tidslinje

Maj 2020

Fas 1 inleddes med förberedelser för upphandling av konsulthjälp.

Juni 2020

Konsulter för rådgivning och upprättande av försäljningsprospekt kontrakterades.

Augusti/september 2020

Verksamheten kartlades i syfte att sammanställa ett försäljningsprospekt till presumtiva köpare. Bolagsledningen, verksamhetsledningen och ekonomifunktionen bidrog med faktaframtagning. Prospektet syftade till att ge en informativ och attraktiv bild av verksamheten, och inkluderade bland annat historik, ekonomiska data, konkurrensanalys samt en presentation av bolagets nyckelpersoner. Prospektet upprättades på engelska eftersom marknaden för att bedriva busstrafik är internationell. Presentation på styrelsemöte 2020-08-28.

September/Oktober 2020

Fas 2 inleddes med upphandling av finansiell och juridisk expertis. Arbetet med försäljningsprospektet fortsatte.

Vid styrelsemötet i GSK 2020-10-23 beskrevs försäljningsprospektet och vid samma möte redovisade VD vad som framtagits kring arbetet med riskanalys i försäljningsärendet för GSB. Styrelsen gav VD i uppdrag att med hjälp av extern expertis ta fram en riskanalys ur ett moderbolagsperspektiv.

November 2020

Vid styrelsemöte i GSK, 2020-11-25, föredrogs status på försäljningsprospektet och när prospektet är klart kommer det att läggas in i Net Publicator (NP). Upphandling av konsulter avseende finansiell rådgivning och juridik kommer att vara klar under november.

VD redogjorde för resultatet av arbetet att med extern expertis ta fram en riskanalys som därmed är slutfört. Arbetet har genomförts av EY med hjälp av intern expertis inom transaktionsrelaterade frågeställningar, publik sektor och transportbranschen hos EY. De största riskerna som identifierades var att GSB verkar på en marknad som präglas av hög konkurrens med få mycket stora aktörer som gynnas av skalfördelar samt om GSB inte vinner nytt anbud angående TÅ21 och TÅ22, kommer det innebära en avveckling och ett varsel om arbetsbrist för samtliga medarbetare.

Denna analys har tillställts styrelsen innan mötet och finns inlagd som en handling i styrelsemappen NP.

Styrelsen beslutade att uppdraget till VD är fullgjort.

December 2020

Vid styrelsemötet, 2020-12-15, presenterade sig de upphandlade konsultstöden från KPMG (finansiellt stöd) och Wistrands Advokatbyrå (juridiskt stöd).

Vid samma möte önskade Styrelsen få försäljningsprospektet översatt från engelska till svenska.

Januari 2021

Parallellt med försäljningsärendet bedrevs ett projekt i GSB för att lägga anbud på fortsatt trafikdrift i ett nytt avtal som Västtrafik publicerade under hösten 2020 för avtalsperioden juni 2022- juni 2032.

Anbudet presenterades och godkändes av styrelsen i GSB, 2021-01-27, inför inlämning i början av februari.

Februari 2021

I det fortsatta försäljningsärendet upprättades ett Due Diligence-rum som efterhand fylldes på med relevanta företagshandlingar för en presumtiv köpare.

April 2021

På styrelsemötet i GSB 2021-04-23 lämnades besked om att två andra trafikbolag, Nobina och Keolis, fått tilldelning i Västtrafiks upphandling och att GSB därmed står utan trafikavtal från och med 2022-06-13. Anbudsförlusten beskrivs under avsnitt 4 i denna rapport.

Vid samma styrelsemöte informerades om att GSB kommer att ta fram ett projektdirektiv med ett antal delprojekt i en handlingsplan som hanterar och beskriver olika scenarier för avveckling av GSB.

