

Från

Svealandstrafiken
Carola Lilja, Pär Alfredsson,
Johan Woutilainen

Till

Regionsstyrelsen Västmanland

Rapport om hur Covid-19 påverkar verksamhet och ekonomi

Sammanfattning

Vi har sedan mitten av mars följande stabs- och ledningsorganisation för att hantera Covid-19, vilka idag succesivt har blivit en del av den "normala" linjeorganisationen vad gäller hanteringen av Covid-19.

Operativ stabsledning, leds av Trafikproduktionschef Peter Beckman

- Kort lägesbild av dygnet som gått
- Läget i trafikproduktionen
- Läget i bemanningsplaneringen
- Hur ser arbetsmiljö ut just nu
 - Ev riskbedömningar utifrån förändrade förutsättningar
 - Behov av stöd från Chefssupporten eller Previa (krisledning mm)
- Vad behöver skriva om i Nyhetsbrevet idag
- Önskas det beslut av VD, Trafikplaneringschefen, HR chef i någon fråga

Ledningsstöd, leds av HR-chef Carola Lilja

- Kort rapport från Operativa stabsledningen
- Omfallsanalyser och riskanalyser
- Långsiktig planering
- Resultat och åtgärder beträffande inventering av verksamhetskritiska funktioner
- Bemanningsstrategi på kort och lång sikt
- Bereder frågor inför beslutsmötet

Beslutsgrupp för VD, leds av HR-chef Carola Lilja

- Arbeta övergripande med långsiktiga frågor
- Bereder frågor för beslut till VD
- Samordnar relationer och kontakt med kollektivtrafikmyndigheterna, ägarna, bolagsstyrelsen, Sobona, Svensk kollektivtrafik m fl externa partners
- Kort rapport från morgonens möten
 - Finns det behov av beslut
 - Finns det behov av att agera internt eller externt
 - Redaktion för Nyhetsbrev
- Samordnar kommunikation internt och externt

Svealandstrafiken AB

Retortgatan 7 Fabriksgatan 20
721 30 Västerås 702 23 Örebro
Telefon: 021 - 470 18 00
Epost: kommunikation@svealandstrafiken.se

Vi har, och har haft, mycket stor nytta av att vi snabbt fick igång denna struktur vilket vi också kommer ha nytta av när pandemin är slut och vi övergår i det ”nya” normala.

Under perioden mars – maj har vi arbetat med att ställa om trafikproduktionen och därmed bemanningen, vilket förstås har krävt en hel del personella resurser för att hantera. Kostnaderna för bemanningen av förare har därför ökat. I april minskade vi trafiken i Västmanland för att i början av maj gå upp i trafik till ett nästan ”normal läge” för att i juni gå ner till normal sommartrafik. I Örebro län har vi gått ner till sommartrafik redan i april. I båda länen har vi dessutom beredskap för s k förstärkningstrafik om det finns många resenärer på bussarna.

I arbetet med Covid-19 har vi fått hjälp med att se att vi har flera områden som vi behöver vidareutveckla. Exempel på detta är ledarskap, attraktiv arbetsgivare, arbetsmiljö, styr- och ledningsprocessen, kommunikation- och digitalisering m. fl. interna processer.

Efter årets första fyra månader uppgår periodens resultat till ca +15,3 MSEK vilket ligger i linje med budgeterat resultat.

De två senare månaderna under perioden, har präglats av den rådande Corona-pandemin och en hastig omställning. Fokus har varit på att hantera de utmaningar pandemin inneburit för att klara av bolagets viktiga uppdrag med förändrade förutsättningar på kort varsel och samtidigt ta hand om alla medarbetare.

Svealandstrafiken AB prognostiserar ett årsresultat 2020 före skatt och bokslutsdispositioner på 10,8 MSEK vilket är budgeterad nivå. Prognosen förutsätter att planerad ordinarie trafikproduktion under sommaren och hösten, kommer att genomföras.

Årets budgeterade investeringar uppgår till 57,4 miljoner kronor och årsprognosen är enligt budget.

Vi har ett nära samarbete med både Förvaltningen för Regional Utveckling i Region Örebro Län och Kollektivtrafikförvaltningen i Region Västmanland men i och med Corona pandemin Covid-19 har det visat sig att vi behöver tydliggöra gränsdragningar mellan vårt uppdrag och de båda kollektivtrafikförvaltningarnas uppdrag.

