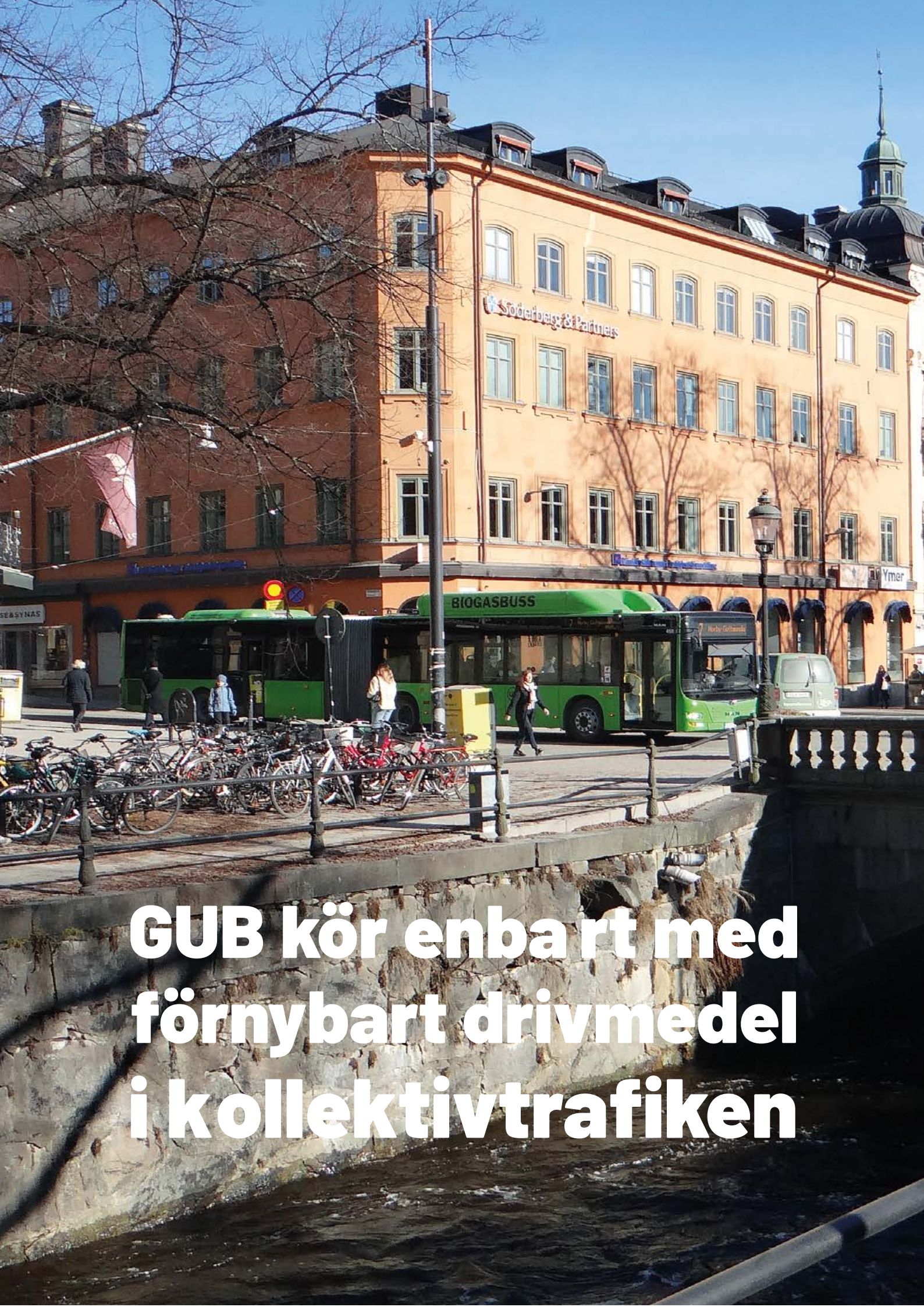


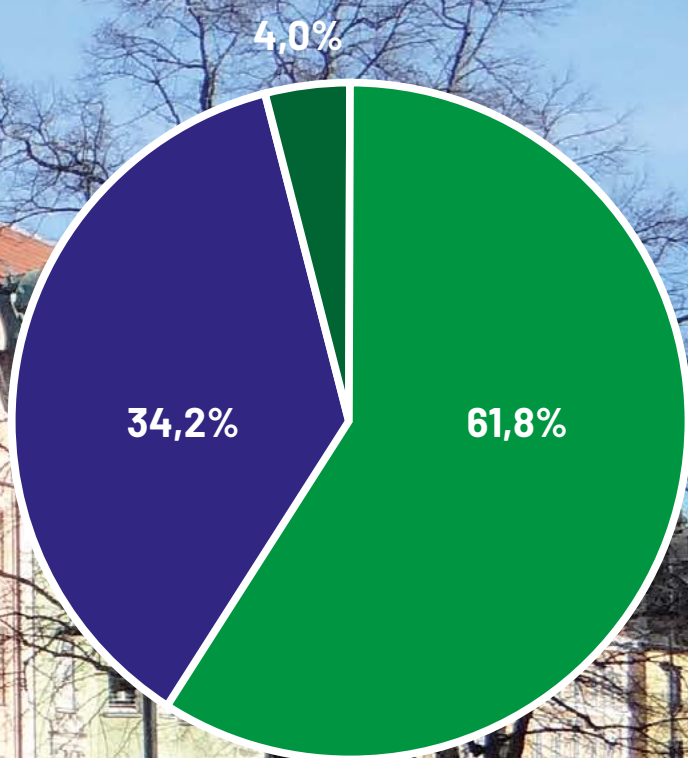


ÅRSREDOVISNING 2023





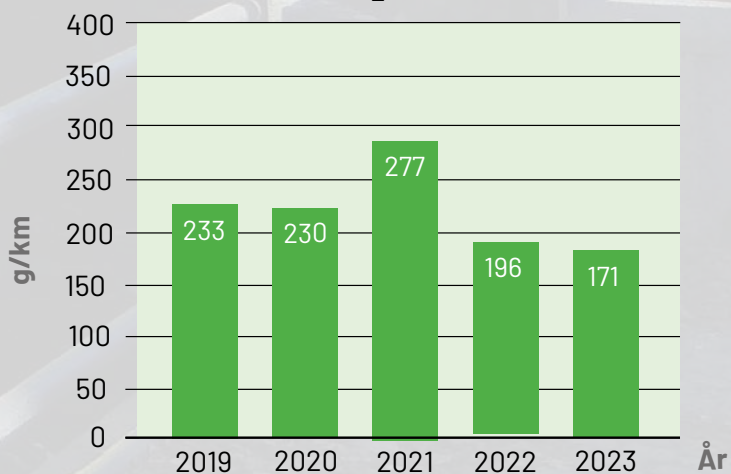
**GUB kör enbart med
förnybart drivmedel
i kollektivtrafiken**



Bränslefördelning
helår 2023 baserad
på körda km



Utsläppsvärden CO₂ stadsbussar g/km





Stefan von Below,
VD Gamla Uppsala Buss AB

VD har ordet

Rysslands invasion av Ukraina påverkar och drabbar i första hand naturligtvis Ukraina men på bolaget märker vi dagligen av det genom inflation och ökade omkostnader. Men även nationellt ser vi en förändring i vårt samhälle där grov brottslighet har kommit allt närmare oss alla på ett obehagligt sätt, händelsen som inträffade på midsommarafton i Gottsunda där en av våra kollegor i sitt yrkesutövande tillsammans med resenärer blev beskjuten är fruktansvärd på så många sätt. Att behöva uppleva det när man gör sitt jobb eller är på väg hem är på alla sätt helt fel. Bussen var inte måltavlan men det förmildrar inte det som inträffade, tvärtom.

Bolaget redovisar visserligen ett positivt resultat för 2023 men det är ett resultat som levereras tack vare ihärdigt och engagerat arbete under året över hela bolaget. Påverkande faktorer på ekonomin har under året bland annat varit en svag kronkurs, hög inflation och ökade materialkostnader. Arbetet med resultatförbättrande åtgärder har präglat vardagen på bolaget under 2023.

Utmaningen med kompetensförsörjning av såväl förare som teknisk personal är en branschfråga och i årets inledning var det en kritisk fråga även för bolaget. Men genom strategiska beslut och vägval tidigt på året kan vi konstatera att bolaget innan sommaren hade god tillgång på förare och i oktober var bolagets tekniska avdelning bemannat enligt ram. Bolaget har sedan hösten 2023 i princip inga utmaningar vad gäller kompetensförsörjning av förare eller teknisk personal. Ett resultat som uppnåtts genom i första hand engagemanget och uthålligheten i våra rekryterings och utbildningsprocesser men också genom att vi som bolag är en attraktiv arbetsgivare.

Trafikmiljön i Uppsala med den mängd farthinder som byggts har under 2023 varit en stor utmaning som påverkat bolaget negativt. Exempel på konsekvenser av det stora antalet farthinder och i många fall dess placering är att vi under 2023 ökade vår bränsleförbrukning av HVO med 46 600 liter och biogas med 132 469 kg, en ökning som inte bara påverkar bolagets ekonomi utan även miljön i Uppsala. Den reducering i medelhastighet som farthindren medför påverkar körtiderna för hela linjenätet med ca 80 timmar/trafikdygn, något som påverkar vår regularitet och våra resenärers uppfattning om kollektivtrafik som produkt. Slutligen på ett trafikdygn passerar GUB:s bussar ca 40 000 gånger en fartdämpande åtgärd varav ca 29 000 gånger är i form av ett gupp. Något som påverkar våra förares arbetsmiljö och våra kunders upplevelse av att resan med oss. Dialog har under året förts med Regionen i frågan med en strävan om att på sikt få en samsyn i frågan tillsammans med kommunen. Införande av elbussar i linjenätet utökades under året med ytterligare 12st el ledbussar.

Med 24st bussar på plats och en målsättning om totalt 60st elbussar till 2027 har bolaget under året inlett arbetet med en strategisk planering och optimering av produktion med elbuss. Detta för att hantera utfasningen av HVO och gasbussar enligt tillväxtstrategin.

Under hösten och vintern 2023 har vi haft utmaningar i vår laddinfrastruktur med bland annat två strömbavbrott som genererat provisoriska laddplatser. Bolaget har hanterat det men det har medfört störningar. Under 2024 planeras ytterligare 12st elbussar att trafikera linjenätet från och med december.

Nyckeltalsutvecklingen för bolaget avseende produktion har försämrats under 2023. Av bolagets nyckeltal sticker regularitet och grön körning ut som negativa. En stor del av förklaringen ligger i redan nämnda utmaningarna med farthinder i Uppsala men även klimatet under senare delen av året med ihållande kyla och rikliga mängder snö påverkade bolagets leverans. Även bolagets miljömål påverkades negativt under året vilket är ytterst ovanligt och tråkigt då bolaget genom åren alltid har ökat ambitionsnivån i just dessa.

Förklaringen till detta ligger till stor del även här på de fartdämpande åtgärderna som vidtagits i Uppsala. 2023 har varit ett utmanande år för bolaget på flera sätt, men genom metodiskt och klokt arbetssätt, engagerade medarbetare och en kunskapskraftig organisation har bolaget levererat utifrån givna förutsättningarna på bästa sätt.

Ett stort tack till alla fantastiska medarbetare på GUB som återkommande levererar. Nu tar vi fart mot 2024 och tillsammans blir vi ännu bättre.

Ordförande har ordet

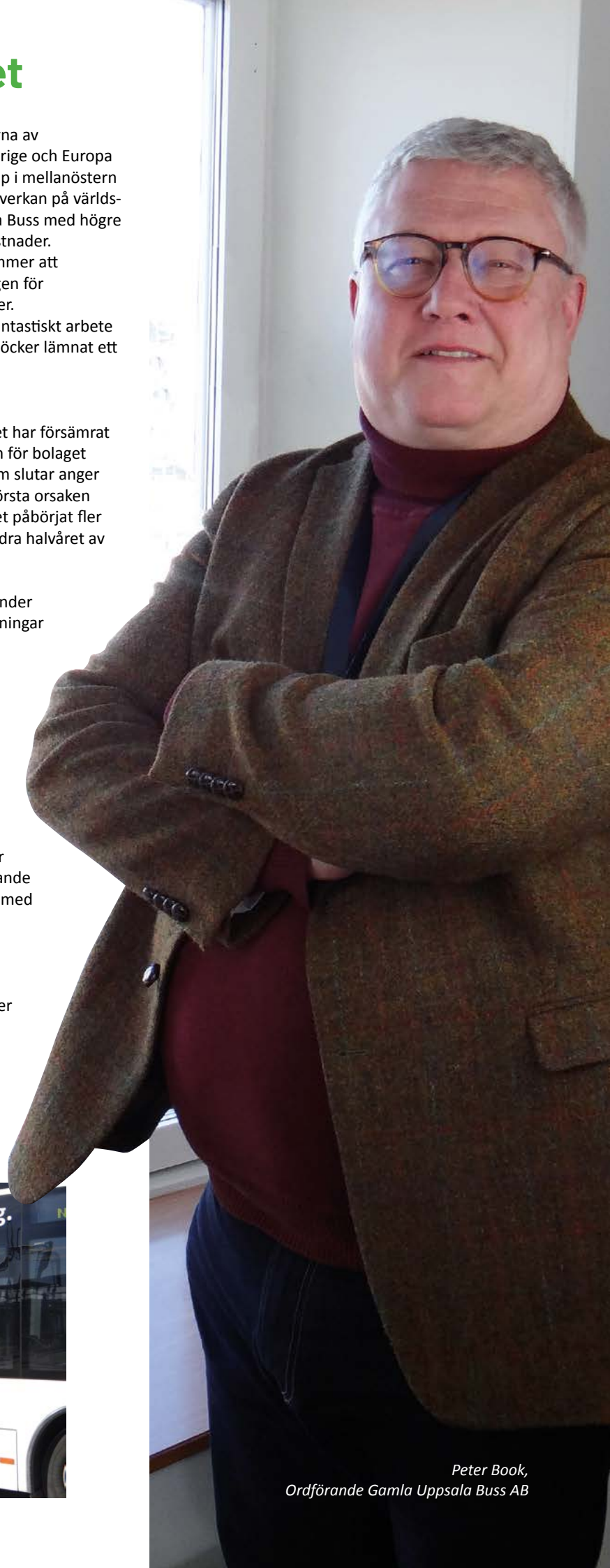
Styrelsen för Gamla Uppsala Buss överlämnar härmed årsredovisningen för år 2023. Ett år där följdverkningarna av Rysslands invasion av Ukraina fortfarande påverkar Sverige och Europa negativt. Vi har under året sett nya konflikter blossa upp i mellanöstern samt Kinas aggression mot Taiwan. Allt detta har en påverkan på världsekonomin och det påverkar Sverige och Gamla Uppsala Buss med högre kostnader pga ökade inflations, ränte- och pensionskostnader. Det konstaterades i början av 2023 att bolaget inte kommer att uppfylla ägarens avkastningskrav. Styrelsen gav ledningen för bolaget ett tydligt uppdrag att se över bolagets kostnader. Ledningen tillsammans med personalen har gjort ett fantastiskt arbete och ett befarat negativt resultat har nu när vi stänger böcker lämnat ett positivt resultat. Utmaningarna kommer att fortsätta in i 2024.