Maj 2021

Ett sistadatum som tidigare satts upp i prospektet för att lämna bud på GSB passerades utan att någon intressent dök upp. Försäljningsärendet fortsatte, dock utan förväntningen att någon köpare skulle komma att visa intresse. Parallellt påbörjades ett projekt inom GSB i syfte att avveckla trafikåtagandet fram till trafikåtagandets slut med så stor hänsyn till personalen och så låga avvecklingskostnader som möjligt.

3.3. Due Diligence

Företagsbesiktning, eller Due Diligence, är en arbetsprocess och metod för att samla in och analysera information om ett företag inför ett företagsförvärv eller andra strategiska förändringar. Den engelska termen, Due Diligence, används ofta även på svenska, ibland med förkortningen "DD".

I det aktuella försäljningsärendet upprättades ett digitalt så kallat Due Diligence-rum med hjälp av KPMG och Wistrand. I DD-rummet samlades de handlingar som en presumtiv köpare behöver för att kunna ta ställning till ett köp.

- Formalia
- Finansiell ställning
- Personella resurser och kompetens
- Avtalsbeskrivningar

3.4. Kostnader i försäljningsärendet

Externa kostnaderna i fas 1 av försäljningsärendet uppgick till 600 tkr. Hela beloppet avser extern konsulthjälp. Därtill kom 28 tkr för att översätta försäljningsprospektet till svenska.

Externa kostnader för genomförande av riskanalys uppgick till 75 tkr.

Externa kostnaderna i fas 2 av försäljningsärendet uppgick till 600 tkr. Hela beloppet avser extern konsulthjälp.

En förutsättning för att åstadkomma en korrekt och effektiv försäljningsprocess har varit ett omfattande och aktivt deltagande av ledning och medarbetare i GSK och GSB.

Kostnader i försäljningsärendet

Kostnaden avser	Leverantör	Belopp
Fas 1		
Förberedelser för avyttring av GSB	EY	600 000
Riskanalys	EY	75 000
Översättning försäljningsprospekt	Språkbolaget	28 000
Fas 2		
Finansiell rådgivning	KPMG	400 000
Juridisk rådgivning	Wistrand	200 000
Summa		1 303 000

4. Anbudsförlusten

Under hösten 2020 publicerade Västtrafik en upphandling gällande två trafikområden; TÅ 21 Stombusstrafik samt TÅ 22 Områdestrafik Göteborg Centrum Nordost. GSK beslutade på styrelsemöte, 2020-05-29, att ge VD i uppdrag att starta en förberedelse för att lägga ett anbud på TÅ 21 och TÅ 22. De nya avtalen omfattar stora delar av trafiken i det nuvarande avtalet, men även trafik i andra delar av staden. Vid vinst av båda områdena skulle GSB:s trafikverksamhet utökas väsentligt. En vinst i minst ett av anbuden bedömdes vara av största vikt för att kunna attrahera köpare till bolaget. Information gavs till styrelsen i GSB att GSK beslutat om att GSB kan lämna anbud på både TÅ 21 och TÅ 22. I GSB beslutades om att lämna in anbud på båda trafikområdena, och ett projekt startades i GSB för att möjliggöra konkurrenskraftiga inlämningar.

Styrelsen i GSB, 21-01-27, fattade beslut om att lägga ett anbud enligt det presenterade förslaget från GSB. Anbudsläggningen skedde således parallellt med försäljningsärendet.

I april 2021 kom Västtrafik med beskedet att GSB inte fick tilldelning i något av de inlämnade anbuden och GSB står därmed utan avtal om att bedriva linjetrafik efter det nuvarande avtalets utgång 2022-06-12.

VD beslutade då att starta ett avvecklingsprojekt inom GSB eftersom bolaget kommer vara utan trafikavtal med Västtrafik i juni 2022. Projektet har löpande avrapporterats på samtliga styrelsemöten i GSK och GSB under hösten 2021.

5. Avvecklingsprojektet

I april 2021 kom Västtrafik med beskedet att GSB inte fick tilldelning i något av de inlämnade anbuden och GSB står därmed utan avtal för att bedriva linjetrafik efter det nuvarande avtalets utgång 2022-06-12.