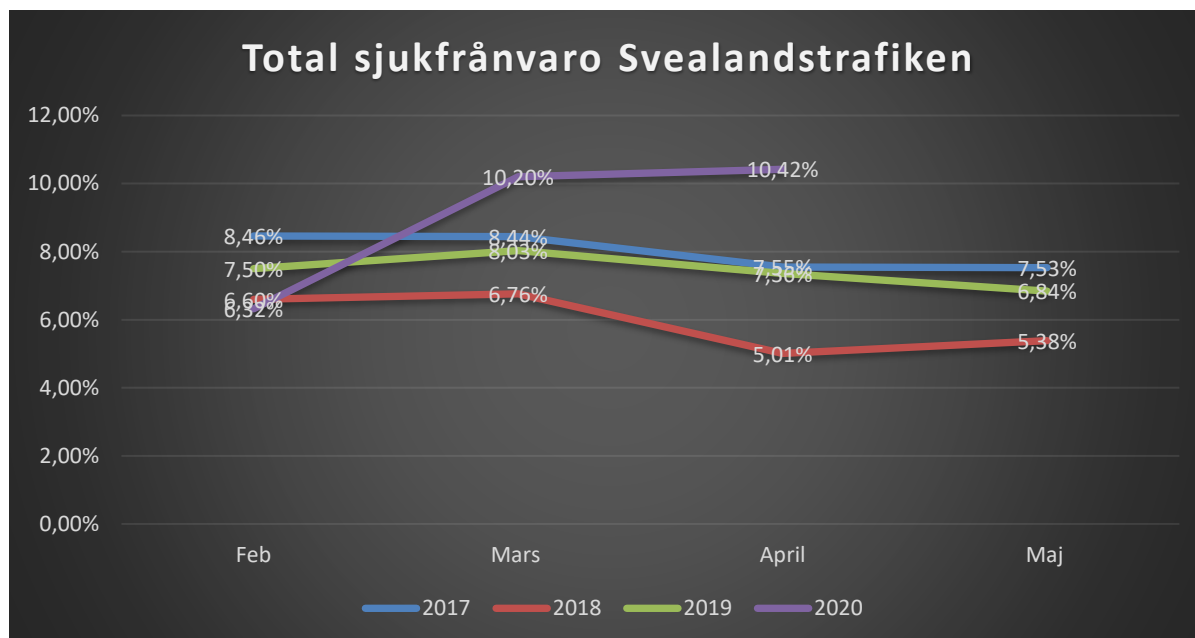
Framtidsbedömningar

Under perioden mars – maj månad så har bolaget chefer och medarbetare inom stödfunktionerna uteslutande arbetat med Covid -19. Ett stort antal timmar har allokerats och kommer fortsatt att användas för att hålla verksamheten i ett Covid-19 anpassat läge. Arbetsmiljöanmälan om skyddstopp enligt AML § 6:6a gjorde att detta arbete utökades markant. Trots en tuff arbetssituation har vi prioriterat och planering pågår för trafikstart i nordöstra delen av Örebro län från den 17 aug 2020 med depåer i Lindesberg.

I övrigt så har ju pandemi gjort att den normala agendan för bolagsutveckling i stort sett avstannat även om vi aktivt arbetat med elbussprojektet i Västerås Stadstrafik, BRT projektet i Örebro stadstrafik och ansökt om bidrag för energilagring. Arbetet med uppväxling av verksamheten, sätta ny överskridande processer och anpassningar och söka synergier då bolaget fördubblats i september 2019 bedömer vi blir mycket viktiga områden att prioritera i höst och vinter. Bolagets fokusering

under coronapandemin har ju av naturliga skäl legat på att lösa Covid-19 frågorna kortsiktigt och samtidigt säkerställa ett långsiktigt hållbart bolag.

Medarbetare



Total sjukfrånvaro	2017	2018	2019	2020
Feb	8,46%	6,60%	7,50%	6,32%
Mars	8,44%	6,76%	8,03%	10,20%
April	7,55%	5,01%	7,36%	10,42%
Maj	7,53%	5,38%	6,84%	

*i sjukfrånvarostatistiken ingår alla anställda oavsett anställningstyp och omfattning.

Sjukfrånvaron steg kraftigt i samband med att Coronapandemin kom till Västmanland och Örebro län. Uppmaningen om att stanna hemma vid minsta symtom har respekterats hos våra medarbetare vilket har lett till många samtal mellan chef och medarbetare om vikten av att stanna hemma för att minska smittspridningen. Den höga sjukfrånvaron har belastat tjänsten för sjukanmälningar hårt. Previa som hanterar Svealandstrafikens sjuk och friskänmälan, har haft svårt att klara av belastningen vilket har lett till att trafikledningens chefer fått hantera mer och senare sjukanmälningar. Sjukfrånvaron har ersatts med timanställda och övertid, vilket har lett till en hög belastning hos medarbetarna. Utöver detta så togs beslutet att personer över 70 år inte ska arbeta så länge Folkhälsomyndighetens råd gäller, vilket har lett till att de yngre medarbetarna har fått ta ett än större ansvar för arbetsbelastningen.