Framkomligheten i Uppsala fortsätter att försämrats. Det har försämrats arbetsmiljön för våra bussförare vilket har genererat en för bolaget fortsatt hög personalomsättning. Majoriteten av de som slutar anger i sina avslutningssamtal att framkomligheten är den största orsaken varför man slutar sin anställning. Bolaget har under året påbörjat fler förarkurser i egen regi vilket resulterat i att vi under andra halvåret av 2023 har en god personalbalans.

Ett nyuppkommet problem med utbyggnaden av farthinder i Uppsala är ökad bränsleförbrukning pga. alla inbromsningar och accelerationer. Vi har ett ökat antal ledbussar som står på grund av reparation av bland annat leden som körs sönder i farthindren. Kostnader som har haft en negativ inverkan både på årets ekonomiska resultat och våra uppsatta mål för leverans kvalitet till regionens resenärer.

Satsningen på elbussar fortsätter och bolaget har lagt en beställning på ytterligare 12st för leverans i slutet av 2024. Vi kan med det och till gagn för Uppsalaborna fortsätta vår satsning på att byta ut delar av vår fordonsflotta till miljövänliga elbussar de kommande åren. Under slutet av året har vi haft tekniska problem med bussdepåns laddinfrastruktur vilket har haft en negativ påverkan på möjlighet att ladda elbussar och använda deras fulla trafikkapacitet.

Bolagets ledning tillsammans med personalen har under ett tufft och utmanande år levererat en trafik vi kan vara stolta över. Jag vill på hela styrelsens vägnar tacka all personal för ett väl genomfört verksamhetsår. Trots ett återigen utmanande år står bolaget väl rustat ekonomiskt och verksamhetsmässigt att klara av en väl fungerande kollektivtrafik i Uppsala stad.



Peter Book,
Ordförande Gamla Uppsala Buss AB



Årsredovisning och Koncernredovisning för räkenskapsåret 2023

Gamla Uppsala Buss AB 556036-0959



100% Elektrisk ledbuss

Biogasledbuss

HVO-buss

El-hybridbuss

HVO-buss

Biogasbuss

Styrelsen och verkställande direktören avger följande årsredovisning och koncernredovisning.

- Förvaltningsberättelse	2
- Koncernresultaträkning	20
- Koncernbalansräkning	22
- Kassaflödesanalys för koncernen	23
- Moderbolagets resultaträkning	24
- Moderbolagets balansräkning	25
- Kassaflödesanalys för moderbolaget	27
- Noter, gemensamma för moderbolaget och koncernen	28

Styrelsen och verkställande direktören för Gamla Uppsala Buss AB avger följande årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret 2023.

Årsredovisningen är upprättad i svenska kronor, SEK. Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i tusentals kronor (Tkr). Uppgifter inom parentes avser föregående år.

Förvaltningsberättelse

Information om verksamheten

Verksamheten under räkenskapsåret

Inledning

Gamla Uppsala Buss (GUB) ägs från och med 1 januari 2012 till 100% av Region Uppsala i Uppsala län.

GUB-koncernen omfattar utöver moderbolaget de helägda dotterbolagen AB Prebus och Uppsala Läns Trafik AB, det senare bolaget är vilande.

GUB är ett av Sveriges större offentligt ägda bussbolag. Bolaget har en lång erfarenhet av busstrafik med anor från 1906 då det startade under namnet Upsala Spårvägs AB. GUB är miljöcertifierat enligt ISO14001 sedan 1998.

Huvudverksamheten är att, på uppdrag av Region Uppsala, utföra stadsbusstrafiken samt två regionbusslinjer i Uppsala. Andra delar i verksamheten är hållplatsservice i hela regionen och sjukresor med specialfordon på uppdrag av Trafik och Samhälle, Region Uppsala samt uthyrning av mobila förskolebussar och förare till bokbussen på uppdrag av Uppsala Kommun.

I verksamheten ingår också egen bussförarutbildning inkl. YKB, vidareutbildning YKB, fordonsverkstad, lack- och plåtverkstad samt tvätt- och servicehall.

Dotterbolaget AB Prebus bedrev fram till april 2022 beställningscentral för sjukresor, den har överförs till Region Uppsala och därmed finns ingen personal kvar i bolaget. Verksamheten omfattar därefter enbart moderbolagets IT-system.

Koncernen har idag 618 (593) medarbetare, varav 0 (0) st är anställda i AB Prebus.

Nedan presenteras utdrag ur ägardirektiv.

Ägardirektiv

Av ägardirektiven framgår bla att GUB ska, i enlighet med vad ägarna beslutar, bidra till att utbud och former för kollektivtrafiken utvecklas och förbättras och därmed också bidra till att kollektivtrafiken i sin helhet utvecklas i länet. GUB ska uppfattas som en flexibel och effektiv leverantör samt vara en naturlig samarbetspartner i regionens kollektivtrafik.

Vidare skall GUB bedriva sin verksamhet med god kvalitet och styrning samt verka för en god arbetsmiljö och ett långsiktigt hållbart samhälle.

Företaget har sitt säte i Uppsala.

Väsentliga händelser under räkenskapsåret

- * Ny VD, Stefan von Below, tillträdde 15 februari och på bolagsstämman 25 april tillträdde ny styrelse
- * I februari skapades nya tidtabeller för linje 1,3 och 6 för hållbar tidtabell för resenärerna och förbättrad arbetsmiljö.
- * Med anledning av snökaos 25-28/3 blev busstrafiken initialt helt inställd och kördes sedan med reducerat linjenät 27-28/3.
- * Satsning på rekrytering och utbildning av förare, totalt 74 nya förare ut i trafik under året. Detta förbättrade förartillgången från sommaren och framåt med få inställda avgångar som följd.
- * Under midsommarhelgen inträffade en skottlossning i Gottsunda, där en av våra bussar träffades av flera skott. Inga personer ombord skadades och bussen var inte den tilltänkta måltavlan, men händelsen blev stor i media och skapade oro bland GUB:s personal.
- * Under året har framkomligheten påverkats negativt av mängden nya fartgupp vilket orsakat arbetsmiljöproblem och ökade kostnader.
- * Problem med laddinfrastrukturen på depån skapade fordonsbrist i slutet av året vilket bidrog till inställd trafik.
- * 12 nya elbussar samt 4 st biogasbussar har levererats i slutet på året och bidrar till en attraktivare kollektivtrafik i Uppsala.



GUB har under 2023 köpt in ytterligare 12 st el-drivna ledbussar och har nu totalt 24 st.

Mål och måluppfyllelse

GUBs målkort Helår 2023							
	Mätetal	R12/Årsvärde/månad/ack	Enhet	Utfall 2023	Utfall 2022	Mål 2023	
Personal							
	Sjukfrånvaro - kort ¹	Månad	%	3,9	4,6	4,0	●
	Sjukfrånvaro - lång ²	Månad	%	5,0	4,0	4,0	●
	Personalomsättning ³	Månad	Antal	54	50	40	●
	Nöjd personalindex ⁴	År	Index		3,73	n/a	
Hållbarhet							
	Andel förnybart ⁵	Månad	%	100%	100%	100%	●
	Andel gröna förare ⁶	Månad	%	93%	95%	96%	●
	Energiförbrukning ⁷	Halvår	kWh/SpKm	0,156	0,145	0,132	●
	Utsläppsmål, CO ₂ ⁸	Halvår	g/km	171	196	190	●
Kund							
	Nöjd kundindex ⁹	Månad	%	70%	71%	73%	●
	Antal kundsynpunkter ¹⁰	Månad	Antal/påstig	e j tillgängligt	2,6	4	●
	Bärgning fordon ¹¹	Månad	Km	34 101	52 366	60 000	●
Produkt							
	Punktlighet ¹²	Månad	%	92,4%	93,1%	93,0%	●
	Besiktning av fordon ¹³	Månad	%	82%	84%	85%	●
	Regularitet ¹⁴	Månad	%	99,57%	99,45%	99,80%	●
Ekonomi							
	Resultat ¹⁵	Månad	Mkr	2,1	-11,9	3,6	●
	Fordonsskador ¹⁶	Månad	Kr/Km	0,34	0,35	0,35	●
	Soliditet ¹⁷	Månad	%	35%	40%	30%	●
	Avkastning på eget kapital ¹⁸	Månad	%	1%	-7%	2%	●

Förklaring av mätetalen

1) Sjukfrånvaro 0-14 dagar, 2) Sjukfrånvaro > 15 dagar, 3) Antalet förare som slutar som månadsanställda, 4) Resultat från senaste medarbetarenkäten mäts hösten 2023, 5) Förnybart i % av körda kilometer, 6) Andel förare som kör grönt i den individuella mätningen 7) Energiförbrukning fordon och anläggningar i kilowattimmar per sittplatskilometer, 8) Utsläpp av CO₂/km inklusive livscykelperspektiv, 9) Mätning av Koll-bar , 10) Antal kundklagomål per 100000 påstigande, 11) Total körsträcka/antal bärgningar, 12) Andelen bussar som är i tid (-5 min), 13) Andelen bussar som klarar besiktning utan anmärkning, 14) Andelen turer som körs av de som är planerade, 15) Resultatet efter finansiella poster 16) Kostnader för krockskador under basbelopp kr/km. 17) Andelen av företagets tillgångar som finansierats med eget kapital, 18) Nettoresultat i procent av justerat eget kapital

Personal

Korttidsfrånvaron var hög i slutet av året och ligger precis under årsmålet för 2023. Att korttidsfrånvaron ökar under vintermånaderna är inte ovanligt och det har även märkts av i trafiken och lett till enstaka inställda turer. I jämförelse med 2022 så har korttidsfrånvaron sjunkit vilket kan vara ett resultat av de förändringar som gjorts med tidigare insatser vid upprepade frånvaro.

Långtidsfrånvaron klarar inte årsmålet för 2023 och är också högre än utfallet för 2022. Förhoppningen är dock att vi kommer att se en förbättring i dessa siffror i början på 2024 då flera anställda kommer tillbaka från en längre tids sjukskrivning.

Antalet anställda förare som slutat under året landade på 54 personer vilket är högt över årsmålet för 2023. Den höga siffran kan delvis förklaras med att vi varit hårdare i bedömningen under provanställningen. Det har resulterat i ett antal avslut. Av de förare som har sagt upp sig på egen begäran så är det endast tre personer som har nämnt att de går över till ett annat bussbolag.

Hållbarhet

För femte året i följd klarade vi målet om 100% förnyelsebart bränsle för vår trafik.

Andel gröna förare sjönk under helåret och gjorde att vi fick den lägsta andelen gröna förare någonsin på årsbasis sen mätningarna startade för närmare 10 år sedan. Den stora orsaken är sannolikt det ökade antalet farthinder i form av gupp längs linjesträckningarna som gör att inbromsningarna ökar, samt att den kalla väderleken under vintermånaderna lett till mer tomgångskörning.

Energiförbrukningen för våra bussar ökade tyvärr under året jämfört med tidigare, detta beroende på de många fartgruppen i gatumiljön, inbromsning med därpå följande fartökning ger markant ökad bränsleförbrukning och därmed ökade utsläpp.

CO₂ -utsläppen sjönk jämfört med föregående år och klarade därmed det satta målet med god marginal. Här har den trafik vi genomfört med elbussarna nu fått genomslag. Beräkningarna för energiförbrukning och utsläpp görs i branschsystemet FRIDA.

Kund

Nöjd-kundindex har växlat lite under året och trender är svåra att utläsa, men index för året som helhet hamnade till slut ett par procent under det satta målet och därmed något sämre än fjolårets utfall. Resultatet för åren 2022 och 2023 ligger dock fortsatt högre än tidigare årsresultat.

Siffror för antal påstigande har inte funnits tillgängliga från Trafik och Samhälle sedan april månad, vilket gör att nyckeltalet för kundsynpunkter inte kunnat redovisas sedan dess och således inte för helåret heller. I samband med att vår APR-utrustning sätts i drift räknar vi dock med att kunna använda det datat för nyckeltalet istället under 2024.

Körd sträcka utan behov av bärgning, första kvartalet 2023 blev en tuff start med många bärgningar pga. snö och halka samt för perioden kallt väder även under april. Även om vi under en par månader uppnådde ett gott resultat så räckte det inte till då vädret återigen blev kallt, halt och snörikt under årets sista månad. Ackumulerat hamnade vi långt under uppsatt mål.

