



# Affärsplan 2026

Gamla Uppsala Buss AB



## Innehåll

1.	Inledning .....	3
2.	Regionens krav .....	4
2.1	Ekonomiska mål .....	4
2.2	Krav på information .....	4
3.	Nuläge .....	5
3.1	Omvärldsbeskrivning .....	5
3.2	Marknad/Konkurrensläge .....	5
3.3	Ekonomisk utveckling.....	6
4.	Antaganden om framtiden och möjligheter till utveckling.....	7
4.1	Omvärldsanalys.....	7
4.2	Marknad och konkurrensläge .....	8
4.3	Risker och osäkerheter .....	8
4.4	SWOT-analys – Strategiskt verktyg .....	9
5.	Utgångspunkter för affärsplanering .....	10
5.1	Vår affärsidé.....	10
5.2	Vår Vision .....	10
5.3	Vår Strategi .....	10
5.4	Målstyrning .....	11
6.	Kortsiktiga mål – budget 2026 (1 år).....	12
6.1	Ekonomisk ställning och resultat .....	12
6.2	Affärsplaneuppdrag för verksamheten.....	12
6.3	Större planerade investeringar under 2026.....	12
7.	Långsiktiga mål – plan 2026–2029 (4 år) .....	13
7.1	Ekonomisk ställning och resultat .....	13
7.2	Mål för verksamheten.....	13
7.3	Verksamhetsförändringar .....	14
	Bilaga 1 – SWOT-analys .....	15



# 1. Inledning

Gamla Uppsala Buss AB (GUB) är ett av Sveriges största offentligt ägda bussföretag.

Kollektivtrafiken i Uppsala startades år 1906 i Uppsala Spårvägs AB och har därefter drivits/utförts i olika bolag så som Uppsala Stads Trafik AB, AB Uppsalabuss och till sist dagens (GUB) Gamla Uppsala Buss AB. Detta innebär att GUB har en lång och obruten erfarenhet av kollektivtrafik i Uppsala, med god lokalkännedom och väl fungerande rutiner och arbetssätt. GUB har sedan år 1996 varit det bolag som utfört stadsbusstrafiken i Uppsala.

Dagens bolagsstruktur, moderbolaget GUB (Gamla Uppsala Buss AB) med dotterbolaget AB Prebus bildades i mitten av 1990-talet. GUB ägdes fram till år 2012 av Uppsala kommun då det köptes av Region Uppsala.

Några av våra IT-avtal har av historiska skäl legat kvar i AB Prebus, men dotterbolaget har inte några anställda. Från 2026 har alla avtal överförts till moderbolaget.

GUB:s trafikverksamhet på uppdrag av ToS (Trafik och Samhälle) omfattar idag stadsbusstrafik, viss regionbusstrafik och sjukresor. GUB hyr även ut sju förskolebussar till Uppsala kommuns mobila förskoleverksamhet samt kör Stadsbibliotekets bokbussar på uppdrag av Uppsala kommun.

I verksamheten ingår också den tekniska avdelningen som i egen verkstad och servicehall hanterar allt underhåll och reparationsarbete för våra fordon samt utför hållplatservice för Regionens samtliga hållplatser i hela länet.

GUB bedriver sedan 2008 också en egen bussförarutbildning till D-körkortsbehörighet och yrkeskompetensbevis (YKB).

Stadsbussar	130 ledbussar, 53 normalbussar
Regionbussar	15 ledbussar
Sjukresebussar	9 sjukresebussar
Årlig körsträcka:	ca 12,7 miljoner km
Antal anställda:	ca 635 st

Syftet med Affärsplanen är att skapa en gemensam plattform där vi beskriver hur vi tillsammans ska bygga upp en konkurrenskraftig verksamhet, där vi förverkligar våra mål och närmar oss vår vision. Affärsplanen läggs fram av styrelsen för fastställande vid extra bolagsstämma. Affärsplanen omfattar moderbolaget.



## 2. Regionens krav

Gamla Uppsala Buss AB är ett av Region Uppsala helägt bolag, till vilken Region Uppsalas kollektivtrafiknämnd har tilldelat utförandet av kollektivtrafik. Sedan årsskiftet 2024/25 har 100% av aktierna överlåtits till Region Uppsala Holding AB (RUHAB).

