

# Extra uppföljning med anledning av covid-19

---

Trafiknämnden  
2020

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Uppföljning av effekter och åtgärder med anledning av covid-19 pandemin.....</b>	<b>3</b>
1.1	Hur har pandemin påverkat verksamheten under våren och sommaren?.....	3
1.2	Vilka åtgärder har vidtagits för att begränsa/eliminera negativa konsekvenser för verksamheten samt vilka effekter har uppstått av åtgärderna? .....	6
1.3	Vilka konsekvenser ser ni för verksamheten framöver om samhället fortsätter att påverkas av pandemin?.....	9
1.4	1.4 Hur planerar förvaltningen/bolaget för att möta dessa konsekvenser? .....	11
1.5	Vilka behov av samarbeten/samverkan i staden bedömer ni behövs för att säkra fortsatt leverans av ert grunduppdrag? .....	13

# 1 Uppföljning av effekter och åtgärder med anledning av covid-19 pandemin.

## 1.1 Hur har pandemin påverkat verksamheten under våren och sommaren?

### För de verksamheten är till för

Trafikkontoret observerade inledningsvis under pandemin en generellt kraftig minskning av resandet, såväl när det gäller bilresande (minus 15–25 procent) som resandet i kollektivtrafiken (minus 45–50 procent) och med färdtjänst (minus 26 procent). Resandet med bil ökade gradvis när de centrala myndigheterna uppmanade till minskat resande med kollektivtrafik. För cykeltrafiken observerades ingen tydlig förändring jämfört med föregående år.

Trafikkontoret har identifierat två grupper som främst berörts och varit beroende av förändringar i trafiknämndens verksamhet. Dessa är

- medborgare som är beroende av färdtjänst, eller andra serviceresor som alternativ till den allmänna kollektivtrafiken, samt
- näringsidkare som använder allmän, offentlig plats, eller andra ytor som förvaltas av trafiknämnden, för hela eller delar av sin verksamhet.

Trafikkontoret vill här även belysa frågan om trängsel och smittspridning i kollektivtrafiken, på allmänna platser och på gator.

### *Färdtjänst/serviceresor*

En stor andel av de personer som har och reser med färdtjänst tillhör riskgrupp. Resorna för perioden januari till mars minskade med 26 procent. Sannolikt förklaras detta med att rekommendationerna har varit att personer som tillhör riskgrupp ska undvika att genomföra resor eller vistas vid platser där folk samlas i större antal. Under våren och början på sommaren minskade resorna med färdtjänst till ca 40 procent av normal verksamhet. Under sommaren har resandet med färdtjänst ökat igen.

För att begränsa smittspridningen och skydda medborgare i riskgrupper och förarna, har trafikkontoret glesat ut samåkning och spärrat framsätessplacering. De resenärer som måste sitta i framsäte blir erbjudna att resa med större fordon eller baksätessplacering. På grund av minskad samåkning har resorna blivit snabbare och resenärerna har lättare tillgång till bokning. Vid ansökan om färdtjänst och riksfärdtjänst bokas inga personliga möten längre utan endast kontakt via telefon.

De resenärer som har haft fast förare har inte i lika stor utsträckning fått detta tillgodosett.

Vissa resenärer som reser med kollektivtrafik har önskat att istället kunna resa med serviceresors fordon. De motiverar sina önskemål med Folkhälsomyndighetens rekommendationer att minska resande med kollektivtrafiken. Trafikkontoret har nekat dem resor med serviceresors fordon.

Det har inte funnits några problem att upprätthålla verksamheten och beredskap har

funnits för eventuella behov av prioriteringar. Det har funnits tillräcklig kapacitet för alla uppdrag.

#### *Näringslivet*

Besöksnäringen, såsom restaurang och handel, drabbades hårt av coronavirusets utbrott och de restriktioner rörande rörlighet i samhället, folksamlingar och social distansering som pandemin medförde. Trafikkontoret bedömde att det fanns stor risk för ökat antal konkurser och minskad betalningsförmåga i branschen för bland de företag som använder allmän, offentlig platsmark för sin verksamhet, eller har avtal med trafikkontoret när det gäller till exempel hyra av kajplats. Detta skulle också innebära ökade risker för ekonomiska kundförluster och minskad aktivitet och attraktivitet till staden.

