

Slutrapport avvecklingsprojekt Centrum

GS Buss AB

2022

Innehåll

Sammanfattning.....	3
Bakgrund	3
Anbudsförlusten.....	3
Avvecklingsprojektet	4
Avgränsning.....	4
Tidplan.....	4
Delprojekt	5
Personal.....	5
Fordon	6
Lokaler, anläggningar och avtal.....	6
Arkiv och IT-frågor	6
Depå Kville.....	7
Ekonomi	7
Risker i avvecklingsprojektet.....	7
Kostnader i avvecklingsprojektet	8

Sammanfattning

GS Buss AB (GSB) avslutade sitt uppdrag med linjebustrafik i Göteborg när sista bussen körde in till depå Kruthusgatan 13 juni 2022 kl.01:47. Bolaget som härstammar från Göteborgs Spårvägar hade då hållit på med linjebustrafik sedan 1923.

VD beslutade att starta ett avvecklingsprojekt i april 2021 inom GSB eftersom bolaget saknar trafikavtal med Västtrafik AB från 13 juni 2022. Projektet har löpande avrapporterats på samtliga styrelsemöten i Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB (GSK) och GSB under hösten 2021 och första halvåret 2022.

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

Bakgrund

GSB ingår sedan 2019-01-01 som ett helägt dotterbolag i koncernen Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB (GSK). GSK ägs av Göteborgs Stadshus AB (Stadshus). Dessförinnan ingick GSB i koncernen Göteborgs Spårvägar AB. GSB har i sin nuvarande form bedrivit linjebustrafik sedan 2009 och inom bolaget och tidigare förvaltningen Göteborgs Spårvägar sedan 1923.

Denna rapport belyser bakgrund till avveckling och själva avvecklingen samt externa kostnader.

Det trafikavtal som GSB trafikerat, med Västtrafik som huvudman, gällde från och med juni 2012 och avsåg linjetrafik i område Trafik Göteborg Centrum. Avtalet sträckte sig till och med 2022-06-12 och omfattade en årsproduktion om 2,7 miljoner tidtabellskilometer och 155 000 tidtabellstimmar. Trafiken kördes med 65 egenägda bussar, varav 30 drevs med el. Personalstyrkan omfattade ca 200 förare (ca 120 fast anställda), 15 chefer och tjänstemän samt 8 tekniker och övrig personal.

Bolaget bedriver dessutom depåverksamhet i avtal med Västtrafik samt en verkstad vid Depå 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.

Efter fullmäktigebeslut i mars 2020 påbörjades under våren ett projekt för att sälja GSB med hjälp av extern konsultbistånd. 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 har framför allt haft fokus på personal, försäljning av fordon, avslut av avtal och IT samt arkivfrågor. Syftet med avvecklingsprojektet var att uppfylla avtalsvillkoren i trafikavtalet med Västtrafik till sista dagen för avtalet, och att därefter avveckla trafikverksamheten med största möjliga hänsyn till bolagets medarbetare.

Anbudsförlusten

Under hösten 2020 publicerade Västtrafik en upphandling gällande två trafikområden; TÅ 21 Stombustrafik 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 anbud.

Styrelsen i GSB fattade 2021-01-27 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 stod därmed utan avtal om att bedriva linjetrafik efter det nuvarande avtalets utgång 2022-06-12.

Avvecklingsprojektet

VD beslutade att starta ett avvecklingsprojekt inom GSB eftersom bolaget kommer vara utan trafikavtal med Västtrafik i juni 2022. Projektet omfattade endast avveckling av trafikåtagandet. Projektet har löpande avrapporterats på samtliga styrelsemöten i GSK och GSB under projekttiden 2021 till 2022.

En styrgrupp har under projektets gång haft löpande uppföljningsmöten minst varannan vecka där varje delprojekt följts upp.

Avgränsning

Verksamhetsgrenar i GSB

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

Depå Kville - Förutom att köra linjetrafik i avtalet Trafik Centrum bedriver GSB även depåverksamhet i ett avtal med Västtrafik samt en plåtverkstad vid Depå Kville som ligger vid Deltavägen på Hisingen. På depån har drygt 100 bussar uppställningsplats samt servicehall för daglig skötsel och verkstad. Trafikbolaget som använder depån idag är Transdev Sverige AB. GSB:s verksamhet vid Depå Kville har fem anställda och en omsättning på ca 19 mkr (2022). Nuvarande avtal med Västtrafik för depåverksamheten gäller till och med 2023-12-31. Västtrafik har eventuella planer på en förlängning av depåverksamheten då bygget av en ny depå vid Järnbrott i Västra Frölunda är försenat.