VD beslutade att starta ett avvecklingsprojekt inom GSB eftersom bolaget kommer vara utan trafikavtal med Västtrafik i juni 2022. Projektet har löpande avrapporterats på samtliga styrelsemöten i GSK och GSB under hösten 2021.

Denna del av rapporten belyser processen för avveckling av GSB, samt uppskattade externa kostnader kopplat till avvecklingen.

5.1. Avgränsning

Verksamhetsgrenar i GSB

Depå Kville - Förutom att köra linjetrafik i avtalet Trafik Centrum bedriver GSB även depåverksamhet i ett avtal med Västtrafik samt en plåtverkstad i Kville. Verksamheten i Kville har 7 anställda och en omsättning på ca 19 mkr (2021). Nuvarande avtal med Västtrafik för depåverksamheten gäller till och med 2023-12-31. Diskussioner förs om en eventuell förlängning till 2024-12-31.

Linjetrafik - Avtalet Trafik Centrum upphör 2022-06-12. Avtalet omfattar en årsproduktion om 2,7 miljoner tidtabellskilometer och 155 000 tidtabellstimmar. Trafiken trafikeras med 65 bussar. För att driva trafiken finns 200 förare, 15 chefer och tjänstemän samt 8 tekniker och övrig personal.

Projektavgränsning

Inget beslut har tagits om att avsluta GSB som bolag. Avvecklingen omfattar endast trafikåtagandet. Projektet omfattar också verksamheten på Kville, som fortsätter som planerat i väntan på beslut om bolagstillhörighet samt eventuell avtalsförlängning.

5.2. Tidplan

Projektdirektivet undertecknades 2021-05-21 av VD. En tidplan upprättades med de förutsättningar som var kända vid tidpunkten. Kompletteringar och justeringar kommer att göras efterhand.

För att omhänderta avvecklingen av trafikdriften inklusive efterarbete beräknas avvecklingsprojektet fortlöpa en bit in på hösten 2022.

5.3. Delprojekt

Avvecklingsprojektet inleddes i april 2021 med att formulera ett projektdirektiv, där mål, ansvarsområden och tidsåtgång fastställs. Projektet indelades i delprojekt med en ansvarig person för varje område. De ursprungliga delprojekten kompletteras efterhand när nya omständigheter och fakta blir kända.

5.3.1. Personal

Målet med delprojektet är att värna om medarbetarnas situation för att minimera otrygghet och oro samt att i möjligaste mån underlätta övergång till annan anställning vid avtalets slut. Det är även av yttersta vikt att så många medarbetare som möjligt stannar kvar till sista trafikdagen för att villkoren i avtalet med Västtrafik ska kunna uppfyllas.

För att hålla medarbetarna informerade om den uppkomna situationen samt för att minska risken för desinformation beslutades tidigt om att full transparens och kontinuerlig informationsöverföring var nödvändig. Informationsmöten med representanter från fackliga organisationer och bolagsledning har genomförts i flera omgångar och digitala anslagstavlor förses löpande med aktuell och relevant information. En frågelåda har upprättats där svar distribueras i kanaler som samtliga medarbetare har tillgång till.

Förutsättningen för en verksamhetsövergång undersöktes initialt men konstaterades inte vara genomförbar då trafiken kommer att övertas av två olika företag, dessutom med nya linjer och separata trafikstarter.

Kontakt upprättades med Omställningsfonden som arbetar med att stödja företag som är medlemmar i Sobona arbetsgivareorganisation. Omställningsfonden hjälper medarbetare som har blivit uppsagda på grund av arbetsbrist. Medarbetarna har informerats om Omställningsfondens uppdrag.

En plan upprättades för att underlätta för GSB:s medarbetare att rekryteras av de vinnande företagen och med ett av företagen inleddes tidigt ett samarbete där informations- och rekryteringsmöten genomfördes i GSB:s lokaler.