GUB utgör en del av Region Uppsalas verksamhet och ska i sin verksamhet beakta detta. Bolagets verksamhet regleras, utöver av lag och av bolagsordningen, av direktiv utfärdade av regionfullmäktige eller regionstyrelsen, fastställda av bolagsstämman.

Bolaget får ej heller bedriva verksamhet som inte är förenlig med den kommunala kompetensen. Bolaget ska i enlighet med vad ägarna beslutar, bidra till att utbud och former för att kollektivtrafiken utvecklas och förbättras och därmed bidra till att kollektivtrafiken i sin helhet utvecklas i länet.

Bolaget skall uppfattas som en flexibel och effektiv leverantör samt vara en naturlig samarbetspartner i regionens kollektivtrafik. Vidare skall Bolaget bedriva sin verksamhet med god kvalitet och styrning samt verka för en god arbetsmiljö och ett långsiktigt hållbart samhälle.

### 2.1 Ekonomiska mål

Bolaget ska bedriva en effektiv verksamhet inom ramen för överenskomna avtal med kollektivtrafikförvaltningen. Bolaget ska debitera kollektivtrafikförvaltningen utifrån affärsmässiga grunder.

Bolaget ska nå ett resultat i verksamheten som medger avkastning på ägarnas insatta kapital motsvarande 2%. Bolaget ska eftersträva att ha en soliditet på cirka 30 procent.

### 2.2 Krav på information

Bolaget står i sin verksamhet under regionstyrelsens uppsikt enligt 6 kap. 1 § KL. Denna uppsiktsplikt kan inte delegeras. Regionstyrelsen utövar Region Uppsalas ledningsfunktion över bolaget i enlighet med vad som anges i regionstyrelsens reglemente. Region Uppsalas regionstyrelse äger rätt att ta del av bolagets handlingar och räkenskaper samt i övrigt inspektera bolaget och dess verksamhet. Bolaget ska lämna Region Uppsalas regionstyrelse den information och de handlingar om verksamheten som ägaren begär.



## 3. Nuläge

### 3.1 Omvärldsbeskrivning

Regionägda bolaget arbetar för att kombinera affärsmässighet och tydlig samhällsnytta, vilket stärker regionen och bidrar till att uppnå Regionens mål. Företaget ska ses som en flexibel och effektiv leverantör, samt vara en självklar samarbetspartner inom kollektivtrafiken. Ett framgångsrikt och affärsinriktat bolag behöver långsiktig planering, låga kostnadsökningar, god framförhållning och kontinuitet i hela verksamheten.

Tillgången på personal påverkas av arbetsmarknaden och dess parter/kollektivavtal. Utmaningar finns både vid rekrytering av teknisk personal och när det gäller att behålla nuvarande medarbetare, särskilt då efterfrågan är hög.

Det nya säkerhetsläget i Sverige kräver att verksamheter håller större uppsikt över möjliga hot mot landet och bolaget. Samhällsutvecklingen nationellt innebär även att händelser med inslag av hot och våld blir vanligare, vilket skapar en utsatt situation för våra förare.

Avsaknad av långsiktiga regler för förnybara bränslen påverkar tillgången och priset på bränsle för bussbolagen. Kriget i Ukraina har satt sin prägel på Europas energi- och bränslemarknad, vilket också höjer kostnaderna och begränsar tillgången. Elektrifieringen av fordonsflottan gör att elpriset fortsätter spela en stor roll för ekonomin.

Service och kundbemötande har fått ökad betydelse inom bussbranschen de senaste åren. Det ställs också högre krav på teknisk service ombord, exempelvis realtidsinformation om trafiken och digitala system. För att underlätta trafikbeställarnas avtal överläts ofta ansvaret för teknisk utrustning ombord till trafikoperatörerna.

Stadsplaneringen i Uppsala, särskilt vad gäller gatumiljö och farthinder, påverkar kollektivtrafikens kostnader, framkomlighet och kvalitet. Farthinder längs Uppsalas kollektivtrafikstråk leder till lägre snitthastighet, ökad bränsleförbrukning, mer fordonsskador och sämre komfort för resenärer. Dessutom försämras arbetsmiljön för förare både fysiskt och psykiskt.