Nätverket för godstransporter har meddelat att efterfrågan på godstransporter skiljer sig kraftigt beroende på vad som transporteras. Livsmedelstransporter har inte haft någon påverkan medan transporter till centrums näringsidkare och butikshandel har minskat. Vid en långvarig pandemi finns det även här risk för konkurser för mindre speditörsföretag.

#### *Trängsel och smittspridning*

Västtrafik har rapporterat att 10 procent av turerna i Västra Götaland har haft en beläggning överstigande 60 procent, vilket räknas som en överbeläggning. Västra Götalandsregionen och Västtrafik ansvarar för frågor om trängsel i kollektivtrafiken, men trafikkontoret har samverkat med Västtrafik och bistått med åtgärder vid vissa kritiska hållplatser och knutpunkter.

Trafikkontoret har i viss utsträckning observerat situationer med trängsel på vissa smala gångbanor med cykelbanor i omedelbar anslutning. Generellt har trängsel inte observerats på de gator och allmänna platser som trafikkontoret förvaltar.

Det har även under sommarhalvåret varit trängsel på hållplatser ut mot badplatser där medborgare och besökare inte har följt de rekommendationer och råd som ges.

#### **Organisation, medarbetare och chefer**

Inledningsvis, under mars och april, var sjukfrånvaron bland medarbetarna 6,4 procent, vilket är något högre än normalt. Utifrån att hemarbete har ökat har närvaron ökat genom att vård av barn och sjukfrånvaro har minskat. Sjukfrånvaron har sjunkit över tid och var i juni 5,5 procent totalt varav korttidssjukskrivningar var 2,1 procent. Jämfört med 2019 var den totala sjukskrivningen 5,1 procent över året med toppar i januari och februari.

Stor del av medarbetarna har också arbetat hemma under pandemin. I början var det cirka 20 procent som arbetade hemifrån, men när de centrala myndigheterna ändrade rekommendationen om hemarbete och trafikkontoret utökade möjligheterna till hemarbete så ökade andelen medarbetare som arbetade hemifrån till cirka 50 procent med början från april.

Vissa verksamheter inom trafikkontoret har tidigare inte haft möjlighet att arbeta hemifrån vilket har gjort att anpassningar fått göras som att finna olika tekniska möjligheter och inköp av teknisk utrustning bland annat med tanke på rättssäkerheten. Detta har framförallt gällt serviceresor. Viss bemanning måste dock fortfarande infinna sig på arbetsplatsen för att kunna lösa sina arbetsuppgifter.

Minskningen av färdtjänstresor innebar att avdelningen serviceresor fick ett överskott av personal som normalt arbetar med att ta emot beställningar av resor. Trafikkontoret har tagit beslut och vidtagit åtgärder för att minska smittspridning och skydda förare och resenärer. Det har inneburit arbete med begränsningar och

utformning av färdtjänstresor, dialog med trafikföretag och trafikföretagens fackliga organisationer med mera. Detta har lett till högre arbetsbelastning vid ett antal tillfällen. Sammanfattningsvis har vissa enheter på avdelningen serviceresor fått en högre arbetsbelastning medan andra enheter på samma avdelning har fått en överkapacitet.

Cheferna på trafikkontoret har haft en ökad arbetsbelastning på grund av arbete med beredskap och planering för att säkra verksamhetens kritiska leveranser i pandemisituationen, samt att hantera medarbetares oro och att planera för delvis förändrade arbetssätt med större del av personalen på distans.

Generellt har de förändrade arbetssätten och övergången till mer digitala möten på distans fungerat bra och planerad verksamhet har i huvudsak kunnat levereras enligt plan.

Trafikkontoret har under pandemin rapporterat att verksamheten totalt sett är måttligt påverkad av pandemin, främst med hänsyn till de ekonomiska effekterna och förändrat resande inom serviceresor.

Trafikkontorets leverantörer, främst konsulter, entreprenörer och transportföretag, har kunnat leverera beställd verksamhet. Pågående investeringsprojekt har endast i begränsad utsträckning påverkats av pandemin och uppkomna avvikelser har kunnat hanteras.

#### **Ekonomiska konsekvenser**

De ekonomiska effekterna av covid-19 är svårbedömda. I uppföljningsrapporten per mars rapporterade trafikkontoret en preliminär effekt om minus 7-12 miljoner kronor bland annat till följd av att parkeringsintäkterna bedöms minska samt befarade ökade förluster från fakturering till näringsidkare.

Trafikkontoret återkommer med en förnyad bedömning av de ekonomiska konsekvenserna i uppföljningsrapporten per augusti.