Under hela processen har en mycket god samverkan/förhandling skett med fackliga organisationer enligt Samverkansavtal och Medbestämmandelagen. Uppsägningar av medarbetare på grund av arbetsbrist påbörjades juni 2021 och pågår löpande enligt Lag om anställningsskydd (LAS). I samband med uppsägning anmäls medarbetaren till Omställningsfonden som påbörjar direktkontakt med medarbetaren.

För att säkerställa att trafiken upprätthålls personellt erbjuds timanställda förare visstidsanställning, med fasta scheman, fram tills att trafikavtalet upphör. För att fånga upp signaler om avgångar hos nyckelpersoner görs kontinuerliga riskanalyser samt samtal med berörda medarbetare. Driftledarna är en yrkeskategori där risken bedöms som hög, arbetsledningen undersöker därvid möjligheterna till internrekrytering för att täcka vakanser inom driftledningen.

5.3.2. Fordon

Målet med delprojektet är att avyttra samtliga fordon under så ekonomiskt gynnsamma former som möjligt.

Tio av bolagets elbussar kommer att säljas till avtalat pris till Västtrafik vid avtalsslutet. Målet för övriga 55 bussar är avyttring till extern kund. Av de 55 bussarna har 20 eldrift, 27 gasdrift och 8 är hybrider.

Styrelsen i GSB beslutade 2021-08-27 att godkänna försäljning av

- 20 stycken Volvo elbussar enligt återköpsavtal med Volvo Bussar AB till ett pris av 2.000.000 kr/styck.
- 28 stycken Volvo 7700 ledbuss gas årsmodell 2012 enligt bud av Volvo Bussar AB till ett pris av 100.000 kr/styck
- 7 stycken Volvo 7905 ledbuss hybrid årsmodell 2015 enligt bud av Volvo Bussar AB till ett pris av 300.000 kr/styck
- Totalt sammanlagt försäljningspris 44.900.000 kr

5.3.3. Lokaler, anläggningar och avtal

Målet med delprojektet är att säga upp samtliga avtal för lokaler och övrig drift i rätt tid, så att inga onödiga kostnader uppkommer.

Lokaler, som generellt har långa avtalsperioder, kartlades först för att identifiera uppsägningstider och andra villkor förknippade med ett avtalsavslut. Hyresavtalet för depån på Kruthusgatan upphör automatiskt i och med att trafikavtalet löper ut, men GSB:s egna avtal med tex elbolag, städföretag och bevakningstjänster behövde omhändertas. Lokalerna på Kruthusgatan inspekterades ihop med fastighetsägaren för att identifiera åtgärder som behövde göras för att anläggningen ska hålla erforderlig standard vid överlåtelsen. Eftersom depån behöver modifieras för att tillåta eldrift under nästa avtalsperiod gjordes en plan upp med kommande operatör för att ombyggnationen inte ska störa den dagliga driften i trafikåtagandet.

Vissa avtal behöver löpa vidare även efter avtalets slut, några av dem i mindre skala. Exempel på detta är avtalen för verksamhetssystem, som behöver vara igång under en period efter trafikslut för att möjliggöra arkivering och rapportering. I möjligaste mån kontaktades bolagets leverantörer i god tid före sista uppsägningssdag för att påbörja en dialog om eventuella justeringar av avtalsvillkoren.

5.3.4. Arkiv och IT-frågor

Målet med delprojektet är att säkerställa IT-drift till avtalsslutet och möjliggöra nödvändig rapportering och arkivering.

För att bedriva daglig linjetrafik i storstadsmiljö krävs omfattande IT-stöd. Särskilda system behövs för att planera personalscheman, fordonsutsättning, skötsel av fordon och för att hantera inkomna ärenden avseende störningar och skador.