Arbetsmiljö/arbetsmiljöavvikelse

Under Coronapandemin har Svealandstrafiken arbetat mycket med arbetsmiljöfrågorna. Det startades tidigt upp särskilda samverkans forum mellan de fackliga organisationerna och arbetsgivaren för att öka möjligheterna att fånga upp de risker som finns inom de olika yrkesgrupperna. En riskbedömning gjordes i slutet på mars. I detta identifierades snabbt oron över att bli smittad i samband med förarnas nära kontakt med passagerarna då dom klev in genom framdörren och även betalade vid föraren. I och med att den risken identifierades togs detta upp med respektive Kollektivtrafikmyndighet för att se om det fanns lösningar för att minska oron. Detta ledde till att betalningsmöjligheterna togs bort från föraren men påstigningen var fortfarande via framdörren. Detta tillvägagångssätt fick stöd av smittskyddsenheterna i respektive län.

Trots detta tvingades Svealandstrafiken att hantera först en § 6 6a anmälan från Kommunal och därefter en inspektion från Arbetsmiljöverket. Detta ledde till många personer la ner mycket arbetstid för att hantera föreläggande och senare beslut från Arbetsmiljöverket liksom media.

När Arbetsmiljöverket kom med sitt beslut utifrån sin inspektion, framdörren stängd för påstigning och platserna närmast föraren avspärrade samt krav på riskbedömning, inleddes ett stort arbete med djupgående riskbedömningar på alla verksamhetsdelar. Den stängda framdörren lugnade ner den spända stämningen som fanns bland förarna vilket ledde till att sjukfrånvaron sjönk. Vi kan bara konstatera att det varit en utmaning och snudd på svårt att ta vårt arbetsmiljöansvar fullt ut då vi inte har förfogat över alla lösningar.

Kompetensförsörjning

Innan pandemin kom har Svealandstrafiken identifierat att kompetensförsörjningsfrågan är en stor utmaning där behovet av nyrekrytering är stort de närmaste åren, samtidigt som tillgången av arbetskraft blir sämre. Vi som arbetsgivare ser att vi måste arbeta fram nya strategier för att klara av kompetensförsörjningen i framtiden vilket är en av uppgifterna som påverkats av pandemin. Som exempel kan nämnas att vår interna körskola är en grundpelare som vi ser är viktig inför framtiden.

Rekryteringsprocessen inför sommaren och höstens verksamhet har fått anpassas utifrån Folkhälsomyndighetens råd och vi har med bra medarbetare kunnat hantera den så sommaren och höstens personalbehov är lösta.

Körskolan har under pandemin anpassat sin verksamhet för att möta Folkhälsomyndigheternas råd vid utbildningstillfällena. Under våren har vi trots (eller tack vare) pandemin ökat andelen medarbetare som genomfört sin YrkesKompetensBevis, YKB utbildning.

Förhandlings- och arbetsmiljöorganisation

Svealandstrafiken är i sluttampen av att förhandla fram avtal med Kommunal gällande förhandlings- och arbetsmiljöorganisation. Förhoppningen och planeringen är att avtalen ska vara påskrivna i början på juni. Detta arbete har tagit längre tid än planerat och i samband med Coronapandemin har det få stå tillbaka för arbetet med Covid-19. Vår gemensamma bedömning är att vi behöver arbeta med utbildning av både chefer, medarbetare och fackliga företrädare vilket förstås kräver tid och engagemang som vi räknar med att prioritera till hösten och våren 2021. Vi är övertygade om att detta kan bidra till en väl fungerande samverkanskultur. Nästa steg är förstås att även ingå

samverkansavtal med övriga fackliga organisationer men då Kommunal organiserar merparten av våra medarbetare har det varit viktigt att börja med dem.

Ledarskap

Före årsskiftet startade Svealandstrafiken upp ett arbete med chefs- och ledarskapet utifrån att det identifierades att ledarskapet behövde stärkas. Vi hann och träffa alla chefer i bolaget två gånger innan pandemin kom och därefter har vi arbetet med digitala verktyg som Teams men lagt ambitionen på andra frågor än det som var planerat. För att stärka ledarskapet ytterligare arbetar Svealandstrafiken på att se över vilka behov som finns och vilka möjligheter till utbildning och utveckling av cheferna har och hur det kan tillgodoses på bästa sätt.