Ekonomi har påverkats då resbehovet med färdtjänst har minskat samt att vi har minskat på samplanerade resor och förbudet av framsättesplacering. Snittkostnaden per resa har ökat och intäkter av egenavgifter har minskat.

Det låga resandet innebär minskade kostnader om än i begränsad omfattning. Dels behöver inte beställningscentralen bemannas upp med timvikarier och ersättningsrekryteringar kan avvakta till senare under året. Den ekonomiska nettoeffekten av det låga resandet innebär minskade kostnader med 0,9 miljoner kronor per månad med hänsyn taget till att även egenavgifter och försäljning av månadskort minskar.

I de smittreducerande åtgärder som har vidtagits ingår att sätta upp skyddsbarriärer i fordonen mellan förare och passagerarutrymmet. Detta är en kostnad på 0,8 miljoner kronor som trafikföretagen ersätts för.

## 1.2 Vilka åtgärder har vidtagits för att begränsa/eliminera negativa konsekvenser för verksamheten samt vilka effekter har uppstått av åtgärderna?

För de verksamheten är till för

### *Serviceresor*

Personalen får löpande information om alla förändringar som gjorts på grund av pandemin och kan därmed på bästa sätt hantera alla frågor och synpunkter som uppstår från resenärer, medborgare och externa partner. Trafikkontoret är en kommunikationskanal utåt där vi försöker minska oro hos våra resenärer, medborgare och partner.

Isoleringen och ensamheten i samhället har ökat på grund av pandemin. Därför erbjuder trafikkontoret möjligheten att ringa och ta en "fika" över telefon för de medborgare som behöver få prata en stund. Trafikkontoret började med detta den 3 juli. Trafikkontoret har haft möjlighet att erbjuda tjänsten eftersom det finns en viss överkapacitet av personal som vanligtvis arbetar med att ta emot beställningar av färdtjänstresor.

Trafikkontoret har även ställt upp med resurser för transporter av skyddsutrustning och provtagningsresultat då dessa funnits tillgängliga på grund av minskade resor.

Borttagning av framsättesplacering gjordes för förarnas säkerhet och även för resenärerna. De samplanerade resorna har begränsats. Trafikkontoret har fått föra mycket dialog med trafikföretagen för anpassade lösningar i fordon för minskad smittspridning och åtgärder för anpassade volymer, neddragningar av fordon/timmar mm. Vi har även fått föra mycket dialog med socialsekreterare och vårdpersonal etc.

Trafikföretag har meddelats att de inte behöver ta in vikarier vid sjukdom eller annan ledighet utan att vi kan komma överens om att ställa in passet. Det lugna trafikläget i Göteborg har gjort att körtider kortats ner och trafik tagits bort när så är möjligt. Mycket trafik köps dock i fasta volymer och kan inte minskas med så kort varsel vilket innebär att stora delar av trafikkostnaderna är kvar även om den inte används.

### *Näringslivet*

Trafiknämnden har genomfört flera åtgärder för att mildra konsekvenserna för näringslivet samt underlätta företagens överlevnad från ett ekonomiskt perspektiv. Inledningsvis handlade det om lättnader för företagen genom anstånd med betalning av avgifter av markupplåtelser för försäljningsändamål för att främja företagets likviditet. Kommunfullmäktige beslutade också, på trafiknämndens förslag, om reducerad taxa för markupplåtelse för försäljningsändamål. Trafiknämnden beslutade om motsvarande reduktion för likartad verksamhet längs stadens kajer. Besluten omfattade också en tillfällig reduktion av parkeringsavgiften för vissa centrala parkeringsplatser för att främja besöksnäringen.

Trafikkontoret inventerade effekterna av de vidtagna åtgärderna inför beslut om fortsättning i juni. Slutsatsen av detta var att avgiftsreduktionen för upplåtelse av offentlig platsmark för försäljningsändamål samt för verksamheter på vatten bedöms är viktig för besöksnäringens fortlevnad på såväl kort som lång sikt. När

det gäller den tillfälliga reduktionen av parkeringsavgiften konstaterade trafikkontoret att uppställningar på de parkeringsplatser som berörs av avgiftsreduktionen ökade och att handeln i innerstan uppskattade stadens handlingskraft, men närliggande verksamheter bedömde inte att deras omsättning ökade till följd av åtgärden. Trafiknämnden beslutade därför även om fortsatt reduktion av avgiften för upplåtelse av offentlig plats och vattenområden, men att inte förlänga reduktionen av parkeringsavgifterna.