Alla handlingar från myndigheter i Göteborgs Stad som ska bevaras ska efter att myndigheten upphört slutarkiveras hos Regionarkivet. Det gäller både information som lagras på papper och den som lagras elektroniskt. Regionarkivet har en skyldighet att ta emot arkiv från myndigheter i Göteborgs Stad som upphört utan att verksamheten tagits över av en annan myndighet. I sådana fall ska arkivet överlämnas till Regionarkivet inom tre månader. Leveransen till Regionarkivet ska omfatta att hela GSB:s arkiv och ska vara ordnad och förtecknad. Beslutad gallring ska vara genomförd.

GSB har i avvecklingsprojektet gjort bedömningen att överlämna den aktuella informationen som berör trafikåtagandet till Regionarkivet under hösten 2022. För detta har GSB budgeterat för medarbetare som hanterar dessa uppgifter. De anges som kostnader i sammanställningen i tabellen för avveckling.

5.3.5. Depå Kville

Depå Kville har avtal med Västtrafik om att bedriva depåverksamhet till och med 2023-12-31. Därefter var den ursprungliga intentionen att Kvilledepån skulle upphöra, och att motsvarande depåverksamhet i stället skulle bedrivas på en annan plats. Stadens beslut om lokalisering av en ny depå har emellertid skjutits fram och under hösten 2021 meddelade Västtrafik att man eventuellt ser ett behov av att förlänga avtalet med GSB om Kvilledepån i ytterligare ett år.

5.3.6. Ekonomi

Målet med delprojektet är att identifiera och redovisa de externa kostnader som uppstår i och med avvecklingen.

Ovan angivna merkostnader uppstår alltid vid en fråga om arbetsbrist med varsel om uppsägning, vilket är normalt för verksamhet utsatt av konkurrens på marknaden.

Vi uppskattar dessutom att dessa externa kostnader är försumbara och hade uppstått i bolaget vid avtalsupphörande oberoende om bolaget varit under försäljning eller ej.

5.4. Risker i avvecklingsprojektet

Personal

För att kunna köra trafiken enligt avtal ända fram till sista dag, är det av yttersta vikt att så många medarbetare som möjligt stannar fram till 2022-06-13. Behovet av en riskanalys för att identifiera kritiska nyckelbefattningar blev snart uppenbart. Analysen visade att de största riskerna för egen personal gällde förare och driftledning. Bland underleverantörerna bedömdes mekanikerna från Volvo Truck Center vara den viktigaste gruppen för att kunna upprätthålla full drift. En handlingsplan upprättades för att minska riskerna, bland annat genomförs kontinuerliga samtal med samtliga medarbetare i driftledningen, och möjligheter till internrekrytering kan prövas vid eventuell brist på personal pga. egen uppsägning.

5.5. Kostnader i avvecklingsprojektet

Extra kostnader i samband med avveckling:

Eftersom avvecklingsprojektet startades tidigt, direkt då bolaget fick kännedom om förlorat anbud och ett Projektdirektiv togs fram 2021-05-29, och med uttalat mål att täcka in alla områden som påverkas, har de extra kostnaderna kunnat hållas på en låg nivå. En slutlig bild över kostnaderna går att få först då hela avvecklingen är genomförd, vilket blir i samband med trafikavslut 2022-06-12. Nedan diskuteras de poster som verkar aktuella i nuläget.

Delprojekt personal:

Informationsmöten, som startades i juni 2021, har genomförts på arbetstid, vilket har inneburit merkostnader då man kallat in extrapersonal för att möjliggöra deltagande. Eftersom förarna tjänstgör under stora delar av dygnet, och dessutom i viss mån oregelbundet, har informationsmötena behövt genomföras vid ett flertal tillfällen.

Ett av de trafikföretag som vann anbud om trafik har anordnat informationsmöten under juni, och även startat en rekryteringsprocess där GSB:s anställda har kunnat delta på arbetstid. Rekryteringssamtal har genomförts på Kruthusgatan.