### 3.2 Marknad/Konkurrensläge

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. Intresset för hybrider samt eldrivna bussar har blivit större och sådana fordon är numera fullt tillgängliga på marknaden och är i vissa fall standard i trafikbeställningarna. En ökad efterfrågan på dessa fordon påverkar leveranstiderna, vilket kommer att ställa större krav på planering av trafik-, och fordonsbeställning.

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.

GUB har under flera år arbetat aktivt med individuella mål och kriterier för löneutveckling även på förarsidan. Dessa omfattar t.ex. skadefrihet, kundsynpunkter och



inställelsetid. Dessutom ger sparsam körning möjlighet till extra ersättning per körd grön timme.

GUB har under längre tid utvecklat arbetet i planeringssystemet så att vi i högre grad använder optimeringsalgoritmer i vår planering vilket ger ett effektivt resursnyttjande. Vi har också genomfört ett optimeringsuppdrag på tidtabell och omlopp för att på detta sätt ytterligare effektivisera vår produktion.

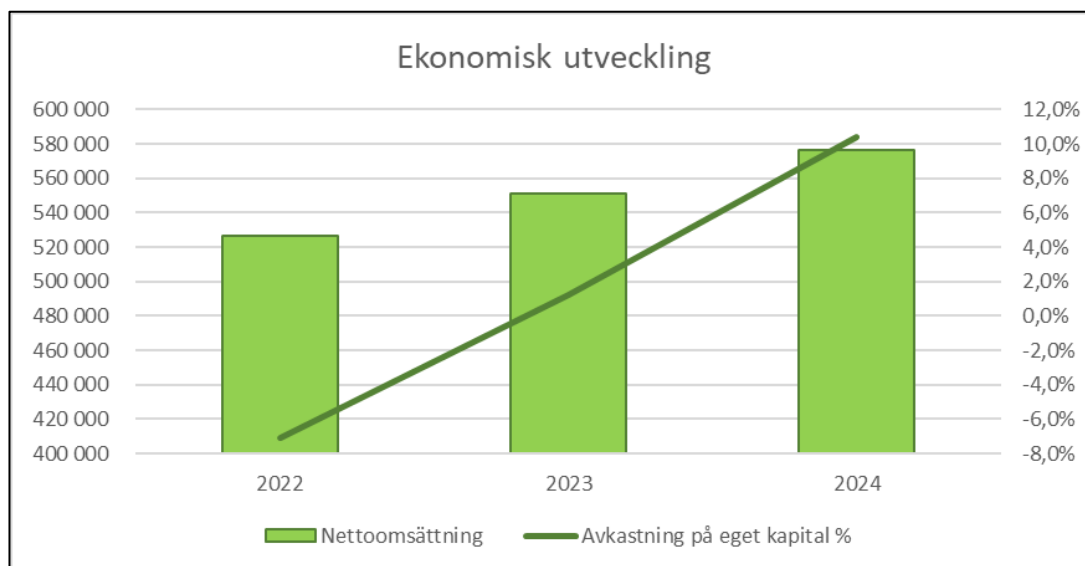
En förutsättning för vår kompetensförsörjning är vår egen D-behörighetsutbildning och YKB-utbildning, som jämfört med andra utbildningsorgan håller en mycket hög kvalitet.

GUB är sedan många år certifierat enligt ISO 14001 och bedriver ett aktivt miljöarbete utifrån detta. Under 2025 har GUB arbetat med CSR och har utifrån det arbetet tagit fram en hållbarhetsrapport inspirerad av framtagna ESRS:er, som ersätter miljöredovisningen. Den uppdaterade hållbarhetsrapporten kommer att redovisas i årsredovisningen för år 2025.