#### *Trängsel och smittspridning*

Trafikkontoret har efter trafiknämndens beslut, vidtagit åtgärder för ökad framkomlighet, minskad trängsel och ökad trivsel i stadsrummet. Åtgärderna omfattar bland annat att främja resandet med cykel. Åtgärderna listas nedan:

- Gratis Styr&Ställ 30 minuter per dag
- Tillfälliga cykelstråk och tillfälliga extra cykelparkeringar
- Ökade gångytor för att minska trängseln i populära gångstråk och främja resandet till fots
- Öka attraktivitet i stadsrummet genom bland annat fler sittplatser, sommargator, foodtrucks och streetfood.

Cykeltrafiken har flyttats ut i tillfälliga cykelfartsgator på Linnégatan och Landsväggsgatan, detta ger mer yta för fotgängare för att minska risken för smittspridning och ökar attraktiviteten för verksamheterna längs gatorna.

På flera platser i staden har utrymme skapats och sittplatser tillkommit i syfte att motverka trängsel genom att fler platser görs attraktiva att besöka och vistas på. Bland annat har utrymmet för gående gjorts större på delar av Kungsgatan och på Kungstorget samt längs Vallgravsstråket har det tillkommit möblering i form av sittplatser och växtlighet.

För att stimulera till ökad gång och cykling som alternativ till kollektivtrafiken, har 12 installationer med karta och skyltar placerats ut. Dessa anger tid med cykel eller antal steg till fots till olika destinationer för att skapa uppmärksamhet på att ”det är närmre än du tror” för att kunna avlasta kollektivtrafiken på korta sträckor.

För Styr&Ställ erbjuds första halvtimmen gratis fram till 31 juli och nya tillfälliga låncykelstationer vid Delsjön och Saltholmen har etablerats som ett led i att avlasta kollektivtrafik och fulla parkeringsplatser.

Kommunikationssamverkan har genomförts tillsammans med Västtrafik, park- och naturförvaltningen och andra aktörer för att underlätta för resandet och vistelsen i kollektivtrafiken under sommarhalvåret då många vill ut till parker och badplatser.

#### **Organisation, medarbetare och chefer**

Genom att största delen av personalen arbetar hemifrån har trafikkontoret bidragit till minskad pendling till och från arbetet. Möjligheten att arbeta hemifrån har också minskat sjukfrånvaron samt smittrisken då medarbetare med möjlighet att arbeta hemifrån har kunnat avstå från att åka in till arbetsplatsen där smittan skulle kunna spridas. Det fanns en stor oro hos medarbetarna för att bli smittad i början på pandemin. Oron minskade med möjligheten till hemarbete.

Trafikkontoret har ställt in många representationer i olika forum, möten med andra organisationer, utbildningar, kurser, konferenser, event och mässor etc. vilket påverkar både förvaltningen och motpartnern. Flera åtagande har behövt skjutas till framtiden medan vissa andra åtagande har vi funnit alternativa lösningar på såsom digitala möten.

Många fysiska möten har ersatts med Skype/Teams möten. Vid de tillfällen då fysiska möten genomförs har platserna reducerats och placerats med avstånd. De som behöver vara inne på kontoret blir inte heller lika utsatta för smitta som om alla hade varit inne som vanligt på kontoret.

Chefer och medarbetare har fått ta del av tips och råd vid hemarbete som finns publicerat på intranätet just för att göra arbetsmiljön så bra som möjligt. Det har däremot krävts mer av cheferna att ha kontakt med medarbetare då de spontana avstämningarna inte sker på samma sätt som tidigare.

Viss teknisk utrustning har personalen fått ta med sig hem men ergonomin är inte lika bra som på arbetsplatsen med höj och sänkbara skrivbord, specialutrustningar etc.

För de som har en dålig arbetsmiljö hemma så ges rådet att vara på arbetsplatsen där rätt lösningar finns till hands.

Viss personal har blivit erbjudna tjänstledighet på avdelningen serviceresor.