Produkt

Punktligheten nådde inte upp till årsmålet, vilket främst berott på de problem med framkomlighet och omdragen trafik som vi hade på vissa linjer under vårmånaderna, då nya farthinder anlades på flera gatuavsnitt. Under sommaren/hösten återhämtade sig punktligheten, men efter att vintern kommit tidigt med snö och kyla redan i november så sjönk punktligheten drastiskt under årets två sista månader. Detta gjorde att punktligheten för året inte kunde återhämta sig upp till årsmålet.

Besiktning av fordon, ett mycket gott resultat om 94% utan anmärkning höjde vårt snitt för året men tyvärr räckte det inte hela vägen, vi missade målet med ytterst liten marginal.

Under inledningen av året orsakade personalläget på förarsidan en hel del indragen trafik vilket gjorde att regulariteten var väldigt låg under första halvåret. Arbetet med rekrytering av nya förare som gjordes under våren gav dock positiv effekt och under hösten hade vi låg andel indragen trafik pga förarbrist, med undantag för enstaka dagar med akut frånvaro. Regulariteten återhämtade sig till viss del under hösten, men tyvärr uppstod problem med fordonstillgången som ledde till indragen trafik. Ökat antal felrapporter i kombination med väntan på reservdelar, viss resursbrist samt problem med depåns laddinfrastruktur till elfordonen har minskat fordonstillgången. Det ökade antalet felrapporter/fordonsskador kan i många fall sättas i samband med gatumiljön, t.ex. farthinder i form av gupp.

Ekonomi

Periodens redovisade resultat före skatt är 2,1 mnkr vilket är 1,5 mnkr sämre än budget men 14 mnkr bättre än föregående år. Resultatet påverkas av höga viten för inställd trafik men även av ersättning för höga elkostnader, högre pensionskostnader totalt och ökade kostnader för reparationer av fordon.

Trafikskador, december blev tyvärr en månad med många mindre kollisioner men trots detta klarade vi uppsatt mål för helåret. De höga skadekostnaderna påverkas också av de fartgupp som byggts i Uppsala, skador på bland annat bussarnas ledbälgar är starkt kostnadsdrivande.

Soliditeten ligger över målet för perioden, vår betalningsförmåga på lång sikt får ses som god. Avkastning på eget kapital uppfyller inte målet på grund av att resultatet är sämre än målet.

Förväntad framtida utveckling samt väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer

För det Regionägda bolaget gäller att det genom att kombinera affärsmässighet med tydlig samhällsnytta, ska stärka regionen och bidra till att Regionens mål uppnås. Bolaget måste uppfattas som en flexibel och effektiv leverantör samt vara en naturlig samarbetspartner i regionens kollektivtrafik. För att ett bolag ska kunna drivas affärsmässigt och effektivt krävs dock alltid möjlighet till långsiktig planering, låg kostnadsutveckling, framförhållning och kontinuitet inom alla delar av verksamheten.

Arbetsmarknaden och dess parter/kollektivavtal påverkar tillgången på personal. Stora utmaningar finns i dagsläget både i rekrytering av ny teknisk personal och i att behålla befintlig personal i och med hög efterfrågan på arbetsmarknaden.

Även det osäkra ekonomiska omvärldsläget med hög inflation och ett lågt värde på den svenska kronan påverkar vår verksamhet på flera avgörande sätt. En påverkan som kommer att kvarstå under flera år framöver.

Det förändrade säkerhetsläget i Sverige medför att all personal behöver ha större uppsikt och medvetande om det möjliga hot som riktas mot landet och vår verksamhet som bolag.

Även den nationella förändringen som är i dagens samhällsutveckling påverkar oss där händelser med inslag av hot och våld tenderar att öka i samhället och våra förare har en utsatt roll här.

Långsiktiga regler saknas i dagsläget för de förnyelsebara bränslena, vilket dels hämmar tillväxten och

tillgång i befintliga bränslebolag, dels hämmar tillkomsten av nya bolag och satsningar. Detta påverkar i sin tur bränsletillgång och kostnad för bussbolagen. Vidare så kan krav på inblandning av förnyelsebara bränslen i Sverige och EU i allt högre grad påverka efterfrågan. Kriget i Ukraina har förändrat energi och bränslemarknaden i Europa vilket även påverkar de förnyelsebara bränslena. Alla dessa faktorer har fått priserna på HVO (förnyelsebar diesel) att öka dramatiskt under det senaste året. Även övriga priser har med anledning av omvärldsläget ökat under 2023 och kommer att fortsätta påverka våra kostnader under 2024. Vår fortsatta elektrifiering av fordonsflottan innebär att även elpriset kommer ha en större påverkan på vår ekonomi.

Under de senaste åren har service och kundbemötande satts i fokus av branschen och blivit en viktig del för företag i bussbranschen. Dessutom finns ökade krav på teknisk kundservice ombord, så som trafikinformation i realtid samt digitala informationssystem. För att förenkla trafikbeställarens olika avtal finns en trend att överlämna utformningen av den tekniska utrustningen ombord till trafikoperatörerna.

Stadsplaneringen i Uppsala avseende gatumiljön och fartdämpande åtgärder påverkar i hög grad kollektivtrafikens kostnader, framkomlighet och produktkvalitet. På senare tid har flera nya farthinder dykt upp längs kollektivtrafikstråken vilket bl.a. resulterat i försämrad snitthastighet, ökad bränsleförbrukning, fordonsskador och försämrad komfort för resenärerna. Dessutom påverkas arbetsmiljön för förarna både ur fysiskt och psykiskt perspektiv.

De allt tuffare miljökraven och miljömålen i branschen har lett till att förnyelsebara drivmedel, spårbunden trafik, el/hybridbussar m.m. blivit mycket intressanta i planeringen av kollektivtrafiken. Under 2023 har GUB satt ytterligare 12 st el-ledbussar i drift. Vi har en plan för att öka vår flotta av elbussar upp till 60 st år 2026 och kapaciteten har höjts i vårt elnät till 5 MW, vilket innebär att drift av 60 elbussar fungerar. En ökad andel elbussar ställer nya krav på arbetssätt och produktionsplanering utifrån bussarnas räckvidd.

För att finnas med i konkurrensen krävs att bussbolagen har ett aktivt utvecklingsarbete och rustar sin verksamhet med hållbar teknik och innovativt kvalitetsarbete. Det krävs att man tillhandahåller digitala lösningar, håller en låg kostnadsutveckling samt hittar nya flexibla affärsmodeller och är en attraktiv arbetsgivare.

Regionens och vår beställares ekonomi var ansträngd redan innan pandemin. Höga kostnadsökningar och ökande pensionskostnader har fått ytterligare konsekvenser för ekonomin. Detta kan innebära en minskning av beställd trafikvolym, vår förmåga till flexibilitet avseende vår produktion kommer därför bli avgörande.

Trafikavtalet mellan GUB och ToS (Trafik och Samhälle) upprättades i december 2015 med avtalstid till 2023. Ett arbete påbörjades under 2022 för att ta fram ett nytt trafikavtal mellan GUB och ToS. Ett nytt avtal är påskrivet och klart sedan februari 2024. Avtalet sträcker sig fram till dec 2031 och förlängs därefter i 3 år om det inte sägs upp 24 månader innan avtalstidens utgång, därefter förlängs avtalet löpande med 12 månader. I avtalet ingår en rad bilagor som bl.a. reglerar Fordon, Miljö, IT-system, Trafikledning, Kundservice, Ersättning och samverkan.

Regionens behov av sjukresor ökar och bolaget har en central roll i och med det avtal som finns sedan tidigare mellan bolaget och Regionen vad avser sjukresor. Som ett regionalägt bolag är det bolagets uppgift att på alla sätt bistå regionen i det utvecklade behovet av sjukresor. Under 2024 utökas uppdraget successivt från 4 fordon till 8, avtalet ger möjlighet till ytterligare ökning. Idag gör leveranstider av fordon samt rekrytering och utbildning av personal att våra ledtider är relativt långa och inte ligger i linje med regionens behov och önskemål. Genom en fördjupad dialog om behov

och utveckling kan dessa hinder bättre planeras och ledtider reduceras.

Införande av spårväg i kollektivtrafiken i Uppsala kommer att medföra förändringar på många sätt, som exempel i form av reduceringar, utökad trafik, omlagda körvägar, förändring i linjer och tidtabeller, framkomlighet mm. Dessa faktorer påverkar såväl bolagets operativa som strategiska förmåga att utvecklas och leverera trafik under både införandeprocessen och efter driftstart av spårväg.

Under införandeprocessen av spårväg måste bolaget förbereda sig på alternativ planering och förändringar med såväl kort som lång framförhållning. För bolaget är det av största vikt att på alla sätt vara en del i planeringen av införandet av spårväg för att klara av att anpassa resurser och möjligheter efter behov och efterfrågan.

Val av operatör efter driftstart är en ägarfråga där bolaget under flera år har haft som uppdrag att positionera sig som en tänkbar operatör. Oavsett val av operatör kommer införandet av spårväg att förändra bolagets organisation och uppdrag väsentligt. För att klara den omställningen över tid är det avgörande även här att bolaget är en naturlig samverkanspartner i planeringen av kollektivtrafiken i Uppsala som helhet med en spårväg på plats.

Organisationens arbete utifrån ISO14001 kommer att fortsätta att utvecklas och ledningssystemets plattform anpassas utifrån nya krav.

Utifrån analys och värdering har vi i en riskanalys identifierat faktorer som vi behöver förhålla oss till. Av dessa har vi identifierat följande fem områden som mest kritiska:

- * Minskad trafikbeställning pga regionens ekonomi
- * Personalbrist teknisk personal
- * Framkomlighet och infrastruktur
- * Fortsatta kostnadsökningar
- * Sämre resultat för sparsam körning i om framkomlighetsproblem

Investeringar

Koncernens investeringar uppgår år 2023 till 121,3 mnkr (99,8 mnkr) och består av 12 st (12 st) el ledbussar och 4 st (3 st) ledbussar biogashybrid för stadstrafik. Pågående projekt APR 8,5 mnkr, resanderäkningssystem, beräknas bli klart under inledningen av 2024. Totalt sett uppgår investeringsbeloppet 2023 till 129,8 mnkr att jämföras med föregående år 92,0 mnkr efter erhållet elbusstöd.

Finansiering

Finansiering av årets investeringar i bussar har skett via egna likvida medel. Sedan 2022 finns grönt lån från Kommuninvest på 79,3 (88,7) mnkr samt sedan 2016 finns lån hos Kommuninvest om 14,8 (34,4) mnkr, varav långfristiga 70,0 mnkr.

Miljöinformation

GUB är sedan 1998 ISO14001 certifierade, idag utifrån ISO14001:2015

GUB bedriver anmälningspliktig verksamhet vad gäller fordonstvätt, drivmedel och lackverkstad i samma omfattning som tidigare.

Andelen trafik som drevs med förnyelsebara drivmedel (biogas, HVO100) uppgick till 100 (100) procent år 2023.

Beskrivning av miljöarbetet och avstämningar av miljömål finns redovisade i separat dokument samt i GUB:s miljöredovisning (se vidare på www.gub.se).



GUB har ca 500 anställda bussförare och utbildar ständigt nya i egen regi och med egna fordon. Utbildningen tar 16 veckor och är gratis med lön för den som förbinder sig att arbeta minst ett år för företaget.

Hållbarhetsrapport

Vår värdegrund

Gemensamma värderingar hjälper oss att arbeta bättre tillsammans då vi vet vad vi kan förvänta oss av varandra på jobbet. Våra värderingar ska speglas i hur vi arbetar och hur vi bemöter andra människor, både kollegor och våra resenärer. Det hjälper oss att skapa en kultur som vi gemensamt kan stå för inför våra resenärer och inför varandra. Värdegrunden består av värdeord, vad värdeorden handlar om och vilka spelregler vi gemensamt ska ha när vi arbetar.

Du är viktig för oss!

Vi ska vara ett hållbart serviceföretag i framkant med hög trafiksäkerhet och marknadens bästa bussförare som underlättar och berikar resenärernas vardag.

Vi ska också vara en attraktiv arbetsplats med stor öppenhet, stark vi-känsla där alla medarbetarna känner stor stolthet att arbeta på Gamla Uppsala Buss.



Gamla Uppsala Buss affärsmodell

Vår affärsidé: Vi bedriver en kollektivtrafik baserad på helhetssyn av verksamheten, på ett för Uppsala län och dess invånare kostnadseffektivt, miljömässigt och kvalitativt bra sätt.

Vår vision: Den kollektiva resan med Gamla Uppsala Buss ska vara ett självklart val.

Vår strategi: Vi ska vara ett effektivt affärsinriktat bolag med god service och hög tillgänglighet där vårt arbete genomsyras av servicetänkande i alla led.

För att bli framgångsrika gentemot resenärerna ska vi satsa på ett miljöanpassat, pålitligt, säkert och bekymmersfritt resande som ger nöjda kunder.

För att bli framgångsrika gentemot konkurrenter måste vi kontinuerligt förstärka vår effektivitet och kvalitet, där vi måste var lyhörda för nyheter och våga satsa på kommande förändringar.

För att bli framgångsrika gentemot vår beställare ska vi satsa på att vara en aktiv, pålitlig och resursstark samt flexibel partner, för att i samverkan ta fram optimala kollektivtrafiklösningar för länets bästa.

För att bli framgångsrika gentemot vår personal ska vi satsa på en ökad delaktighet, förståelse och ansvarskänsla i samverkan med att förstärka vår interna och externa företagsidentitet.

Agenda 2030

FN:s globala mål är den mest ambitiösa agendan för hållbar utveckling som världens länder någonsin antagit och finns för att uppnå fyra saker till år 2030: Att avskaffa extrem fattigdom. Att minska ojämlikheter och orättvisor i världen. Att främja fred och rättvisa. Att lösa klimatkrisen.