Tidplan

Projektdirektivet undertecknades 2021-05-21 av VD där fastställdes mål, ansvarsområden och tidsåtgång. En tidplan upprättades med de förutsättningar som var kända vid tidpunkten.

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

Delprojekt

Projektet indelades i delprojekt med en ansvarig person för varje område. De ursprungliga delprojekten kompletterades efterhand när nya omständigheter och fakta blev kända.

Personal

Målet med delprojektet var 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 var även av yttersta vikt att så många medarbetare som möjligt stannade kvar till sista trafikdagen för att villkoren i avtalet med Västtrafik skulle 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 försågs löpande med aktuell och relevant information. En frågelåda upprättades där svar distribuerades i kanaler som samtliga medarbetare har tillgång till.

Förutsättningen för en verksamhetsövergång undersöktes initialt men konstaterades inte vara genomförbar då trafiken skulle komma 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 dels genom informationsmöten på plats i GSB:s lokaler, dels genom personlig kontakt direkt efter att varje medarbetare fått sitt uppsägningsbesked. Sammanlagt har 121 medarbetare blivit anmälda till Omställningsfonden, 53 personer är i nuläget (slutet av augusti 2022) aktiva, merparten i någon form av utbildning eller praktik. Några arbetar som timanställda och har valt att vara fortsatt aktiva i Omställningsfonden.

En plan upprättades för att underlätta för GSB:s medarbetare att rekryteras av de vinnande företagen och med ett av företagen, Nobina, inleddes tidigt ett samarbete där informations- och rekryteringsmöten genomfördes i GSB:s lokaler. Nobina anställde ca 60 förare till fast anställning och ca 20 förare till timanställning.

Under hela processen har en mycket god samverkan/förhandling skett med fackliga organisationer enligt Samverkansavtal och Medbestämmandelagen. I början av juni 2021 hölls MBL §11 med samtliga fackliga organisationer där man kom överens om organisationsändring, turordningslistor och tillvägagångssätt för uppsägningar. Uppsägningar av medarbetare på grund av arbetsbrist påbörjades juni 2021 och pågick löpande enligt Lag om anställningsskydd (LAS) ända fram till i april 2022. I samband med uppsägningen anmäldes medarbetaren till Omställningsfonden som påbörjade direktkontakt med medarbetaren.

För att säkerställa att trafiken upprätthölls personellt erbjöds timanställda förare visstidsanställning, med fasta scheman, fram tills att trafikavtalet upphör. Ett antal förare rekryterades och utbildades också under hösten 2021 för att täcka eventuella vakanser under våren. Många förare gjorde under våren mycket goda insatser för att GSB skulle hålla hög leverans av trafik och många hjälpte till med att byta arbetspass och ibland ta pass på övertid.

För att fånga upp signaler om avgångar hos nyckelpersoner gjordes kontinuerliga riskanalyser samt samtal med berörda medarbetare. Driftledarna var en yrkeskategori där risken för vakanser bedöms som hög, arbetsledningen undersökte därvid möjligheterna till internrekrytering för att täcka vakanser inom driftledningen men det gick inte att få in nya resurser. De driftledare som arbetade ända fram till avtalsslut gjorde dock ett mycket gott arbete och såg till att driftledningen var bemannad fullt ut.

Fordon

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

Tio av bolagets elbussar var villkorade enligt avtal med Västtrafik att säljas till bokfört värde till Västtrafik vid avtalsslutet. Övriga 55 bussar är såldes 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 Volvo elbussar enligt återköpsavtal med Volvo Bussar AB till ett pris av 2 000 000 kr/styck.
- 28 Volvo 7700 ledbuss gas årsmodell 2012 enligt bud av Volvo Bussar AB till ett pris av 100 000 kr/styck
- 7 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

Samtliga elbussar skulle efter avtalets slut brukas av Nobina enligt överenskommelse mellan dels Västtrafik och Nobina, dels mellan Volvo och Nobina. Dessa bussar förbereddes löpande för övergången och avrustning och omställning till Nobina skedde på ett bra sätt. Många av ledbussarna skulle direkt i juni också användas av Nobina då Volvo hade leveransförseningar av Nobinas nya bussar. Detta gjorde att GSB fick mindre arbete med avrustning av dessa fordon än planerat och därmed också lägre kostnader. Ett antal ledbussar avrustades direkt efter avtalsslut.

Lokaler, anläggningar och avtal

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

Lokaler, som generellt har långa avtalsperioder, kartlades först för att identifiera uppsägningstider och andra villkor förknippade med ett avtalsavslut. Hyresavtalet för depån på Kruthusgatan upphörde automatiskt i och med att trafikavtalet löpte ut, men GSB:s egna avtal med till exempel 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 behövde modifieras för att tillåta eldrift under nästa avtalsperiod gjordes en plan upp med kommande operatör för att ombyggnationen inte skulle störa den dagliga driften i trafikåtagandet.