Det har satts större tryck på att svara på frågor och ge ut information om förändringar på grund av pandemin. Mycket tid har lagts på prioriterade uppgifter gällande information och rapportering kring Covid-19.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Kommunfullmäktige beslutade i april (KF 2020-04-26 §15) att stadens nämnder får nyttja 1,5 procent av respektive nämnds eget kapital till att täcka ökade kostnader som kan härledas till Corona pandemin. Denna ram nyttjades i och med trafiknämndens åtgärds paket om 11,7 miljoner kronor som beslutades vid nämndens sammanträde den 23 april 2020. (TN 2020-04-23 § 150)

Inom ramen för paketet beslutades att reducera avgiften för uteserveringar och motsvarande verksamheter på vatten till noll kronor. Intäktsförlusten för denna åtgärd är cirka 19 miljoner kronor (beräknad på motsvarande intäkter under samma period 2019).

Trafiknämndens åtgärds paket innehöll också avgiftslättnader för ett antal parkeringsplatser under maj och juni. Intäktsförlusten för detta uppgick till cirka 1,6 miljoner kronor.

Trafikkontoret har inom ramen för nämndens åtgärds paket genomfört ett antal åtgärder för att minska trängsel genom att skapa mer utrymme för gående och samtidigt öka attraktiviteten på platser i staden för att locka besökare till fler ställen. Kostnaderna för dessa temporära åtgärder beräknas uppgå till cirka 2 miljoner kronor.

Trafiknämnden har erbjudit 30 fria minuter på Styr och ställ från låncykel systemets lansering i juni till och med 31 juli 2020. Åtgärden syftade till att få fler att välja en låncykel till förmån för kollektivtrafik. Den beräknade intäktsförlusten för denna åtgärd är cirka 800 000 kronor.

De näringsidkare som begär det får även ett anstånd med betalning upp till 90 dagar.

Kommunstyrelsen beslutade den 17 juni 2020 att bifalla trafiknämndens framställan om att få nyttja en större andel av eget kapital för att kunna genomföra åtgärderna och att i bokslutsberedningen reglera denna förlust så att det egna kapitalet inte påverkas inför kommande år. Genom kommunstyrelsens beslut kunde trafiknämnden den 18 juni 2020 fatta beslutet om fortsatta avgiftslättnader för



### 1.3 Vilka konsekvenser ser ni för verksamheten framöver om samhället fortsätter att påverkas av pandemin?

För de verksamheten är till för

#### *Trafiknämndens grunduppdrag hållbar mobilitet*

Vi ser en risk att det sker en stor överflyttning av resor från kollektivtrafik till bil, och med stor sannolikhet så kommer det att finnas en kvarvarande effekt avseende kollektivtrafikens attraktivitet. Konsekvensen blir att de förlorade biljettintäkterna medför behov av att minska trafikeringen, vilket i sin tur ytterligare minskar attraktiviteten. Det finns även en risk i att den ekonomiska påverkan som drabbar Västtrafik i sin tur kommer att påverka stadens förutsättningar att gemensamt med regionen finansiera och genomföra intentionerna i Koll2035.

En ökad andel resor med bil kommer att innebära ökad trängsel, särskilt under rusningstid, med minskad framkomlighet och ökad miljöpåverkan som följd. Ökad trängsel drabbar även logistikbranschen hårt då förutsägbarheten minskar.

#### *Serviceresor*

Serviceresor kommer inte ha möjlighet att fortsätta att fysiskt närvara och verka i de forum vi vanligtvis deltar i för att delge information. Fysiska möten är ett viktigt forum för våra resenärer då de är relationsskapande och bygger samverkan och med resenärer kan vi inte kräva digitala möten då alla inte äger den tekniska utrustningen eller har förmågan. Vi kan behöva anpassa verksamheten efter nya resandemönster, vilket kan skapa konsekvenser för resenärerna och andra.

Neddragning av avtalad trafik är något som kan komma att användas i framtiden. Framtida avtalade volymer kan handlas upp felaktigt med utgångspunkt att dagens låga resande är det nya "normalläget". Det finns då risk att resenärer inte kommer ut för socialt deltagande i samhället.

Så länge pandemin råder kommer inte verksamheten kunna erbjuda samma service som före pandemin. Ett exempel på lägre servicegrad är framsättesplacering. De resenärer som måste sitta i framsäte och inte kan resa på något annat vis kan bara få sin resa tillgodosett om man inte bygger om och specialanpassar ett fåtal fordon vilket i sin tur leder till utredning om det är möjligt ur säkerhetsperspektivet och typgodkännande. Även detta skulle innebära en ökad kostnad för verksamheten.