För att säkra upp tillgången på förare resterande tid av avtalsperioden har timanställd personal i viss mån erbjudits fasta scheman, något som kan leda till en fördyrning.

En kartläggning har gjorts för att fastställa anställningstider enligt Lagen om anställningsskydd, (LAS) tillika uppsägningstider, gällande samtlig tillsvidareanställd personal. För att möjliggöra detta har HR-funktionen behövt förstärkas under en period. Den längsta uppsägningstiden som förekommer är 12 månader och omfattar cirka 20 medarbetare, därefter har en grupp på 50 medarbetare sex månaders uppsägningstid, ytterligare några har fem månader och så vidare. Eftersom anställningarna löper vidare under processen innebär det att medarbetare som uppnår en längre tjänstgöringstid också får en längre uppsägningstid. Samtliga uppsägningar görs skriftligen och överlämnas i ett fysiskt möte av närmaste chef.

Även om en noggrann plan har gjorts för att samtliga uppsägningar ska kunna utföras i rätt tid så kan en handfull medarbetare av arbetsrättsliga skäl (LAS) komma att vara fortsatt anställda efter trafikeringsslut. Det rör sig om enstaka dag/dagar upp till tre veckor vilket leder till ökade kostnader i juli 2022 om berörda medarbetare kvarstår i anställning på GSB, dvs inte får ett nytt arbete. Ett fåtal medarbetare kommer att vara kvar efter avtalsslut för att slutföra avvecklingsprojektet.

Ovan angivna merkostnader uppstår alltid vid en fråga om arbetsbrist med varsel om uppsägning, vilket är normalt för verksamhet utsatt av konkurrens på marknaden.

Delprojekt fordon:

Det trafikavtal som inleds 2022-06-13 innebär att samtliga fordon ska drivas med el. De 30 elbussar som GSB äger kan användas i detta avtal. Övriga 35 bussar hade behövt avyttras oavsett vinst eller inte då de inte uppfyller kraven från Västtrafik. I och med anbudsförlusten uppkom ett behov av att avyttra samtliga 65 fordon.

Det bokförda värdet på fordonen vid avtalsslutet ska i möjligaste mån motsvara ett marknadsmässigt värde. Ifall försäljningspriset slutligen avviker från bokfört värde uppkommer en realisationsvinst eller -förlust.

Delprojekt lokaler, anläggningar, avtal:

För avtal som har kunnat sägas upp i tid tillkommer inga extrakostnader. En del avtal upphör automatiskt i och med att trafikavtalet löper ut, till exempel hyresavtalet för de lokaler som nästa trafikföretag ska ta över. De åtgärder som utförs på lokalen på Kruthusgatan inför överlåtelsen ses som normalt underhåll, och innebär inga extra kostnader. Åtgärder som görs på depån för att möjliggöra elektrifiering av hela fordonsflottan i nästa avtal betalas av Västtrafik.

Delprojekt Arkiv/IT:

Förhandlingarna med IT-leverantörer om att skala ner systemkostnaderna är i skrivande stund inte klara, men bedömningen är att kostnaderna för detta är obetydliga. För att säkerställa en god arkivering kan extern expertis komma att anlitas. Detta gäller framför allt hur informationen ska lagras, dvs vilka medier som ska användas och framför allt för den digitala informationen.

Kostnader i avvecklingsärendet

Kostnaden avser	Belopp
Kostnader för timavlönad personal som ersätt fastanställd personal vid informationsmöten	100 000
Kostnader för personal som av avtalstekniska skäl arbetar någon/några dagar efter avtalsslut	250 000
Förstärkning av HR-funktionen i samband med avveckling och uppsägning	50 000
Budgeterade kostnader efter avtalsslut för att omhänderta arkivering, paketering och gallring	400 000
Summa	800 000

Dessa kostnader hade GSB haft under alla omständigheter i ett avvecklingsärende där GSB förlorat hela trafikavtalet.