FN:s globala mål är av stor vikt för Gamla Uppsala Buss AB och vår verksamhet berörs av 12 av de 17 målen, vilket redovisas område för område i rapporten.



Fyra av GUB:s egna övningsbussar.

Miljö:



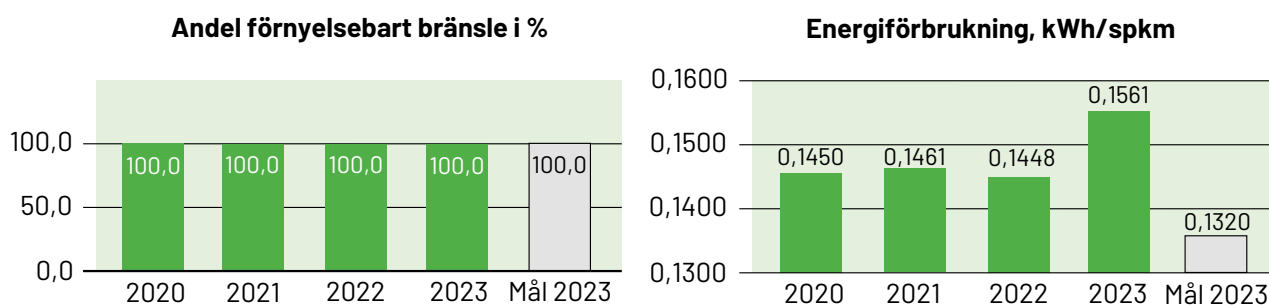
Gamla Uppsala Buss är ISO 14001:2015 certifierade.

Gamla Uppsala Buss har en miljöpolicy som utgör grunden för miljöarbetet och fastställandet av de övergripande och detaljerade miljömålen. Policyn ska följas av alla medarbetare samt andra som arbetar på uppdrag av GUB. Miljöpolicyen ses över minst en gång per år så att den följer ISO 14001-standardens krav samt att den är relevant i förhållande till GUB:s miljöaspekter och aktiviteter, produkter och tjänster.

Det finns även en rutin som syftar till att identifiera och värdera de miljöaspekter som GUB:s verksamhet ger upphov till för att kunna lyfta fram de delar av verksamheten som har en betydande påverkan på miljön, betydande miljöaspekter. Bedömningen av de för verksamheten betydande miljöaspekterna utgår från nuläget, vilket innebär att miljöaspekter som idag har värderats lågt kan komma att framträda som mer betydande i framtiden i takt med att påverkan från de miljöaspekter som nu får hög värdering minskas. De miljöaspekter som GUB:s verksamhet ger upphov till kartläggs och kvantifieras (om möjligt) samt dokumenteras i ett miljöaspektregister.

Ett miljömålsprogram tas fram och förnyas varje år. Miljömålsprogrammet innehåller miljömålen, nyckeltal samt en ansvarsfördelning och tidplaner för att nå målen. Miljömålsprogrammet ansluter till Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling. Miljösamordnaren i samarbete med Miljögruppen ansvarar för att programmet utarbetas och följs upp regelbundet. GUB är sedan 2019 medlem i Uppsala klimatprotokoll och har antagit en utmaning att minska energiförbrukningen med 30% till år 2030.

Indikatorer:



Andel förnyelsebart bränsle uppnår målet men Energiförbrukning uppnår ej målet.

Risker:

Tillgång och pris förnyelsebara drivmedel
Ytterligare försämrade framkomlighet i stadsmiljön

Åtgärd för att hantera risken:

Avtal med leverantörer
Arbeta med tillgång och effekt på el och effektivt nyttjande av elbussar
Aktivt arbete med framkomlighetsfrågor i kommunen

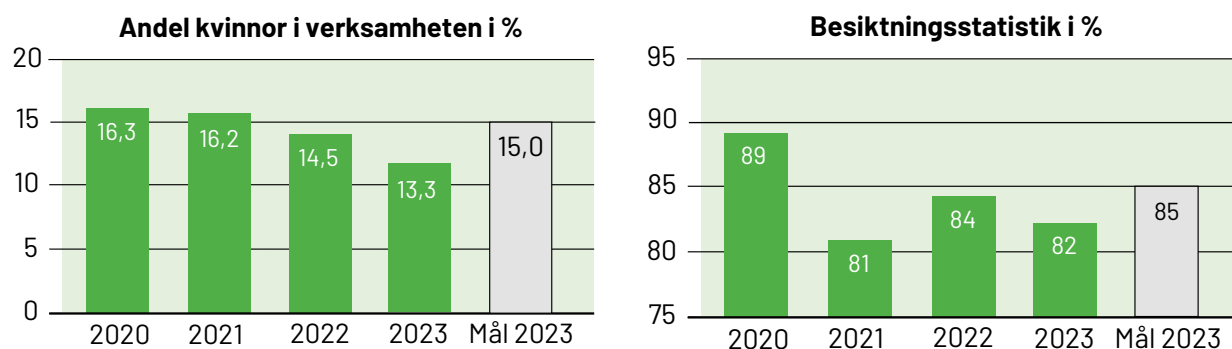
Sociala Förhållanden:

Arbetsmiljöpolicyn lägger grunden för vårt arbetsmiljöarbete. En god och säker arbetsmiljö är en viktig strategisk fråga för koncernen Gamla Uppsala Buss AB (GUB). Målet är att skapa en fysiskt, psykiskt och socialt sund arbetsplats för alla medarbetare där risker för arbetsskador och arbetsrelaterad ohälsa förebyggs. Vi skall också välja arbetsmetoder som ger så liten negativ påverkan som möjligt på vår omgivning. GUB ska fortlöpande utvärdera insatser inom arbetsmiljöområdet för att kunna göra förbättringar. Kraven i arbetet ska anpassas till människans förutsättningar i såväl fysiskt som psykiskt avseende.

Enligt GUB:s Likabehandlingspolicy ska all verksamhet i Gamla Uppsala Buss inklusive dotterbolag grunda sig på principen om alla människors lika värde och ska motverka diskriminering enligt diskrimineringslagens grunder. Likabehandlingspolicyn är giltig inom GUB:s verksamhet och ska även beaktas i avtal och överenskommelser med andra verksamheter. Grundsynen i företaget är att bemanning av tjänster ska ske utifrån lämplighet, kompetens och i enlighet med likabehandlingspolicyn. Policyn omfattar alla anställda och ska även tillämpas i leverantörs- och kundrelationer.

Trafiksäkerhetspolicyn ger grunden för trafiksäkerhetsarbetet. Gamla Uppsala Buss AB ska vara och betraktas som ett föredöme i trafiken och ständigt verka aktivt för ökad trafiksäkerhet. Ansvar och medvetenhet för trafiksäkerheten ska finnas som en naturlig del i arbetet.

Indikatorer:



Andel kvinnor i verksamheten har minskat och uppfyller inte målet för 2023. Vårt trafiksäkerhetsarbete som visas i besiktningsstatistik uppnår inte målet för 2023.

Risker:

Externt Hot och våld mot personalen

Åtgärder:

Utbildning fortlöpande i konflikthantering
Arbete för trygghet ombord med kameror och ordningsvakter
System för säker körning (alkolås)

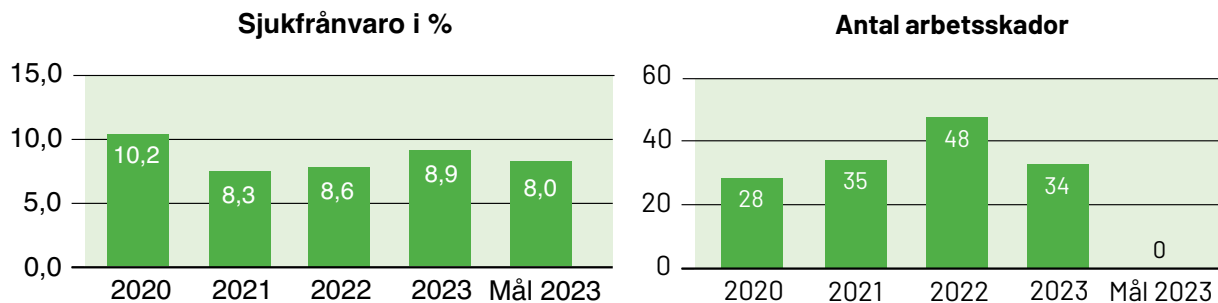
Personal:



Arbetsmiljöpolicyn lägger grunden för vårt arbetsmiljöarbete. En god och säker arbetsmiljö är en viktig strategisk fråga för koncernen Gamla Uppsala Buss AB (GUB). Målet är att skapa en fysiskt, psykiskt och socialt sund arbetsplats för alla medarbetare där risker för arbetsskador och arbetsrelaterad ohälsa förebyggs. Vi skall också välja arbetsmetoder som ger så liten negativ påverkan som möjligt på vår omgivning. GUB ska fortlöpande utvärdera insatser inom arbetsmiljöområdet för att kunna göra förbättringar. Kraven i arbetet ska anpassas till människans förutsättningar i såväl fysiskt som psykiskt avseende.

Grunden i vårt rehabiliteringsarbete är Rehabpolicyn. Genom tidiga rehabiliteringsinsatser och aktiva och förebyggande åtgärder som god arbetsmiljö och friskvård ska Gamla Uppsala Buss eftersträva en låg sjukfrånvaro, god hälsa och trivsel bland de anställda. Tidiga rehabiliteringsinsatser kan bl.a. innebära hälsosamtal, samarbete med företagshälsovården, anpassad arbetstid, ergonomi, arbetshjälpmiddel och arbetsplatsnära stöd. I de fall där skadan är sådan att den anställde inte kan återgå i ordinarie tjänst, ska arbetsgivaren stötta och vägleda den anställde mot nya mål och medverka till annan sysselsättning utanför företaget i samarbete med Försäkringskassan och Arbetsförmedlingen.

Indikatorer:



Sjukfrånvaron har ökat och uppfyller inte målet för 2023. Antal arbetsskador avser halkolyckor, hot- och vålds-situationer, färdolycksfall mm. De har minskat men uppfyller inte målet för 2023.

Risker:

Externt hot och våld
Svårighet att behålla personal

Åtgärder:

Intern bussförarutbildning med lön
Sjukvårdsrådgivning
Företagshälsovård
Friskvårdssatsning och hälsopedagog
Trafikledare på yttre bil 900 är utrustade med personlarm och kroppskamera
Ombordkameror

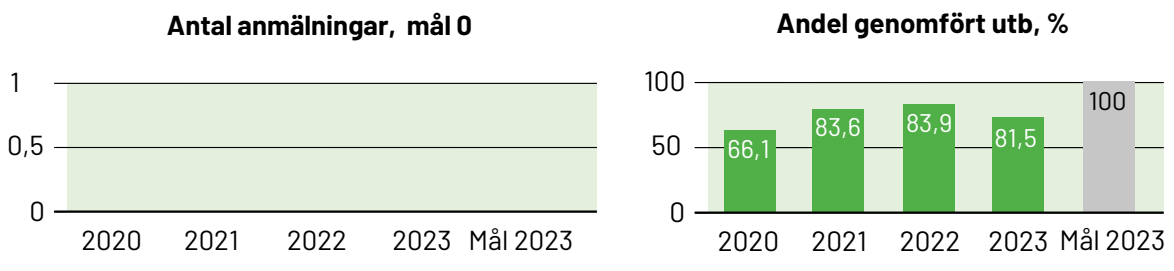
Respekt för mänskliga rättigheter:



Företaget har idag ingen sammanhållen policy för mänskliga rättigheter men vi har andra policys och riktlinjer som innefattar dessa områden tex Likabehandlingspolicy och Arbetsmiljöpolicy. Dessa tillsammans med våra kollektiva avtal har gjort att vi bedömer att vi inte har behov av en sammanhållen policy. Vid upphandling av varor och tjänster, tillämpar vi "Uppförandekod för leverantörer" enligt Region Uppsala. I övrigt omfattas vi av de övergripande beslut och styrdokument för Region Uppsala som fastställs av regionfullmäktige.

Indikatorer:

Antal anmälningar mot våra avtal där brott enligt "uppförandekoden begåtts", andel som genomfört digital utbildning likabehandlingspolicy



Inga anmälningar om brott har inkommit. Andel som genomfört utbildning har försämrats och når inte målet.

Risker:

I våra avtal inte får kännedom om brott

Åtgärder:

Löpande dialog med leverantörer

Motverkande av korruption:



Företaget har Policy och riktlinjer mot mutor, Policy och riktlinjer för representation samt Policy och riktlinjer för sponsring.

För koncernens anställda och styrelse/förtroendevalda är det en självklarhet att följa gällande regelverk, Policy och riktlinjer för representation, och att agera som goda företrädare för Gamla Uppsala Buss och Region Uppsala.

Arbetstagare och styrelse/förtroendevalda i GUB och dess dotterbolag verkar på Region Uppsalas innevånares uppdrag och har ett särskilt ansvar för att bekämpa mutor och andra former av korruption samt att i övrigt upprätthålla kraven på saklighet och opartiskhet. I alla sammanhang ska ett sådant förhållningssätt iaktas att det inte kan förekomma risk för att företrädare för GUB och dess dotterbolag gör sig skyldiga till givande eller tagande av muta. GUB och dess dotterbolags arbetstagare bör betrakta varje förmån som otillbörlig om den kan misstänkas påverka tjänsteutövningen.