### 3.3 Ekonomisk utveckling

En flerårsjämförelse av GUB:s ekonomiska utveckling visar att vi under senaste åren haft en god tillväxt i nettoomsättningen. Avkastning på eget kapital har efter svaga år 2022 och 2023 förbättrats och överträffar 2024 de ekonomiska mål som ägaren satt på verksamheten. 2022 påverkades resultatet negativt av bla värdesäkring av pensioner och 2023 påverkades resultatet av höga viten för inställd trafik, ökade pensionskostnader och ökade kostnader för reparationer av fordon.

#### Nettoomsättning och avkastning på eget kapital Moderbolaget, källa Årsredovisning



## 4. Antaganden om framtiden och möjligheter till utveckling

### 4.1 Omvärldsanalys

Regionens och vår beställares ekonomi har varit ansträngd det senaste året och kommer att vara det även under de närmaste åren. Vi som regionalägt bolag skall därför alltid vara konstruktiva i vår förmåga till flexibilitet, lyhördhet och innovation och vår produktion skall alltid vara optimerad och konkurrenskraftig.

Till detta kommer krav på både förare, teknisk personal och fordon. Krav på till exempel miljöprestanda, ombordkameror, alkohol och digitala informationssystem gör att nya fordon och ny utrustning krävs i allt högre grad. Komplexiteten i bussarna ökar vilket kräver större kunskap vid service och underhåll. Även den yttre påverkan slår igenom i större utsträckning i och med att hot, våld, vandalisering, stenkastning med mera ökar i samhället. Alla dessa faktorer leder till ökade kostnader både för bolaget och för samhället i stort.

I en tid präglad av ökade säkerhetshot, geopolitisk osäkerhet och komplexa leveranskedjor är förmågan att hantera störningar en strategisk konkurrensfördel. För GUB AB innebär detta att vi måste förbereda oss redan i fredstid för att kunna upprätthålla verksamheten vid kris eller krig. Våra kunder och ägare förväntar sig stabilitet och leveranssäkerhet även under svåra förhållanden. Genom att ha robusta planer för kris och krig minskar vi risken för driftstopp, ekonomiska förluster och skadat varumärke.

Kraven på personalen ökar i takt med utvecklingen där kompetensutveckling, förarcertifiering, hållbarhetsfrågor, bra arbetsmiljö, konkurrenskraftiga löner och arbetstider blir verktyget för att locka till sig och bibehålla kompetent personal.

Klimat-, och miljöfrågorna kommer att fortsätta att ligga i fokus, där utvecklingen för att minska användningen av fossila bränslen utgör en viktig del i transportsektorn. Fortfarande saknas dock ibland strategier, tydliga övergångsregler och samordnade teknisknormer, vilket i sin tur påverkar långsiktigheten i investeringsplaner med mera. Beslut som fattas rörande kollektivtrafiken måste vara noga genomtänkta och med väl valda prioriteringar så att inte onödiga förändringar skapas.

Omvärldsläget gör att priser på bland annat reservdelar och investeringar som regel blir både mer kostsamma och har längre leveranstider. En förutsättning som påverkar ekonomin och verksamheten på såväl kort som lång sikt.

Utvecklingen har de senaste åren gått framåt avseende elfordon, där utbudet har ökat på marknaden. Under 2026 kommer ytterligare el-ledbussar att levereras och sättas i trafik. Planen är att öka vår flotta av elbussar upp till 60st till år 2027.

Kompetensförsörjningen av förare kan komma att påverkas negativt beroende på hur gatumiljön utvecklas i det framtida Uppsala. Från år 2025 och framåt kommer gatumiljön i Uppsala att präglas av de stora arbetena med spårväg i stadens södra delar och även av stora ombyggnationer av centralstationen för både spårväg och fyrspår. Detta kommer att påverka bussgatorna i stor utsträckning och kollektivtrafiken kommer därmed att få utmaningar när det gäller framkomlighet och omlagda körvägar. Utmaningarna gäller både för de som planerar kollektivtrafiken, för de resande och för de som utför trafiken. Ett nära samarbete mellan de inblandade parterna kommer därför att krävas under hela byggperioden.



## 4.2 Marknad och konkurrensläge

Trafikavtalet mellan GUB och ToS (Trafik och Samhälle) löper vidare fram till 2031. I avtalet ingår en rad bilagor som bland annat reglerar utrustning, drivmedel, kvalitet, miljö, pris och samverkan.