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

Samtliga avtal avslutades i tid och i bra samverkan med leverantörer och utan att orsaka extra kostnader.

Arkiv och IT-frågor

Målet med delprojektet var 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 ett 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 senhösten/vintern 2022.

Gällande IT-driften har efter avtalsslut de system som behöver vara kvar för kommande arkivering skalats ner avseende servicenivå och kritikalitet för att minska kostnaden för drift av dessa system.

Depå Kville

GSB har avtal med Västtrafik om uthyrning av depå Kville för uppställningsplatser och garage för bussar, verkstad, underhållshall, kontor och personalutrymmen. Avtalet sträcker sig fram till 2023-12-31.

GSB har även ett hyresavtal med Volvo Truck Center Sweden AB om uthyrning av bussverkstad, några uppställningsplatser för bussar samt p-platser för personbilar.

GSB driver också en plåtverkstad på Depå Kville som fram till halvårsskiftet 2022 framför allt lagat bussar från Trafikenhet Centrum.

Efter 2023-12-31 var den ursprungliga intentionen att Kvilledepån skulle upphöra, och att motsvarande depåverksamhet i stället skulle flyttas till Västtrafiks planerade bussdepå "Radiomasten" vid Järnbrott i Västra Göteborg. Denna depå skulle varit klar till trafikstart av trafikavtal Väster 2020 men detaljplan för området är ännu inte klar och ärendet ligger för miljöprövning och beräknas inte vara klart förrän tidigast december 2022.

Ekonomi

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

Risker i avvecklingsprojektet

Personal

För att kunna köra trafiken enligt avtal ända fram till sista dag, var det av yttersta vikt att så många medarbetare som möjligt stannade kvar fram till 2022-06-13. Riskanalys för att identifiera kritiska nyckelbefattningar gjordes tidigt i projektet. 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 genomfördes kontinuerliga samtal med samtliga medarbetare i driftledningen, och möjligheter till internrekrytering prövades vid eventuell brist på personal pga. egen uppsägning.

Sammanfattningsvis kan sägas att GSB levererade trafik på en hög nivå ända fram till sista dagen och alla medarbetare ska ha ett stort tack för goda insatser.

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, med uttalat mål att täcka in alla områden som påverkas, har de extra kostnaderna kunnat hållas på en låg nivå. Nedan redovisas de poster som påverkat mest.

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 extra timanställd personal rekryterats och i viss mån erbjudits fasta scheman, vilket lett till vissa kostnader.

En kartläggning gjordes 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.

Även om en noggrann plan gjordes för att samtliga uppsägningar skulle kunna utföras i rätt tid så kom en handfull medarbetare av arbetsrättsliga skäl (LAS) fortsatt vara anställda efter trafikeringsslut. Det rörde sig om enstaka dag/dagar upp till tre veckor vilket lett till ökade kostnader i juli 2022 för ett antal berörda medarbetare. Ett fåtal medarbetare kom att vara kvar efter avtalsslut fram till september för att slutföra avvecklingsprojektet.

En minnesgåva i form av en buss i glas togs fram och överlämnades till alla medarbetare som var fast anställda och som hade en anställningstid på mer än sex år. Övriga fastanställda medarbetare fick som tack ett presentkort.

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 inleddes 2022-06-13 innebär att samtliga fordon ska drivas med el. De 30 elbussar som GSB äger kommer att användas i detta avtal. Övriga 35 bussar hade behövt avyttras oavsett vinst eller inte då de inte uppfyller kraven från Västtrafik. I och med anbuds förlusten 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. För GSB:s del blev det försumbar avvikelse.

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 betalades av Västtrafik.

Delprojekt Arkiv/IT:

Kostnader för IT-drift av några verksamhetssystem som behöver vara kvar för kommande arkivering finns kvar under hösten men har skalats ner avseende servicenivå och kritikalitet för att minska kostnaden för drift av dessa system.

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 samt rekrytering av timanställda för att minska sårbarheten.	100 000 kr
Kostnader för personal som av avtalstekniska skäl arbetar någon/några dagar efter avtalsslut.	350 000 kr
Förstärkning av HR-funktionen i samband med avveckling och uppsägning.	50 000 kr
Minnesgåva samt andra avslutningsaktiviteter.	300 000 kr
Avetablering av VT-utrustning, reparationer av elbussar innan försäljning.	75 000 kr
Budgeterade kostnader efter avtalsslut för att omhänderta arkivering, paketering och gallring	100 000 kr
Summa	975 000

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