Ekonomi

Allmänt våren 2020

Verksamhet för Svealandstrafiken är mycket trögrörlig och belastas med dryga 75% fasta kostnader. Intäkter härstammar från en rambudget som upprättas ett år innan avsett verksamhetsår. Detta medför att framförhållning och planering inför ett verksamhetsår sker med största kvalificerade uppskattade bedömningar om hur verksamhetsåret kommer fortlöpa.

Från ett kassaflödes- och likviditetsperspektiv gynnas bolaget av att kunna förskottsfakturera enligt vad som planerades och beslutades i rambudgeten 2020 och som ligger till grund för intäktssidan. Verksamhet har en tydlig säsongsvängning där det uppkommer ett överskott under första tertialet och sedan ett underskott under tertial 2 samt återhämtning under den sista tredjedelen mot helår. Avkastningskravet är 2020 satt till 10,8 MSEK. Bolaget har inga lån som förfaller 2020 vilket minskar risken ur ett refinansierings-perspektiv. Samtidigt har bolaget en kredit som kan nyttjas vid ett eventuellt kortsiktigt likviditetsbehov. Soliditeten per sista april var 13,9 % att jämföra med 12,4 % vid årsskiftet. Verksamhet kräver en långsiktighet med god framförhållning då Svealandstrafiken är mycket investeringstunga därav vår trögrörlighet.

Resultaträkningen per 2020-04-30 gav oss ett positivt resultat på 15,3 MSEK och vi följer ackumulerad budget och bibehåller lagd prognos för 2020, vilket har möjliggjorts med hjälp att fakturera enligt planerad trafikproduktion 2020.

Utmaningarna under Covid-19 pandemin

Bolagets sjukfrånvaro har stigit avsevärt i början av mars månad och kärnverksamhets yrkeskår är särskilt utsatt för smittorisk. Denna sjukfrånvaro har hittills kunnat lösas med att använda timanställda och beordra övertid på befintlig personal. Personalen har utsatts för en mycket hård belastning. Utmaningarna har också varit att följa en god arbetsmiljö och godkända arbetsförhållanden. Trots hög sjukfrånvaro som skall kompenseras med ersatt bemanning med höga kostnader så som övertid så är vår analys så här långt under 2020 varit att personalkostnader legat på en kontrollerad nivå. Den statligt finansierade ersättningen av sjuklönekostnaden som infördes från och med april månad har kompenserat för ovan nämnda merkostnader.

Ekonomisk sammanfattning och slutsats

Med huvudförutsättningen att kunna få fakturera enligt planerad trafikproduktion 2020 lagd vinter- och sommarturlista så är analysen i nuläget att bolaget kommer att klara av verksamheten och dess avkastningskrav för 2020 utan att behöva tillskjuta nya medel från ägaren. Nettoeffekt av alla merkostnader och ersättningar enligt uppställningen (vilket ingår i tertialbokslutet och prognosen för 2020).

Totalt		
Svealandstrafiken	Mars	April
Kostnader		
Personal kostnader	89	310
Trafik kostnader	190 -	1 175
Övriga kostnader	219	498
	498 -	367

Avser Svealandstrafiken AB totalt, enhet TSEK

Personalkostnaderna har för bolaget som tabellen visar per de operativa månaderna fått effekten att sjukskrivningarna har balanserats mot extra kostsamma ersättningstimmarna och den ersättningen från staten gällande sjuklönekostnaden. För de trafikrelaterade kostnaderna så ses minskningen av biogas operativ i april som ger en positiv effekt. Nettot av de två månaderna mars och april som avslutats genom ett tertialbokslut så visar bolaget totalt en blygsam merkostnad på sista raden så här långt för Svealandstrafiken.

För att utveckla en prognos för maj månad så ser det fortsätta ut med att en liknande nettoeffekt mot ett nollsummespel. De kända indikationerna så här långt visar sjunkande sjukfrånvaro mot mer normala nivåer. Det allmänna Covid-19 tillståndet är även i bolaget så som i samhället i övrigt under en mer avmattad fas. För att sja om framtiden på kort och lång sikt är det fortsatt mycket svårt att göra, man kan hoppas och tro att denna trend kommer att hålla i sig med att pandemin klingar av, men det är inget som kan garanteras.

Med vänliga hälsningar

Peter Liss
VD