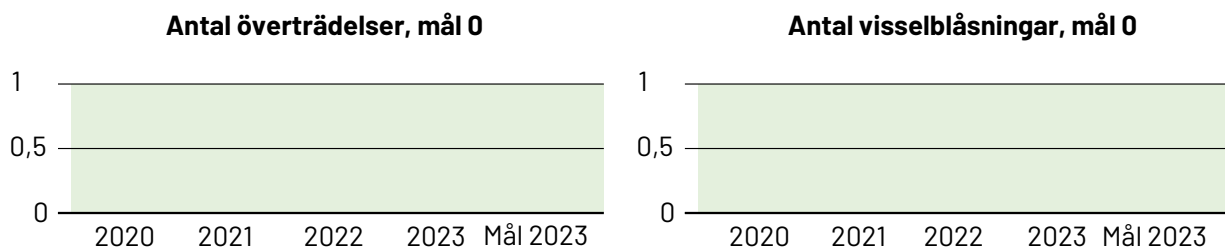
Sponsring bör endast användas då denna är affärsmässig och verksamhetsmässigt motiverad samt

känns naturlig för relationen mellan parterna. All sponsorverksamhet ska präglas av öppenhet och kunna granskas offentligt. Sponsring som kan leda till misstanke om mutor eller otillbörliga personliga syften ska inte genomföras. Relationerna mellan bidragets storlek och betydelse för verksamheten ska stå i rimlig proportion till de motprestationer GUB förväntar sig.

Sedan våren 2020 har vi Visselblåsarsystem installerat. I systemet kan våra medarbetare anonymt anmäla oegentligheter och regelbrott om detta skulle förekomma till extern part.

Beslut och aktiviteter som leder till framtida utbetalning och åtaganden ska principiellt följa bolagets befogenhets- och attestreglemente.

Indikatorer:



Inga anmälningar om överträdelse eller visserblåsningar har inkommit.

Risker:

Att överträdelser inte upptäcks

Åtgärder:

- Internkontrollplan
- Styrande attestflöde i ekonomisystemet
- Rutin för betalning 2 i förening
- Firmatecknare
- Visselblåsarsystem



Flerårsöversikt (Tkr)

Koncernen	2023	2022	2021	2020	2019
Nettoomsättning	551 098	528 971	527 362	491 269	487 674
Antal anställda	518	510	519	485	499
Balansomslutning	479 262	403 908	346 813	361 538	341 682
Kassalikviditet (%)	48,0	103,0	79,0	68,0	112,0
Soliditet (%)	36,0	42,0	51,0	49,0	47,0
Resultat efter finansiella poster	2 164	-11 738	353	21 374	14 389
Årets resultat	1 684	-9 361	1 994	16 885	11 322
Avkastning på eget kap. (%)	1,3	-6,9	0,2	12,1	9,0
Avkastning på totalt kap. (%)	0,5	-2,6	0,3	6,1	4,5
Moderbolaget	2023	2022	2021	2020	2019
Nettoomsättning	551 098	526 717	517 993	481 944	478 154
Antal anställda	518	507	507	473	487
Balansomslutning	479 095	403 677	345 326	358 398	339 523
Kassalikviditet (%)	46,8	100,7	77,1	64,7	109,6
Soliditet (%)	35,3	41,5	51,2	48,8	46,6
Resultat efter finansiella poster	2 099	-11 868	512	19 615	13 185
Årets resultat	6 735	-280	11 557	4 613	846
Avkastning på eget kap. (%)	1,2	-7,1	0,3	11,2	8,3
Avkastning på totalt kap. (%)	1,0	-2,5	0,3	5,7	4,2

För definitioner av nyckeltal, se Redovisnings- och värderingsprinciper.

Förändringar i eget kapital

Koncernen	Aktie- kapital	Annat eget kapital inkl. årets resultat	Totalt
Belopp vid årets ingång	15 050	154 180	169 230
Årets resultat		1 684	1 684
Belopp vid årets utgång	15 050	155 863	170 913

Moderbolaget	Aktie- kapital	Reserv- fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt
Belopp vid årets ingång	15 050	3	19 249	-280	34 021
Disposition på årsstämma: Balanseras i ny räkning			-280	280	0
Årets resultat				6 735	6 735
Belopp vid årets utgång	15 050	3	18 968	6 735	40 756

Förslag till vinstdisposition

Till årsstämmans förfogande stående vinstmedel (kronor):

balanserad vinst
årets vinst

18 968 357
6 734 990
25 703 347

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att
i ny räkning överföres

25 703 347
25 703 347

Resultat och ställning

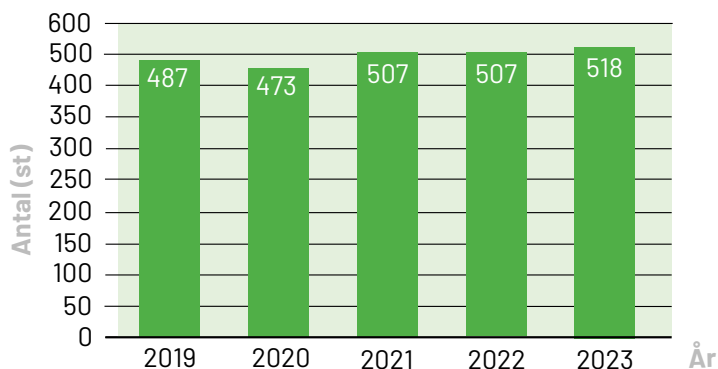
Moderbolaget Gamla Uppsala Buss AB redovisar ett resultat efter finansiella poster om +2,1 mnkr (-11,9 mnkr) vilket är en resultatförbättring med 14,0 mnkr. Resultatförbättringen beror på genomförda resultatförbättrande åtgärder, ökade trafikintäkter samt lägre avskrivningar. Finansiella intäkter bidrog även med 2,3 mnkr till resultatförbättringen.

Ökade trafikintäkter pga. något högre produktion och högre timpris. Ökade övriga intäkter pga. högre ersättning för depåhyra och ersättning för höga elkostnader. Totalt sett ökade intäkterna med 28,3 mnkr. Driftskostnaderna ökade med 5,9 mnkr, pga. ökade kostnader för reparation av skador på bussar bla orsakade av de många farthindren i Uppsala. Ökade personalkostnader pga löneökningar och fler utbildade förare, totalt sett utbildades 74 nya förare. Lägre avskrivningar än föregående år pga färdigavskrivna bussar och försenad leverans av nya bussar.

Beträffande koncernens och moderbolagets ställning vid räkenskapsårets utgång samt resultatet av verksamheten under året hänvisas till efterföljande balans- och resultaträkningar, kassaflödesanalyser samt noter med därtill hörande bokslutskommentarer. Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i tusental kronor.



Moderbolaget Gamla Uppsala Buss
Antal årsarbetare



Koncernens Resultaträkning	Not	2023-01-01 -2023-12-31	2022-01-01 -2022-12-31
Tkr			
Nettoomsättning		551 098	528 971
Övriga rörelseintäkter		75 296	71 242
		626 394	600 213
Rörelsens kostnader			
Driftskostnader		-143 967	-138 035
Övriga externa kostnader	3, 4	-94 982	-89 698
Personalkostnader	5	-330 696	-321 206
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar		-54 299	-61 271
Övriga rörelsekostnader		-149	-363
		-624 094	-610 573
Rörelseresultat	6	2 300	-10 360
Resultat från finansiella poster			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		2 351	437
Räntekostnader och liknande resultatposter		-2 488	-1 815
		-136	-1 378
Resultat efter finansiella poster		2 164	-11 738
Resultat före skatt		2 164	-11 738
Skatt på årets resultat	7	-5	0
Uppskjuten skatt		-475	2 377
Årets resultat		1 684	-9 362



Koncernens Balansräkning

Tkr

Not

2023-12-31

2022-12-31

TILLGÅNGAR

Anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar

Fordon	8	367 974	299 186
Inventarier, verktyg och installationer	9	7 115	10 256
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar		8 479	0
		383 568	309 442

Finansiella anläggningstillgångar

Uppskjuten skattefordran		0	1 787
		0	1 787

Summa anläggningstillgångar		383 568	311 229
------------------------------------	--	----------------	----------------

Omsättningstillgångar

Varulager m m

Råvaror och förnödenheter		7 963	6 151
		7 963	6 151

Kortfristiga fordringar

Kundfordringar		278	783
Fordringar hos intresseföretag och gemensamt styrda företag		61 870	79 119
Aktuella skattefordringar		1 043	0
Övriga fordringar		20 480	2 607
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	10	3 762	3 680
		87 433	86 189

Kassa och bank

		298	339
Summa omsättningstillgångar		95 694	92 678

SUMMA TILLGÅNGAR

		479 262	403 907
--	--	----------------	----------------

Koncernens Balansräkning Tkr	Not	2023-12-31	2022-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Eget kapital hänförligt till moderföretagets aktieägare			
Aktiekapital		15 050	15 050
Reserver		3	3
Annat eget kapital inklusive årets resultat		155 860	154 176
Eget kapital hänförligt till moderföretagets aktieägare		170 913	169 230
Summa eget kapital		170 913	169 230
Avsättningar	11		
Avsättningar för uppskjuten skatt		33 306	34 618
Övriga avsättningar		21 750	21 750
		55 056	56 368
Långfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	12	70 005	94 098
		70 005	94 098
Kortfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	12	24 093	29 012
Leverantörsskulder		114 451	10 962
Aktuella skatteskulder		0	815
Övriga skulder		11 033	10 812
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	14	33 711	32 612
		183 288	84 213
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		479 262	403 908



Koncernens Kassaflödesanalys

Tkr

	Not	2023-01-01 -2023-12-31	2022-01-01 -2022-12-31
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		2 164	-11 738
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m.m	15	53 603	61 870
Betald skatt		-1 862	-261
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		53 905	49 871
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Förändring av varulager och pågående arbeten		-1 812	-1 001
Förändring kundfordringar		505	-467
Förändring av kortfristiga fordringar		-17 944	546
Förändring leverantörsskulder		103 489	-6 571
Förändring av kortfristiga skulder		1 321	8 197
Förändring av koncernmellanhavande		11 021	57 363
Kassaflöde från den löpande verksamheten		150 485	107 938
Investeringsverksamheten			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-129 758	-91 973
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		1 680	1 138
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-128 078	-90 835
Finansieringsverksamheten			
Upptagna lån		0	93 340
Amortering av lån		-29 012	-27 122
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-29 012	66 218
Årets kassaflöde		-6 605	83 322
Likvida medel vid årets början			
Likvida medel vid årets början		84 009	691
Kursdifferens i likvida medel			
Kursdifferens i likvida medel		0	-3
Likvida medel vid årets slut		77 404	84 009

Moderbolagets Resultaträkning

Tkr

Rörelsens intäkter

	Not	2023-01-01 -2023-12-31	2022-01-01 -2022-12-31
Nettoomsättning		551 098	526 717
Övriga rörelseintäkter		75 288	71 357
		626 386	598 073

Rörelsens kostnader

Driftkostnader		-143 967	-138 035
Övriga externa kostnader	3, 4	-95 104	-89 477
Personalkostnader	5	-330 696	-319 535
Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar		-54 213	-61 148
Övriga rörelsekostnader		-149	-363
		-624 130	-608 559
Rörelseresultat	6	2 256	-10 486

Resultat från finansiella poster

Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		2 330	433
Räntekostnader och liknande resultatposter		-2 488	-1 815
		-157	-1 381

Resultat efter finansiella poster

		2 099	-11 868
--	--	--------------	----------------

Bokslutsdispositioner

	16	6 428	11 587
--	----	-------	--------

Resultat före skatt

		8 527	-280
--	--	--------------	-------------

Skatt på årets resultat

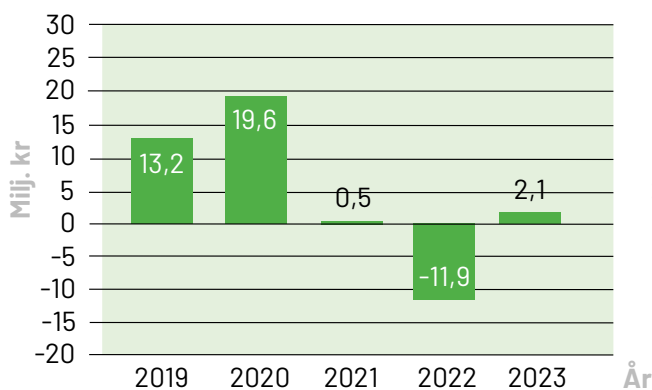
	7	-1 792	0
--	---	--------	---

Årets resultat

		6 735	-280
--	--	--------------	-------------

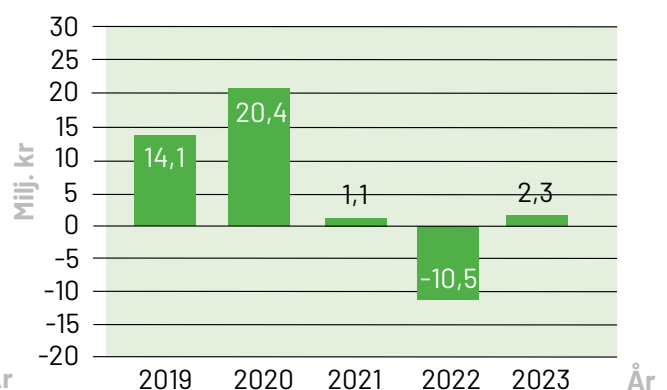
Moderbolaget Gamla Uppsala Buss

Resultat efter finansiella poster



Moderbolaget Gamla Uppsala Buss

Rörelseresultat



Moderbolagets Balansräkning

Tkr

Not

2023-12-31

2022-12-31

TILLGÅNGAR

Anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar

Fordon	8	367 974	299 186
Inventarier, verktyg och installationer	9	6 914	9 969
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	17	8 479	0
		383 368	309 155

Finansiella anläggningstillgångar

Andelar i koncernföretag	18	1 933	1 933
Uppskjuten skattefordran	7	0	1 787
		1 933	3 720
Summa anläggningstillgångar		385 301	312 875