Förvaltningsrätten har genom laglighetsprövning, upphävt trafikkontorets beslut om att med anledning av Covid-19 spärra framsättesplacering vid till exempel färdtjänstresor. Beslutet har inte vunnit laga kraft och trafikkontoret arbetar att ta fram ett nytt beslut i frågan för att fortsatt ha spärrade framsäten, men ett utfall av domen kan vara att det blir möjligt att åka i framsätet igen vilket minskar skyddet mot smittspridning.

Resenärer som har blivit beviljade månadskort för att resa med kollektivtrafiken till och från daglig verksamhet har idag alternativen stanna hemma eller utsätta sig för smittorisen. Om denna grupp resenärer vid en längre pandemi får beviljade resor med serviceresors fordon kommer detta att innebära ökade kostnader. Det kan även innebära sociala konsekvenserna om resenärerna istället slutar resa och håller sig

hemma.

Samtliga förarutbildningar är inställda och vi behöver finna nya lösningar på att utbilda förare så det inte blir en brist på behöriga förare.

Idag kräver serviceresor särskilda läkarintyg som ska vara utfärdat av läkare samt övriga intyg vilket belastar vården. För att underlätta för resenärerna och vården kan vi behöva finna alternativa lösningar. Alternativa lösningar och lättnader kan dock äventyra rättssäkerheten vid provning av färdtjänstillstånd med mera.

#### *Näringslivet*

Det finns risk för fler konkurser för transportföretag vilket kan påverka leveransen till tjänster som trafikkontoret beställer samt speditorsföretag.

#### *Trängsel och smittspridning*

Risken för att medborgare och besökare i staden har svårt att hålla-i och hålla-ut gällande folkhälsomyndighetens rekommendationer, kan skapa trängsel och smittspridning på kollektivtrafiken samt i stadsrummet. Tillfälliga lösningar för att skydda sig själv från smitta kan även göra att fler rör sig ute som egentligen borde stanna hemma enligt rekommendationer. Det kan framförallt handla om användandet av munskydd när man är sjuk, för att inte behöva hålla sig isolerad eller att hålla avstånd.

#### **Organisation, medarbetare och chefer**

Trafikkontoret bedömer generellt att ett långsiktigt hållbart arbetssätt har etablerats. Detta innebär att verksamheten, utifrån givna förutsättningar, även fortsatt bedöms kunna levereras enligt plan. Det finns också en beredskap för att i viss utsträckning kunna hantera förändrade förutsättningar, till exempel när det gäller byggingressenternas efterfrågan på exploaterings- och stadsutvecklingsprojekt.

För de medarbetare och chefer som tidigare inte haft möjlighet att arbeta hemifrån har nu förutsättningar att i framtiden kunna arbeta både hemifrån och på kontoret dvs. kunna få bättre balans mellan arbetsliv och privatliv.

Att arbeta hemifrån ökar kravet på kontroll av att rättssäkerheten säkerställs. Trafikkontoret hanterar känsliga uppgifter och då krävs det avskild plats, tekniska förutsättningar och att inga obehöriga får vistas i närheten, vilket är svårt utifrån trångboddhet, att fler i hemmet kan jobba hemifrån samt övriga i familjen som bor på samma plats. Det ställer högre krav på medarbetarens kunskap om informationssäkerhet samt tillgängligheten till de system som arbetet utförs i.

Arbetsmiljöperspektivet kan på sikt bli en utmaning. Det har varit ständig flexibilitet med korta ledtider och fortsätter det så kan det på sikt få negativa effekter. Långvarigt hemarbete kan också leda till arbetsskador på grund av dålig ergonomi på sin hemarbetsplats.

Vid arbete hemifrån tillfredsställs inte det sociala behov på samma sätt som om man skulle träffa kollegorna på kontoret. Det sociala utbytet spelar en viktig roll, inte bara för individen utan också för yrkesrollen. Många kloka idéer kläcks till exempel på fikarasterna. Det kan finnas medarbetare som har sin arbetsplats som sin enda fasta relationspunkt. Hur blir det med grupputveckling vid långvarigt hemarbete? Konferenser och utbildningar ställs in.

Cheferna kommer att få arbeta hårdare med att hålla ihop sin arbetsgrupp då medarbetare inte träffas spontant utan det krävs att fler avstämningar hålls mellan chef och medarbetare. Det kan också vara medarbetare som arbetar väldigt sällan på arbetsplatsen vilket skapar en sämre tillhörighet både för medarbetaren och dess

chef.