Ekonomi för Regioner som är beställare av kollektivtrafik är inne i en period med ökande kostnader. Detta kan innebära en minskning av beställd trafikvolym i framtiden.

Sammantaget bör intresset för den ägandeform som GUB representerar bli mer intressant. De offentligt ägda bolagen kan ingå i avtalsformer som är mer flexibla och där risker och förändringar kan hanteras i ett öppet samarbete till en konkurrenskraftig kostnad.

Investeringsplan för att fullfölja trafikavtalet med beställaren innebär att fordonsflottan ska vara förnyelsebar. GUB har anpassat sig till ny teknik och håller en hög tillgänglighet och miljöstandard på fordonsflottan över lag, biogasbussar, elhybridbussar, biodiesel samt elbussar finns redan i verksamheten. Flera av de nuvarande fordonstillverkarna har meddelat att deras produktion av gasbussar kommer att upphöra senast år 2029. Detta medför att det ställs ökade krav på en långsiktig bränslestrategi från såväl ägare och beställare som från bussbolag.

GUB kommer att fortsätta lägga kraft för att bli en naturlig part i planeringen av kollektivtrafiken, i hållbarhetsarbetet samt i förankringen av beslut som påverkar framkomligheten i gatumiljön.

Hållplatsservice bedrivs på uppdrag av ToS i hela Uppsala län. Uppdraget kommer att fortsätta att utvecklas i samverkan med beställaren och är ett exempel på hur ett flexibelt avtal kan bedrivas på ett kostnadseffektivt sätt för båda parter.

Vi har även etablerat oss som en leverantör av sjukresor till Regionen under de senaste åren och har sedan november 2022 ett 8-årigt avtal på plats.

Beslutet att införa ett nytt trafikslag i form av spårvagn i Uppsala kommer att påverka GUB. GUB har för avsikt att inledningsvis förbereda sig för att bedriva ersättningstrafik och matartrafik till spårvägen för att i ett senare skede etablera sig som spårvagnsoperatör. Även annan utveckling av kollektivtrafiken i Uppsala så som BRT ligger inom bolagets tillväxtstrategi.

## 4.3 Risker och osäkerheter

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

### Marknadsrisker

- Resandeutveckling
- Spårvägens kostnader och utveckling



### **Operationella risker**

- Tillgång på leverantörer av gasbussar
- Hög sjukfrånvaro
- Framkomlighetsproblem i och med ombyggnationerna i Uppsala
- Fordonstillgängligheten påverkar uppdraget negativt

### **Organisatoriska risker**

- Svårigheter att konkurrera med marknadsmässiga löner
- Personalomsättning

### **Finansiella risker**

- Större investeringsbehov av bussar kommande år
- Prisutveckling på fordon, bränsle och reservdelar

### **IT säkerhetsrisker**

- Attacker som leder till att våra IT-system slås ut och att data förloras eller läcker
- Driftstörningar inom IT och datakommunikation

### **Miljörisker**

- Sämre miljöprestanda som en följd av framkomlighetsproblem
- Tillgång och pris på förnybara drivmedel och fordon

## **4.4 SWOT-analys – Strategiskt verktyg**

Utifrån analys och värdering har vi i en SWOT-analys identifierat faktorer som vi behöver förhålla oss till.

Styrkor och svagheter har prioriterats utifrån hur viktiga de är för att nå våra mål och hur brådskande de är att ta tag i.

Möjligheter och Hot har värderats utifrån strategisk betydelse och hur sannolikt det är att det kommer att inträffa.

Se Bilaga 1, SWOT-analys.



## 5. Utgångspunkter för affärsplanering

### 5.1 Vår affärsidé

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

### 5.2 Vår Vision

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

### 5.3 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 våra konkurrenter måste vi kontinuerligt förstärka vår effektivitet och kvalitet, där vi måste vara lyhörda på 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.