Omsättningstillgångar

Varulager m m

Råvaror och förnödenheter		3 357	2 903
Färdiga varor och handelsvaror		4 606	3 247
		7 963	6 151

Kortfristiga fordringar

Kundfordringar		278	783
Fordringar hos dotterföretag		60	50
Fordringar hos övriga koncernföretag		60 360	77 909
Aktuella skattefordringar		1 043	0
Övriga kortfristiga fordringar		20 270	2 423
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	10	3 617	3 242
		85 628	84 407

Kassa och bank

Summa omsättningstillgångar		93 794	90 803
------------------------------------	--	---------------	---------------

SUMMA TILLGÅNGAR

479 095 **403 677**

Moderbolagets Balansräkning Tkr	Not	2023-12-31	2022-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
<i>Bundet eget kapital</i>	19		
Aktiekapital		15 050	15 050
Reservfond		3	3
		15 053	15 053
<i>Fritt eget kapital</i>	20		
Balanserad vinst eller förlust		18 968	19 249
Årets resultat		6 735	-280
		25 703	18 968
Summa eget kapital		40 756	34 021
Obeskattade reserver	21, 22	161 680	168 047
Avsättningar	11		
Övriga avsättningar		21 750	21 750
Summa avsättningar		21 750	21 750
Långfristiga skulder	23, 24		
Övriga skulder till kreditinstitut	12	70 005	94 098
Övriga skulder till koncernföretag		1 697	1 697
Summa långfristiga skulder		71 702	95 795
Kortfristiga skulder	23		
Skulder till kreditinstitut	12, 13	24 093	29 012
Leverantörsskulder		114 442	10 957
Aktuella skatteskulder		0	815
Övriga kortfristiga skulder		10 975	10 683
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	14	33 696	32 596
Summa kortfristiga skulder		183 206	84 063
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		479 095	403 677

Gamla Uppsala Buss AB
Org.nr 556036-0959

26 (44)

Moderbolagets Kassaflödesanalys

Tkr

Not

2023-01-01
-2023-12-31

2022-01-01
-2022-12-31

Den löpande verksamheten

Resultat efter finansiella poster

2 099

-11 868

Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet

15

53 865

61 744

Betald skatt

-1 862

-404

**Kassaflöde från den löpande verksamheten före
förändring av rörelsekapital**

54 102

49 472

Kassaflöde från förändring av rörelsekapitalet

Förändring av varulager och pågående arbete

-1 812

-1 001

Förändring av kundfordringar

505

-528

Förändring av kortfristiga fordringar

-18 221

49

Förändring av leverantörsskulder

103 485

-5 709

Förändring av kortfristiga skulder

1 392

9 155

Förändring av koncernmellanhavande

11 658

55 614

Kassaflöde från den löpande verksamheten

151 109

107 052

Investeringsverksamheten

Investeringar i immateriella anläggningstillgångar

0

-91 973

Försäljning av immateriella anläggningstillgångar

1 680

1 138

Investeringar i materiella anläggningstillgångar

-129 758

0

Kassaflöde från investeringsverksamheten

-128 078

-90 835

Finansieringsverksamheten

Upptagna lån

0

93 340

Amortering av lån

-29 012

-27 122

Kassaflöde från finansieringsverksamheten

-29 012

66 218

Årets kassaflöde

-5 981

82 435

Likvida medel vid årets början

Likvida medel vid årets början

82 693

256

Kursdifferens i likvida medel

Kursdifferens i likvida medel

0

2

Likvida medel vid årets slut

76 712

82 693

I likvida medel ingår saldot på bankkontot i Region Uppsalas koncernkontosystem med 76509 tkr (82449 tkr).

Noter

Tkr

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Allmänna upplysningar

Gamla Uppsala Buss ABs årsredovisning och koncernredovisning är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Redovisningsprinciperna är oförändrade jämfört med föregående år.

Intäktsredovisning

Intäkter har tagits upp till verkligt värde av vad som erhållits eller kommer att erhållas och redovisas i den omfattning det är sannolikt att de ekonomiska fördelarna kommer att tillgodogöras bolaget och intäkterna kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Koncernredovisning

Gamla Uppsala Buss upprättar koncernredovisning. Uppgifter om koncernföretag finns i not 18. Dotterföretagen inkluderas i koncernredovisningen från och med den dag då det bestämmande inflytandet överförs i koncernen. De exkluderas ur koncernredovisningen från och med den dag då det bestämmande inflytandet upphör.

Konsolideringsmetod

Koncernredovisningen har upprättats enligt förvärvsmetoden. Detta innebär att förvärvade verksamheters identifierbara tillgångar och skulder redovisas till marknadsvärde enligt upprättad förvärvsanalys. Överstiger verksamhetens anskaffningsvärde det beräknade marknadsvärdet av de förväntade nettotillgångarna enligt förvärvsanalysen redovisas skillnaden som goodwill.

Transaktioner mellan koncernföretag

Koncerninterna fordringar och skulder samt transaktioner mellan koncernföretag liksom orealiserade vinster elimineras i sin helhet. Orealiserade förluster elimineras också såvida inte transaktionen motsvarar ett nedskrivningsbehov. Förändring av internvinst under räkenskapsåret har eliminerats i koncernresultaträkningen.

Anläggningstillgångar

Immateriella och materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar enligt plan och eventuella nedskrivningar.

Avskrivning sker linjärt över den förväntade nyttjandeperioden med hänsyn till väsentligt restvärde. Följande avskrivningsprocent tillämpas:

Bussar i linjetrafik	8-14 år
Övriga fordon	4-10 år
Inventarier, verktyg och installationer	4-10 år

Inga låneutgifter aktiveras.

Låneutgifter

De låneutgifter som uppkommer då företaget lånar kapital kostnadsförs i resultaträkningen i den period de uppstår.

Finansiella instrument

Finansiella instrument värderas utifrån anskaffningsvärdet. Instrumentet redovisas i balansräkningen när bolaget blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor. Finansiella tillgångar tas bort från balansräkningen när rätten att erhålla kassaflöden från instrumentet har löpt ut eller överförs och bolaget har överfört i stort sett alla risker och förmåner som är förknippade med äganderätten. Finansiella skulder tas bort från balansräkningen när förpliktelseerna har reglerats eller på annat sätt upphört.

Andelar i dotterföretag

Andelar i dotterföretag redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för eventuella nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår köpeskillingen som erlagts för aktierna samt förvärvskostnader. Eventuella kapitaltillskott läggs till anskaffningsvärdet när de uppkommer.

Kundfordringar/kortfristiga fordringar

Kundfordringar och kortfristiga fordringar redovisas som omsättningstillgångar till det belopp som förväntas bli inbetalt efter avdrag för individuellt bedömda osäkra fordringar.

Låneskulder och leverantörsskulder

Låneskulder och leverantörsskulder redovisas initialt till anskaffningsvärde efter avdrag för transaktionskostnader. Skiljer sig det redovisade beloppet från det belopp som ska återbetalas vid förfallotidpunkten periodiseras mellanskillnaden som räntekostnad över lånets löptid med hjälp av instrumentets effektivränta. Härigenom överensstämmer vid förfallotidpunkten det redovisade beloppet och det belopp som ska återbetalas.

Leasingavtal

Då de ekonomiska risker och fördelar som är förknippade med tillgången inte har övergått till leasetagaren klassificeras leasingen som operationell leasing. De tillgångar som företaget är leasegivare av redovisas som anläggningstillgång eller som omsättningstillgång beroende av när leasingperioden förfaller. Leasingavgiften fastställs årligen och redovisas linjärt över leasingperioden.

Samtliga leasingavtal som Gamla Uppsala Buss koncernen ingått är av operationell karaktär.

Varulager

Varulagret har värderats till det lägsta av dess anskaffningsvärde och dess nettoförsäljningsvärde på balansdagen. Med nettoförsäljningsvärde avses varornas beräknade försäljningspris minskat med försäljningskostnader. Den valda värderingsmetoden innebär att inkurans i varulagret har beaktats.

Anskaffningsvärdet fastställs med användning först in, först ut-metoden (FIFU). För råvaror ingår alla utgifter som är direkt hänförliga till anskaffningen av varorna i anskaffningsvärdet.

Inkomstskatter

Total skatt utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Skatter redovisas i resultaträkningen, utom då underliggande transaktion redovisas direkt mot eget kapital varvid tillhörande skatteeffekter redovisas i eget kapital.

Aktuell skatt

Aktuell skatt avser inkomstskatt för innevarande räkenskapsår samt den del av tidigare räkenskapsårs inkomstskatt som ännu inte redovisats. Aktuell skatt beräknas utifrån den skattesats som gäller per balansdagen.

Uppskjuten skatt

Uppskjuten skatt är inkomstskatt som avser framtida räkenskapsår till följd av tidigare händelser. Redovisning sker enligt balansräkningsmetoden. Enligt denna metod redovisas uppskjutna skatteskulder och uppskjutna skattefordringar på temporära skillnader som uppstår mellan bokförda respektive skattemässiga värden för tillgångar och skulder samt för övriga skattemässiga avdrag eller underskott.

Uppskjutna skattefordringar netto redovisas mot uppskjutna skatteskulder endast om de kan betalas med ett nettobelopp. Uppskjuten skatt beräknas utifrån gällande skattesats på balansdagen. Effekter av förändringar i gällande skattesatser resultatförs i den period förändringen lagstadsats. Uppskjuten skattefordran redovisas som finansiell anläggningstillgång och uppskjuten skatteskuld som avsättning.

Uppskjuten skattefordran avseende underskottsavdrag eller andra framtida skattemässiga avdrag redovisas i den omfattning det är sannolikt att avdragen kan avräknas mot framtida skattemässiga överskott.

På grund av sambandet mellan redovisning och beskattning särredovisas inte den uppskjutna skatteskulden som är hänförlig till obeskattade reserver.

Avsättningar

Som avsättning har redovisats förpliktelser gentemot tredje man som är hänförliga till räkenskapsåret eller tidigare räkenskapsår och som på balansdagen antingen är säkra eller sannolika till sin förekomst men oviss till belopp eller till den tidpunkt då de ska infrias.

Beslut om marksanering har tagits 16 februari 2022 i Regionfullmäktige. Det innebär att 50 % av kostnaden, då beräknad till 41 mkr, ska belasta bolaget. En avsättning gjordes för marksanering om 20,5 mkr baserat på då tillgängliga bästa bedömning. Under 2022 har bedömning om beräknad kostnad reviderats och beräknas bli 43,5 mkr. Ytterligare avsättning med 1,25 mkr har gjorts. Total avsättning är därefter 21,75 mkr. Avsättningen har omvärderats men någon ytterligare beräknad kostnad är inte känd. Byggstart på det gamla depåområdet är skjuten på framtiden, sanering beräknas påbörjas vid årsskiftet 2025/2026. Avsättningen kommer löpande omvärderas baserat på ny känd information.

Ersättningar till anställda

Ersättningar till anställda avser alla former av ersättningar som företaget lämnar till de anställda. Kortfristiga ersättningar utgörs av bland annat löner, betald semester, betald frånvaro, bonus och ersättning efter avslutad anställning (pension). Kortfristiga ersättningar redovisas som kostnad och en skuld då det finns en legal eller informell förpliktelse att betala ut en ersättning till följd av en tidigare händelse och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Pensioner

Det pensionsåtagande som intjänats före år 2000 hos Gamla Uppsala Buss AB och AB Prebus har inlösts hos KPA Pension. Efter år 2000 är pensionerna i bolagen avgiftsbestämda för samtlig personal och inbetalda till Pensionsvalet, KPA Pension.

I företaget finns sedan år 2000 endast avgiftsbestämda pensionsplaner. Som avgiftsbestämda planer klassificeras planer där fastställda avgifter betalas och det inte finns förpliktelser att betala något ytterligare, utöver dessa avgifter.

Utgifter för avgiftsbestämda planer redovisas som en kostnad under den period de anställda utför de tjänster som ligger till grund för förpliktelsen.

Pensionsförpliktelsen mot tidigare anställda i AB Prebus har avtalats att föras över till Region Uppsala samt att kostnaden för värdesäkring för 2023 har vidarefakturerats till Region Uppsala.

Koncernbidrag

Erhållna och lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdispositioner.

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medfört in- eller utbetalningar.

Som likvida medel klassificerar företaget, förutom kassamedel, disponibla tillgodohavanden hos banker och andra kreditinstitut samt kortfristiga likvida placeringar som är noterade på en marknadsplats och har en kortare löptid än tre månader från anskaffningstidpunkten. Förändringar i spärrade medel redovisas i investeringsverksamheten.

Nyckeltalsdefinitioner

Nettoomsättning

Rörelsens huvudintäkter, fakturerade kostnader, sidointäkter samt intäktskorrigeringar.

Antal anställda

Medelantal anställda under räkenskapsåret.

Balansomslutning

Företagets samlade tillgångar.

Kassalikviditet (%)

Omsättningstillgångar exklusive lager och pågående arbeten i procent av kortfristiga skulder.

Soliditet (%)

Justerat eget kapital (eget kapital och obeskattade reserver med avdrag för uppskjuten skatt) i procent av balansomslutning.

Resultat efter finansiella poster

Resultat efter finansiella intäkter och kostnader men före bokslutsdispositioner och skatter.

Årets resultat

Avkastning på eget kap. (%)

Resultat efter finansiella poster i procent av justerat eget kapital (eget kapital och obeskattade reserver med avdrag för uppskjuten skatt).

Avkastning på totalt kap. (%)

Rörelseresultat plus finansiella intäkter i procent av balansomslutningen.