Vi behöver också utvärdera Skype/Teams möten, då dessa å ena sidan ökar effektiviteten och här och nu fokus, å andra sidan möjliggör att fler möten kläms in och de naturliga mikropauserna försvinner. Det krävs även mer att vara aktiv i de digitala mötena än i de fysiska.

Det kan beviljas färre fasta resor med färdtjänst på grund av striktare rekommendationer eller lagregleringar samt att färre resor önskas av riskgrupperna som väljer att stanna hemma eller finner andra alternativ såsom att anhöriga kör dem. Detta i sin tur innebär mindre arbete och behov av personal för just beställning av resor.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Bortfall av intäkter kommer påverka trafikkontorets ekonomi på längre sikt. Framför allt kommer en eventuell fortsatt minskning av parkeringsintäkter att medföra en stor ekonomisk konsekvens för trafikkontoret.

Sannolikt kommer ett antal näringsidkare att få ekonomiska problem vilket ökar risken för kundförluster för trafikkontoret. Om pandemin blir långvarig förväntas även byggbolag få problem vilket ytterligare ökar risken för kundförluster avseende byggbelamringar. Även taxibolag har ekonomiska problem vilket eventuellt kan leda till att vi inte klarar leveransen av färdtjänst vid framtida toppar. Det kan även leda till att vi förlorar kompetensen bland förare då de försvinner med bolagen som eventuellt behöver lägga ned sin verksamhet. Trafikkontoret har inte ännu observerat ökade kundförluster till följd av betalningsproblem hos näringsidkarna (främst taxi-/transportföretag, byggbolag och restauranger).

Serviceresor får ökade kostnader på resandet då passen dras ner och vi får mindre trafik. Vissa resenärer kan förlora sin fasta förare på grund av detta. Det kan bli svårt att hitta lediga bilar vissa tider på grund av färre pass. Kommer vi fortsätta ha utglesad samplanering och antalet resor ökar kommer kostnaden att öka då ökning av kapacitet behövs. Om antalet resor minskas så tappar vi intäkter genom minskade egenavgifter och eventuellt vid minskning av uppdragresor som andra verksamheter köper från trafikkontoret. Kostnaderna för trafiken försvinner inte lika snabbt som intäkterna eftersom den större delen av trafiken är upphandlad som fast trafik. Det innebär att trafikföretagen får betalt oavsett om fordonen kör eller om de är stilla. Avtalen gäller fram till och med 2022-01-31. Resorna blir dyrare om fel volymer har avtalats och det inte finns tillräcklig flexibilitet i avtalen. Att finna nya lösningar på att utbilda förare kan bli kostnadsdrivande.

Det kan bli ökade företagshälsokostnader på grund av att ergonomin för hemarbete inte är tillräcklig anpassad. Risk finns för ökad ohälsa i form av arbetssjukdomar vid bildskärmsarbete i hemmet utifrån besvär i nacke, axlar och armar men även huvudvärk, ljuskänslighet samt sveda och gruskänsla i ögonen.

Det finns en risk att det finns mycket outnyttjad kontorsyta då hemarbetet blir normalläge men att medarbetare ändå vill ha fasta platser ifall de har behov av att vara på arbetsplatsen vid något tillfälle.

## 1.4 1.4 Hur planerar förvaltningen/bolaget för att möta dessa konsekvenser?

### För de verksamheten är till för

Om vi inte kan fysiskt närvara och verka i de forum vi vanligtvis deltar i för att delge information behöver vi börja planera dessa på digitala mötesplatser eller med hjälp av utskick i annan media.

Vi kan behöva ge möjligheten till resor till och från daglig verksamhet för personer som klarar av att resa med kollektivtrafik i vanliga fall för att motverka trängsel och smittspridning.

Trafikkontoret kommer att påbörja ett utvecklingsarbete för att erbjuda utbildning/kurser digitalt för förarna. På så vis minskar trafikkontoret risken med förarbrist för serviceresor.

Trafikkontoret ser över om det vore bra med en eventuell tillfällig ändring av regelverket gällande serviceresor. Regelverket ses över för att kunna möta större behov av exempelvis ensamåkning på grund av smittorisk.

För att motverka många äldre personers ensamhet under den isolering som pandemin innebär har serviceresor öppnat ett telefonnummer dit äldre kan ringa för en telefonsamtal och för att samtala en stund om valfritt ämne.