## 5.4 Målstyrning

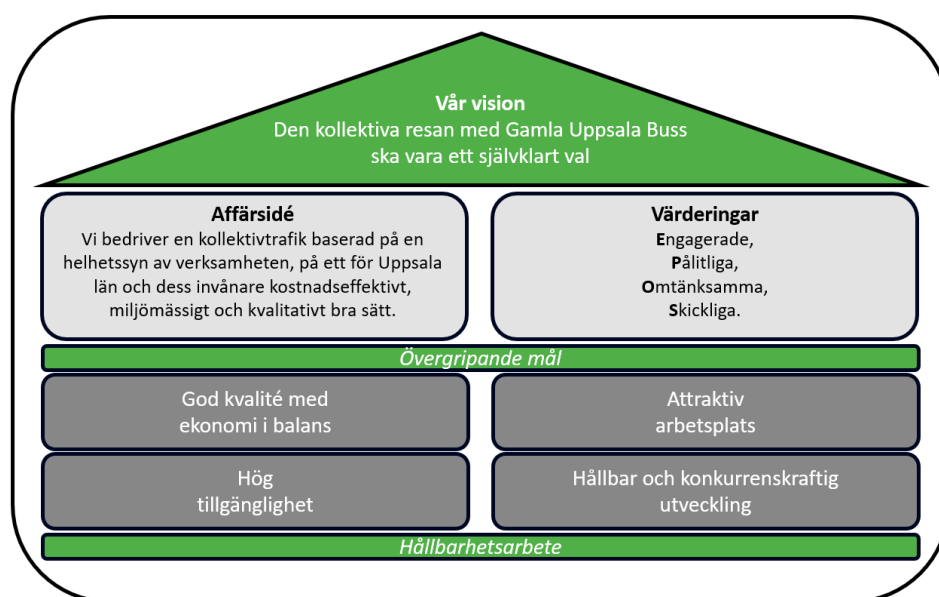
Målstyrning är centralt för företaget för att nå våra strategiska mål.

Målstyrning ur ett strategiskt perspektiv är avgörande för att driva företagets förändrings och utvecklingsarbete i en bransch som står inför flera stora paradigmskiften inom bland annat inom system, drivmedel och trafikslag.

Företagets målstyrning är i linje med våra ägares strategiska mål (hög kvalitet med ekonomi i balans, attraktiv arbetsplats, hög tillgänglighet, hållbar konkurrenskraftig utveckling).

Våra strategiska mål utgår från företagets vision, affärsidé och värderingar samt med vårt hållbarhetsarbete som grund (beskrivet med bilden av företagets strategiska hus) som följs upp med verksamhetsnyckeltal i bolagets målkort.

Våra strategiska mål bryts ned till affärsplaneuppdrag och fördelas på respektive avdelning. Avdelningarna bryter därefter ned uppdragen till individuella mål som dokumenteras och följs upp under året i målkontrakt för respektive medarbetare.



## 6. Kortsiktiga mål – budget 2026 (1 år)

### 6.1 Ekonomisk ställning och resultat

Budget 2026 baseras på trafikbeställning T26

Mkr	Utfall 2024	Prognos 2025	Budget 2026
Nettoomsättning	576 596	598 671	616 533
Resultat efter finansiella poster	19,2	16,2	3,7
Avkastning på eget kapital	10,4%	8,8%	2,0%

### 6.2 Affärsplaneuppdrag för verksamheten

Affärsplanens viktigaste del är de uppdrag som vi under året ska driva. Dessa uppdrag styr de verksamhetsförändringar som vi under året kommer prioritera.

#### År 2026

1. Utveckling och effektivisering av kollektivtrafiken
2. Digital utveckling
3. Aktualisera krisledningen och säkerhetsarbetet
4. Säkerställa arbetssätt och metoder i och med ombyggnationen av Uppsala
5. Hållbar strategisk utveckling av kollektivtrafiken
6. Säkerställa personalbehov
7. Förbättrad miljöprestanda
8. Utveckla kommunikation och information
9. Verka för ett förbättrat arbetsklimat som främjar hälsa och välmående
10. Organisationsutveckling