Uppskattningar och bedömningar

Upprättandet av bokslut och tillämpning av redovisningsprinciper, baseras ofta på ledningens bedömningar, uppskattningar och antaganden som anses vara rimliga vid den tidpunkt då bedömningen görs. Uppskattningar och bedömningar är baserade på historiska erfarenheter och ett antal andra faktorer, som under rådande omständigheter anses vara rimliga. Resultatet av dessa används för att bedöma de redovisade värdena på tillgångar och skulder, som inte annars framgår tydligt från andra källor. Det verkliga utfallet kan avvika från dessa uppskattningar och bedömningar. Uppskattningar och antaganden ses över regelbundet.

Enligt företagsledningen är väsentliga bedömningar avseende tillämpade redovisningsprinciper samt källor till osäkerhet i uppskattningar, främst relaterade till:

Inkurans i varulagret

Gamla Uppsala Buss varulager utgörs av Råvaror och förnödenheter samt Färdiga varor och handelsvaror. Råvaror och förnödenheter utgörs av fossilfritt bränsle. Bränslet mäts kontinuerligt och inkurans bedöms enbart bestå i viss flyktighet i vätskan. Färdiga varor och handelsvaror består i huvudsak av ett stort antal olika reservdelar till fordonen. Dessa reservdelar bedöms ha en viss inkurans hänförlig till att de kan avse fordonstyper som inte längre används i verksamheten och dessa lager är därmed föremål för periodisk genomgång till följd av detta. Uppskattad inkurans bedöms rymmas inom 3% då varulagret värderas till 97% av anskaffningsvärdet enligt inkomstskattelagens bestämmelser.

Avsättning för marksanering

Beslut om marksanering har tagits 16 februari 2022 i Regionfullmäktige. Det innebär att 50 % av kostnaden, då beräknad till 41 mnkr, ska belasta bolaget. I bokslutet finns sedan 2022 avsättning för marksanering om 21,75 mnkr baserat på tillgängliga bästa bedömning. Under 2023 har bedömning om beräknad kostnad omvärderats men beräknas fortsatt bli 43,5 mnkr. Byggstart på det gamla depåområdet är skjuten på framtiden, sanering beräknas påbörjas vid årsskiftet 2025/2026. Avsättningen kommer löpande omvärderas baserat på ny känd information.

Not 2 Ekonomiska arrangemang som inte redovisas i balansräkningen Koncernen

Gamla Uppsala Buss har ett trafikavtal med Trafik och Samhälle, Region Uppsala. Avtalet ingicks 2015 och löper efter förlängning till slutet av trafikåret 2023. Efter 2023 förlängs avtalet med ett trafikår i taget om det inte sagts upp 24 mån tidigare. Arbete har pågått med uppdatering och modernisering av trafikavtalet, där beslut om att godkänna avtalet togs av Trafik och Samhällsbyggnadsnämnden i december 2023. Avtalet beräknas godkännas av GUBs styrelse på styrelsemöte i februari. Efter undertecknande gäller avtalet till december 2031.

Gamla Uppsala Buss har avtal med Trafik och Samhälle, Region Uppsala om Anropsstyrd trafik kallat Sjukresor med specialfordon. Avtalet gäller från 2022-10-01 till 2030-09-30, därefter förlängs avtalet med ett år i taget om avtalet inte sägs upp 12 mån innan. Avtalet kan förlängas max 4 år.

Dessutom finns ett nytt avtal avseende fem plus två mobila förskolebussar med Uppsala Kommun. Avtalet löper från 2021-07-01 till 2026-06-30 därefter finns en optionsperiod till 2031-06-30.

På uppdrag av Trafik och Samhälle, Region Uppsala utförs hållplatsservice i hela regionen. Avtalet trädde i kraft 2016 och förlängs i enlighet med trafikavtalet.

Hysesavtal om ny stadsbussdepå har tecknats med Region Uppsala. Avtalet löper från 2021-02-01 till 2031-12-31 och förlängs därefter med 1 år i taget om uppsägning inte sker.

Not 3 Operationella leasingavtal inkl. lokalhyror Koncernen

Årets leasingkostnader avseende leasingavtal, uppgår till 67 224 tkr (63 581 tkr).

Framtida leasingavgifter, för icke uppsägningsbara leasingavtal, förfaller till betalning enligt följande:

	2023	2022
Inom ett år	71 845	69 974
Senare än ett år men inom fem år	292 245	279 331
Senare än fem år	224 773	281 358
	588 863	630 663

Moderbolaget

Årets leasingkostnader avseende leasingavtal, uppgår till 69 932 tkr (63 431 tkr).

Framtida leasingavgifter, för icke uppsägningsbara leasingavtal, förfaller till betalning enligt följande:

	2023	2022
Inom ett år	71 757	69 887
Senare än ett år men inom fem år	291 868	278 954
Senare än fem år	224 379	280 866
	588 004	629 707



**Not 4 Arvode till revisorer
Koncernen**

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter.

	2023	2022
KPMG		
Revisionsuppdrag	135	182
	135	182
PWC		
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	65	65
	65	65
Moderbolaget		
	2023	2022
KPMG		
Revisionsuppdrag	120	160
	120	160
PWC		
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	65	65
	65	65
Not 5 Anställda och personalkostnader Koncernen		
	2023	2022
Medelantalet anställda		
Kvinnor	67	73
Män	451	437
	518	510
Löner och andra ersättningar		
Styrelse och verkställande direktör	1 443	1 590
Övriga anställda	228 942	221 789
	230 385	223 379
Sociala kostnader		
Pensionskostnader för styrelse och verkställande direktör	316	320
Pensionskostnader för övriga anställda	22 961	22 072
Övriga sociala avgifter enligt lag och avtal	70 398	67 522
	93 675	89 915
Totala löner, ersättningar, sociala kostnader och pensionskostnader	324 060	313 294

Könsfördelning bland ledande befattningshavare		
Andel kvinnor i styrelsen	25 %	25 %
Andel män i styrelsen	75 %	75 %
Andel kvinnor bland övriga ledande befattningshavare	60 %	40 %
Andel män bland övriga ledande befattningshavare	40 %	60 %
Moderbolaget		
	2023	2022
Medelantalet anställda		
Kvinnor	67	71
Män	451	436
	518	507
Löner och andra ersättningar		
Styrelse och verkställande direktör	1 443	1 590
Övriga anställda	228 942	220 587
	230 385	222 177
Sociala kostnader		
Pensionskostnader för styrelse och verkställande direktör	316	320
Pensionskostnader för övriga anställda	22 961	21 998
Övriga sociala avgifter enligt lag och avtal	70 398	67 144
	93 675	89 463
Totala löner, ersättningar, sociala kostnader och pensionskostnader		
	324 060	311 639
Könsfördelning bland ledande befattningshavare		
Andel kvinnor i styrelsen	25 %	25 %
Andel män i styrelsen	75 %	75 %
Andel kvinnor bland övriga ledande befattningshavare	60 %	40 %
Andel män bland övriga ledande befattningshavare	40 %	60 %

Beräkningen av medelantalet anställda har gjorts av antalet arbetade timmar genom årsarbetstiden 1800 timmar per anställd.

Inga förpliktelser avseende pension och liknande förmåner föreligger.

Avtal om avgångsvederlag

VD har från sin sida en uppsägningstid om 6 månader mot bolaget. Finner arbetsgivaren skäl att avbryta anställningen ensidigt utbetalas, efter en uppsägningstid om 6 månader, ett avgångsvederlag motsvarande 12 månadslöner i vid denna tidpunkt gällande löneläge.

Not 6 Inköp och försäljning mellan koncernföretag

Nedan anges andelen av årets inköp och försäljning avseende förvaltningar inom Region Uppsala.

Koncernen

	2023	2022
Andel av årets totala inköp som skett från andra företag i koncernen	29,70 %	33,30 %
Andel av årets totala försäljningar som skett till andra företag i koncernen	98,52 %	90,21 %

Moderbolaget

	2023	2022
Andel av årets totala inköp som skett från andra företag i koncernen	29,91 %	33,60 %
Andel av årets totala försäljningar som skett till andra företag i koncernen	98,66 %	90,18 %

För moderbolaget Gamla Uppsala Buss AB avser 0,2 (0,3) procentenheter av årets inköp och 0,0 (0,1) procentenheter av årets försäljning dotterföretag.

Vid inköp och försäljning mellan koncernföretag tillämpas samma principer för prissättning som vid transaktioner med externa parter.

Not 7 Aktuell och uppskjuten skatt**Koncernen**

	2023	2022
Skatt på årets resultat		
Aktuell skatt	-5	0
Förändring av uppskjuten skatt	-475	2 377
Totalt redovisad skatt	-480	2 376

Avstämning av effektiv skatt

	2023		2022	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
Redovisat resultat före skatt		2 164		-11 737
Skatt enligt gällande skattesats	20,6	-446	20,6	2 418
Ej avdragsgilla kostnader	1,5	-33	-0,5	-60
Ej skattepliktiga intäkter	-0,2	5	0,0	1
Justering avseende skatter för föregående år		-4		
Övrigt	0,1	-3	0,2	18
Redovisad effektiv skatt	22,2	-480	20,2	2 376

Moderbolaget

	2023	2022
Skatt på årets resultat		
Aktuell skatt	0	0
Justering avseende tidigare år	-4	
Förändring av uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	0	
Uppskjuten skattefordran skattereduktion inventarier	-1 787	0
Totalt redovisad skatt	-1 792	0

Avstämning av effektiv skatt

	2023		2022	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
Redovisat resultat före skatt		8 527		-280
Skatt enligt gällande skattesats	20,6	-1 756	20,6	58
Ej avdragsgilla kostnader	0,4	-33	-20,8	-58
Ej skattepliktiga intäkter	0,0	2	0,2	1
Justering avseende skatter för föregående år		-4		
Övrigt		0		
Redovisad effektiv skatt	21,0	-1 792	0,0	0

**Not 8 Fordon
Koncernen**

	2023-12-31	2022-12-31
Ingående anskaffningsvärden	780 999	733 095
Inköp	121 279	85 113
Försäljningar/utrangeringar	-35 399	-37 209
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	866 879	780 999
Ingående avskrivningar	-481 813	-459 690
Försäljningar/utrangeringar	34 067	36 725
Årets avskrivningar	-51 159	-58 848
Utgående ackumulerade avskrivningar	-498 904	-481 813
Utgående redovisat värde	367 974	299 186

Moderbolaget

	2023-12-31	2022-12-31
Ingående anskaffningsvärden	780 999	733 095
Inköp	121 279	85 113
Försäljningar/utrangeringar	-35 399	-37 209
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	866 879	780 999
Ingående avskrivningar	-481 813	-459 690
Försäljningar/utrangeringar	34 067	36 725
Årets avskrivningar	-51 159	-58 848
Utgående ackumulerade avskrivningar	-498 904	-481 813
Utgående redovisat värde	367 974	299 186

**Not 9 Inventarier, verktyg och installationer
Koncernen**

	2023-12-31	2022-12-31
Ingående anskaffningsvärden	27 091	20 231
Inköp		6 859
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	27 091	27 091
Ingående avskrivningar	-16 835	-14 412
Årets avskrivningar	-3 141	-2 423
Utgående ackumulerade avskrivningar	-19 976	-16 835
Utgående redovisat värde	7 115	10 256

Moderbolaget

	2023-12-31	2022-12-31
Ingående anskaffningsvärden	26 144	19 284
Inköp		6 859
Försäljningar/utrangeringar		0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	26 144	26 144
Ingående avskrivningar	-16 174	-13 875
Försäljningar/utrangeringar		0
Årets avskrivningar	-3 055	-2 300
Utgående ackumulerade avskrivningar	-19 229	-16 174
Utgående redovisat värde	6 914	9 969

**Not 10 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter
Koncernen**

2023-12-31	2022-12-31
3 512	3 430
250	250
3 762	3 680

Moderbolaget

2023-12-31	2022-12-31
3 367	2 992
250	250
3 617	3 242

**Not 11 Avsättningar
Koncernen**

2023-12-31	2022-12-31
-------------------	-------------------

Uppskjuten skatteskuld

Belopp vid årets ingång	-34 618	-36 994
Under året återförda belopp	1 312	2 377
	-33 306	-34 618

Övriga avsättningar

Belopp vid årets ingång	-21 750	-20 500
Årets avsättningar		-1 250
	-21 750	-21 750

Specifikation övriga avsättningar

Garantiåtaganden marksanering	-21 750	-21 750
	-21 750	-21 750

Moderbolaget

2023-12-31	2022-12-31
-------------------	-------------------

Övriga avsättningar

Belopp vid årets ingång	-21 750	-20 500
Årets avsättningar		-1 250
	-21 750	-21 750

Specifikation övriga avsättningar

Garantiåtaganden marksanering	-21 750	-21 750
	-21 750	-21 750

Not 12 Skulder till kreditinstitut**Koncernen**

Nedan framgår fördelning av långfristiga lån.

Långgivare	Räntesats %	Lånebelopp 2023-12-31	Lånebelopp 2022-12-31
Kommuninvest	0,89	14 759	34 437
Kommuninvest grönt lån	2,66	79 339	88 673
		94 098	123 110
Kortfristig del av långfristig skuld		24 093	29 012

Moderbolaget

Nedan framgår fördelning av långfristiga lån.