### Organisation, medarbetare och chefer

I dagsläget finns inga större förändringar utan fortsatt direktiv om hemarbete. Om det blir långvarigt hemarbete med avsaknad till möjlighet att vara på arbetsplatsen så behöver ergonomin ses över i hemmen. För närvarande har det gett möjlighet att låna hem skärmar, tangentbord mm men eventuellt kan det röra sig om att medarbetare saknar bra lösningar på skrivbord och stol vilket i längden kan orsaka arbetsskador. Förvaltningsledningen kommer fortsatt att diskutera hemarbetes frågan för att kunna ta fram en hållbar lösning vid behov.

Hemarbete ställer högre krav på medarbetarens kunskap om informations säkerhet samt tillgängligheten till de system som arbetet utförs i. Information till medarbetare har skickats ut samt att det finns länk till utbildning på stadens intranät.

### Ekonomiska konsekvenser

Trafikkontoret har som målsättning att fortsätta att genomföra åtgärder för att främja näringsliv och trafikanter i staden. Insatserna kommer att leda till att trafikkontorets intäkter minskar och utgifterna ökar. Det som är beslutat för närvarande är att avgiftsfrihet ska gälla fram till 2020-10-31 vilket innebär en ytterligare intäktsförlust med 10,5 mnkr. I vilken grad ytterligare eller fortsatta ekonomiska förluster sker är beroende på storleken av insatserna. I vilken grad detta påverkar trafiknämndens ekonomi är svårt att bedöma i nuläget.

Inför den pågående upphandlingen gällande fast trafik för serviceresor från 2020-02-01 ser trafikkontoret över möjligheten att upphandla trafik med mer flexibla volymer utan en negativ påverkan för inblandade partner (uppdragsgivare, uppdragstagare samt resenärer). Minskade fasta volymer trafik gör att trafikkontoret får lägre kostnader för outnyttjad trafik för serviceresor.

## 1.5 Vilka behov av samarbeten/samverkan i staden bedömer ni behövs för att säkra fortsatt leverans av ert grunduppdrag?

Avdelningen serviceresor har behov av att intraservice och konsument- och medborgarservice inte drar ner på sina resurser. Intraservice och konsument- och medborgarservice samordnar och utvecklar service för Göteborgs Stad och ansvarar bland annat för Göteborgs Stads kontaktcenter. Att de har rätt bemanning påverkar avdelningen serviceresors verksamhet på trafikkontoret.

Serviceresor har även egen kundservice, ny telefonlinje för att ringa in och samtala för att inte isoleras, samt färdtjänstens svarsgrupp som är viktiga kanaler för information, svar på frågor och för att kunna lämna synpunkter som är viktiga aspekter när samhället inte fungerar som vanligt. Än så länge har vi samma service och öppettider men det kan komma att ändras.

Inom trafiken har serviceresor vidtagit nödvändiga åtgärder för att kort- och långsiktigt kunna fortsätta att bedriva trafik oavsett om pandemin kvarstår eller inte. Dagens upplägg med tyngdpunkten av den köpta trafiken på fasta trafikvolymerna gör att kapaciteten kan säkras för lång tid framöver.

Utmaningen ligger mer i att säkra att det kommande avtalet om fast trafik, som ska upphandlas under det kommande året, är anpassad till de nivåer som de nya förutsättningarna ger så att trafikvolymerna är tillräckliga utan att vara för omfattande då överkapacitet är kostnadsdrivande i hög grad. Detta ställer krav på att stadens verksamheter, som exempelvis skolor och daglig verksamhet, beräknar och rapporterar in bedömningar av framtida behov av trafik så att kommande upphandling kan anpassas.

Överlag finns det ett ökat resandebestånd när gymnasieskolorna öppnar. Med tanke på den redan hårt belastade kollektivtrafiken finns det behov av att sprida ut resandet över dagen och inte ha allt resande under morgontimmarna då medarbetare till samhällsviktig verksamhet och näringslivet har behov av transporter. Förskjutna starttider för gymnasieskolorna för att minska trycket i rusningstrafik bör vara ett ämne att samordna resurser kring på ett tidigt stadium och för framtida behov. Det kan även underlätta för utvecklingen av transportbehov även under icke pandemitider.

Det kan även finnas goda skäl till utökad information ut till stadens verksamheter om de strategier och smittreducerande åtgärder som genomförts inom serviceresotrafiken.