### 6.3 Större planerade investeringar under 2026

Fordon: 12 ledbuss el, 2 sjukresebussar, 1 Toalettbil, 1 Servicebil

Övrigt: Kamera i bussar



## 7. Långsiktiga mål – plan 2026–2029 (4 år)

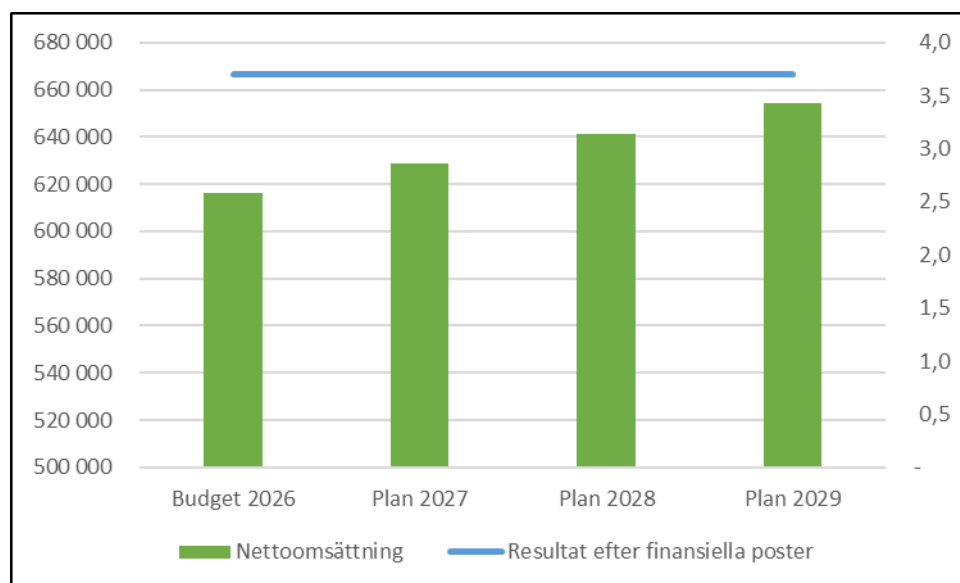
De långsiktiga målen syftar till att närma oss vår vision och stärka vår affärsidé till nytta för vår ägare.

### 7.1 Ekonomisk ställning och resultat

#### Budget och planer 2026-2029

I Trafik och Samhälles långsiktiga planer (RPB 2027–2029) kan finnas risk för minskad beställning under perioden. Osäkerhetsfaktorerna är dock många, så vi har i denna plan räknat med oförändrad beställning. Vi bedömer måttlig prisökning under perioden.

Resultatmål för perioden för att uppfylla ägardirektivets avkastningsmål.



### 7.2 Mål för verksamheten

#### God kvalitet med ekonomi i balans

- GUB ska vara konkurrenskraftigt och kostnadseffektivt som bolag betraktat baserat på:
  - Soliditet 30% på sikt
  - Avkastning på eget kapital 2%
  - Verksamhetsnyckeltal enligt målkort
  - Hållbarhetsmål enligt hållbarhetsrapporten



## Attraktiv arbetsplats

- Net promotorscore (EnPs) ska på företagsnivå årligen förbättras
- Ohälsotal
  - Sjukfrånvaron ska totalt för företaget vara <7,5 % år 2028
  - Korttidsfrånvaron ska totalt för företaget vara <3,5% år 2028
- Behålla personal samt vara attraktiv för ny personal. Ska år 2028 vara:
  - Personalomsättningen\* < 8%

*\*Utifrån Nyckeltalsinstitutets definition; Det lägsta av antalet tillsvidareanställda som börjar och slutar i relation till genomsnittligt antal tillsvidareanställda.*

## Hög tillgänglighet

- Regulariteten ska på årsbasis vara >99,80%
- Antalet resande ska öka utifrån basåret 2025

## Hållbar och konkurrenskraftig utveckling

- GUB ska bidra till innovativ utveckling som t.ex. BRT och Autonom trafik.
- Vi stärker vårt hållbarhetsarbete
- Vi utökar och utvecklar vårt uppdrag inom särskild kollektivtrafik
- Vi effektiviserar vårt sätt att arbeta genom bl.a digital utveckling