Långgivare	Räntesats %	Lånebelopp 2023-12-31	Lånebelopp 2022-12-31
Kommuninvest	0,89	14 759	34 437
Kommuninvest grönt lån	2,66	79 339	88 673
		94 098	123 110
Kortfristig del av långfristig skuld		24 093	29 012

Not 13 Checkräkningskredit**Koncernen**

	2023-12-31	2022-12-31
Beviljat belopp på checkräkningskredit uppgår till	100 500	100 500
Utnyttjad kredit uppgår till	0	0

Moderbolaget

	2023-12-31	2022-12-31
Beviljat belopp på checkräkningskredit uppgår till	100 000	100 000
Utnyttjad kredit uppgår till	0	0

Not 14 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter**Koncernen**

	2023-12-31	2022-12-31
Upplupna löner	4 002	4 267
Upplupna semesterlöner och kompskuld	19 122	18 590
Övriga poster	10 587	9 755
	33 711	32 612

Moderbolaget**2023-12-31****2022-12-31**

Upplupna löner	4 002	4 267
Upplupna semesterlöner och kompskuld	19 122	18 590
Övriga poster	10 572	9 739
	33 696	32 596

**Not 15 Justering för poster som inte ingår i kassaflödet
Koncernen****2023-12-31****2022-12-31**

Avskrivningar	54 299	61 274
Vinst vid försäljning av anläggningstillgångar	-360	-654
Förlust vid försäljning av anläggningstillgångar	12	
Övriga avsättningar		1 250
	53 951	61 870

Moderbolaget**2023-12-31****2022-12-31**

Avskrivningar	54 213	61 148
Vinst vid försäljning av anläggningstillgångar	-360	-654
Förlust vid försäljning av anläggningstillgångar	12	
Övriga avsättningar		1 250
	53 865	61 744

**Not 16 Bokslutsdispositioner
Moderbolaget****2023****2022**

Avsättning till periodiseringsfond	0	4 253
Förändring av överavskrivningar	6 368	7 285
Erhållna koncernbidrag	60	50
	6 428	11 587

**Not 17 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningar
Moderbolaget**

Passagerarräkningssystem

2023-12-31**2022-12-31**

Ingående anskaffningsvärden	0	0
Inköp	8 479	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	8 479	0
Utgående redovisat värde	8 479	0

**Not 18 Andelar i koncernföretag
Moderbolaget**

	Org.nr.	Säte	Kapitalandel (%)		
AB Prebus	556214-3882	Uppsala	100		
Uppsala Läns Trafik AB	556029-7516	Uppsala	100		
	Kapital- andel %	Rösträtts- andel %	Antal aktier	Bokfört värde 23-12-31	Bokfört värde 22-12-31
AB Prebus	100	100	5500	681	681
Uppsala Läns Trafik AB	100	100	12500	<u>1252</u>	<u>1252</u>
Summa				1933	1933

	2023-12-31	2022-12-31
Ingående anskaffningsvärden	1 933	1 933
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	1 933	1 933
Utgående redovisat värde	1 933	1 933

**Not 19 Antal aktier och kvotvärde
Moderbolaget**

Namn	Antal aktier	Kvot- värde
Antal A-Aktier	150 500	100
	150 500	

**Not 20 Disposition av vinst eller förlust
Moderbolaget**

	2023-12-31
Förslag till vinstdisposition	
Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel:	
balanserad vinst	18 968
årets vinst	6 735
	25 703
disponeras så att i ny räkning överföres	25 703
	25 703

**Not 21 Obeskattade reserver
Moderbolaget**

	2023-12-31	2022-12-31
Akkumulerade överavskrivningar	161 680	168 047
	161 680	168 047
Uppskjuten skatt avseende obeskattade reserver	33 306	34 618
Skatteeffekt av schablonränta på periodiseringsfond		

**Not 22 Uppskjuten skatteskuld på obeskattade reserver
Moderbolaget**

	2023-12-31	2022-12-31
Belopp vid årets ingång	34 618	36 994
Under året återförda belopp	-1 312	-2 377
Belopp vid årets utgång	33 306	34 618

**Not 23 Skulder som avser flera poster
Moderbolaget**

Företagets lån hos Kommuninvest om 14 759 tkr och 79 339 tkr redovisas under följande poster i balansräkningen.

	2023-12-31	2022-12-31
Långfristiga skulder		
Lån Kommuninvest	0	-14 759
Grönt lån Kommuninvest	-70 005	-79 339
	-70 005	-94 098
Kortfristiga skulder		
Lån Kommuninvest	-14 759	-19 678
Grönt lån Kommuninvest	-9 334	-9 334
	-24 093	-29 012

**Not 24 Långfristiga skulder
Moderbolaget**

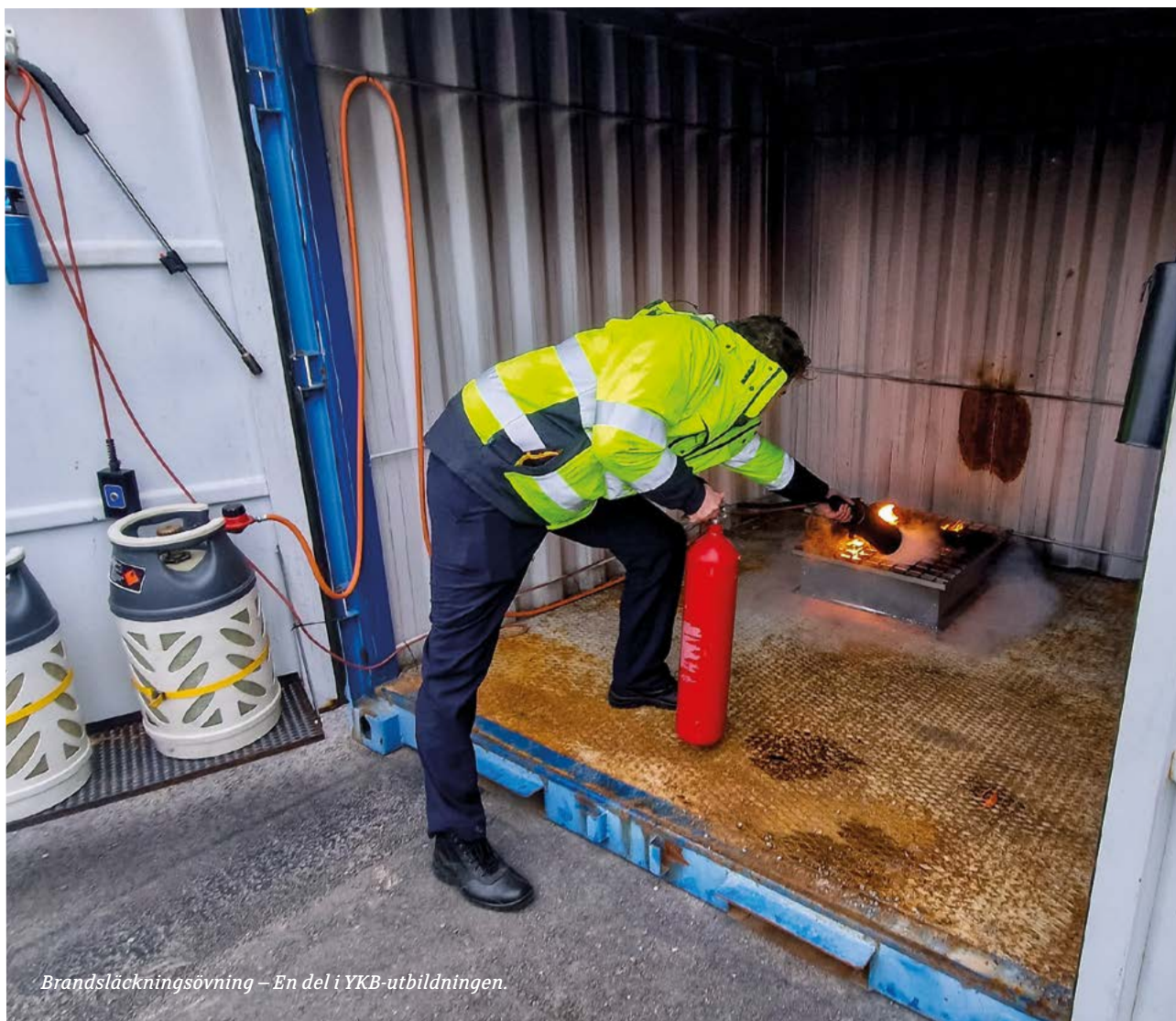
	2023-12-31	2022-12-31
Förfaller senare än fem år efter balansdagen		
Kommuninvest grönt lån 2022	32 669	42 003
Skulder till dotterbolag	1 697	1 697
	34 366	43 700

Not 25 Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut Koncernen

Efter balansdagen har det rådande säkerhetsläget i omvärlden lett till stor osäkerhet, bla har risken för IT-attacker ökat. I Region Uppsala är det politiska läget oroligt, ny majoritetsöverenskommelse har bildats vilket kommer få påverkan på styrelsens sammansättning och ordförande. Ny styrelse och ordförande beräknas beslutas på bolagstämman i maj.

Moderbolaget

Efter balansdagen har det rådande säkerhetsläget i omvärlden lett till stor osäkerhet, bla har risken för IT-attacker ökat. Dessutom påverkas fartygstransporter vilket kan leda till förlängda leveranstider för reservdelar och material. Styrelsen för bolaget har 2024-02-07 tagit beslut om att godkänna det uppdaterade trafikavtalet och uppdra åt Ordförande och VD att skriva under avtalet. Avtalet skrevs under av alla parter 2024-02-14 och gäller från det datumet.

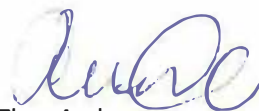


Undertecknade försäkrar härmed att årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och god redovisningssed, att aktuella redovisningsnormer har tillämpats och att lämnade uppgifter stämmer med faktiska förhållanden.

Uppsala 2024- 03-21



Peter Book
Ordförande



Thea Andersson



Johan Sundman



Mia Nordström



Niclas Malmberg



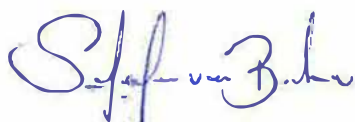
Kjell Haglund



Rickard Daxner



Stefan Granath



Stefan von Below
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats 2024- 03-22

KPMG AB



Per Hammar
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Gamla Uppsala Buss AB, org. nr 556036-0959

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Gamla Uppsala Buss AB för år 2023.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen och koncernredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets och koncernens finansiella ställning per den 31 december 2023 och av dessas finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisionssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av

bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risker för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.

- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen och koncernredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag och en koncern inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- inhämtar vi tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för enheterna eller affärsaktiviteterna inom koncernen för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Vi ansvarar för styrning, övervakning och utförande av koncernrevisionen. Vi är ensamt ansvariga för våra uttalanden.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Gamla Uppsala Buss AB för år 2023 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisionssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation och att tillse

att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.

Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda

ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Uppsala den 22 mars 2024

KPMG AB



Per Hammar

Auktoriserad revisor

Lekmannarevisorn i Gamla Uppsala Buss AB (556036-0959)

Till årsstämman i
Gamla Uppsala Buss AB
Org nr 556036-0959

För kännedom
Fullmäktige i Region Uppsala

Granskningsrapport för 2023

Jag, av fullmäktige i Region Uppsala utsedd lekmannarevisor, har granskat Gamla Uppsala Buss AB:s verksamhet för 2023. Jag har i granskningen biträtts av sakkunniga.

Styrelse och VD ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande bolagsordning, ägardirektiv och beslut samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Lekmannarevisorerna ansvarar för att granska verksamhet och intern kontroll samt pröva om verksamheten bedrivits enligt fullmäktiges uppdrag och mål samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen och god revisionssed i kommunal verksamhet samt utifrån bolagsordning och av årsstämman fastställda ägardirektiv.

Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och prövning.

Jag anser att de revisionsbevis jag inhämtat är tillräckliga som grund för mitt uttalande nedan. Utifrån genomförd granskning gör jag följande bedömningar avseende revisionsåret 2023

Att bolagets verksamhet sammantaget har skötts på ett i huvudsak ändamålsenligt sätt.

Att bolagets verksamhet har bedrivits på ett från ekonomisk synpunkt i huvudsak tillfredsställande sätt.

Att bolagets interna kontroll inom granskade områden har varit tillräcklig.

Underlag för revisionell bedömning redovisas i bifogat dokument.

Datum enligt digital signering

Participants

ANDERS TOLL Sweden

Signed with Swedish BankID

Name returned from Swedish BankID: ANDERS TOLL

Anders Toll

2024-03-25 15:17:06 UTC

Date

Delivery channel: Email

Miljöpolicy

GUB ska i sin verksamhet ständigt verka för att minska de negativa effekterna på miljön samt erbjuda ett attraktivt och miljömedvetet kollektivt resande.

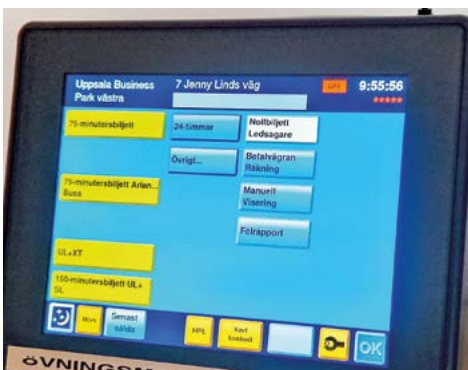


Detta uppnår vi genom att:

- effektivisera användandet av material-, energi- och övriga resurser i vår verksamhet
- arbeta aktivt för förbättringar av infrastruktur, tillgänglighet och kundservice, för ett ökat kollektivt resande
- Arbeta med förebyggande insatser vad avser utsläpp, avfall och andra miljöstörningar
- successivt byta till fordon med förbättrad miljöprestanda och som kan drivas med förnybara bränslen eller med el
- ställa krav på våra leverantörer att de ska vara miljömedvetna och ha en god miljöstandard
- aktivt medverka i Region Uppsalas och kommunens utveckling för att minska kollektivtrafikens miljöstörningar
- utbilda alla anställda så att de deltar i företagets miljöarbete
- förslag till miljöåtgärder ses positivt och tillvaratas i vårt ständigt förbättrade miljöarbete
- informera om vårt arbete för att minska miljöpåverkan
- miljölagar och förordningar ses som en självklar miniminivå



Bilder från GUB:s interna utbildningsverksamhet.





Suttingsgränd 3 • Box 167 • 751 04 Uppsala
Tel. 018-444 58 00 • www.gub.se