## 7.3 Verksamhetsförändringar

Större planerade verksamhetsförändringar de kommande tre åren

- Driftsättning och effektivisering av trafikproduktion med ytterligare elfordon upp till 60 st
- Utveckling av uppdraget gällande särskild kollektivtrafik
- Införande av fem semesterperioder från sommaren 2026

Större planerade investeringar

- Inköp fordon enligt plan för förnyelsebar fordonsflotta samt plan för elektrifiering av stadsbusstrafiken



## Bilaga 1 – SWOT-analys

Utifrån analys och värdering har vi identifierat nedan faktorer som vi behöver förhålla oss till. Styrkor och Svagheter har prioriterats utifrån hur viktiga de är för att nå våra mål och hur brådskande de är att ta tag i. Möjligheter och Hot har värderats utifrån strategisk betydelse och hur sannolikt det är att det kommer inträffa.

### Styrkor (bevara och utveckla)

- Stark företagskultur med engagerad personal
- Tydliga rutiner och fungerande arbetssätt
- Lång erfarenhet av kollektivtrafik
- Individuella löner med lönekriterier
- Väletablerat och framgångsrikt hållbarhetsarbete
- Välskött och god ekonomi
- Välunderhållen fordonspark tack vare eget fordonsunderhåll
- Moderna planeringsverktyg
- Långsiktiga ägare
- Organisation med möjlighet att fatta snabba beslut
- Egen förarutbildning
- Modern depå med effektiva styrsystem
- Vi är själva ägare av våra fordon
- Egen IT avdelning som har rätt kompetens och kännedom om verksamheten som leder till effektiv systemutveckling
- Etablerad och god samverkan med vår beställare och ägare
- Kontinuerlig utveckling av vår arbetsmiljö och villkor
- Resursoptimerad organisation och tjänsteplanering

### Svagheter (arbetas bort)

- Hög sjukfrånvaro
- Korta uppsägningstider
- För många kanaler för information och kommunikation
- Arbetsmiljön påverkas av yttre faktorer
- För hög personalomsättning av förare och teknisk personal
- Hög medelålder i bolaget
- Ojämn könsfördelning
- Bristfällig reservkapacitet elförsörjning på depån
- Möjlighet till marknadsanpassad lönesättning är begränsad
- Kombitjänster som är svåra att ersätta
- Fordonstillgängligheten påverka uppdraget negativt
- Bristande krigs-, och beredskapsplanering



## Möjligheter (tas tillvara)

- Samverkan övriga bolag
- Modern depå som ger fortsatt möjlighet till högre effektivitet och kvalitet
- Samarbeten med lokala yrkesskolor för rekrytering
- Offentligägda operatörer har förmåga till korta omställningstider och stor flexibilitet
- Hållbarhetsfrågor är viktiga i samhället där vi kan profilera oss.
- Möjligheten att göra långsiktiga satsningar
- Samverkan/påverkan för framkomligheten
- Årlig utveckling av vår fordonsflotta ger möjligheter till teknik och hållbarhetsutveckling
- Utveckla affärsmöjligheterna ihop med vår beställare.
- Våra möjligheter i om utvecklingen av spårvagn i Uppsala
- Möjligheter till utveckling av nya kollektivtrafiklösningar både inom stad och region
- Samverkan med universitet och ägare för att utvecklas inom ny kunskap och arbetsätt.
- Åtgärder i kris och beredskapsplanering skapar möjligheter i vardagen
- Verka för att stärka varumärket och attraktiv arbetsplats genom sociala medier
- Utökat ansvar i tidtabellen

## Hot (förebygga och minimera)

- Stora ombyggnationer i Uppsala som kan få konsekvenser på ekonomin, personal och resande i kollektivtrafiken
- Omvärldsläget påverkar prisbild och tillgång
- Tillkommande EU regler utifrån som organisationen har svårt att klara av resursmässigt.
- Framkomligheten och prioritering av kollektivtrafik
- Attacker som leder till att våra IT-system slås ut och data förloras eller läcker
- Driftstörningar inom IT och datakommunikation
- Reducerade ekonomiska satsningar på kollektivtrafiken
- Tillgång på leverantörer av gasbussar
- Eventuell kommande platsbrist på depån
- Övertagande av serviceavtal för depån

