



ÅRSREDOVISNING 2025



TM

intertek



HÖGSTA KREDITVÄRDIGHET
GAMLA UPPSALA BUSS AB
556036-0959 | 2026-03-20



Årsredovisning
och
Koncernredovisning
för
Gamla Uppsala Buss AB
556036-0959
Räkenskapsåret
2025

Styrelsen och verkställande direktören för Gamla Uppsala Buss AB upprättar följande årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret 2025.

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) ägdes från och med 1 januari 2012 till 100% av Region Uppsala i Uppsala län. 11 december 2024 överläts aktierna till Region Uppsala Holding AB, 556003-2803.

GUB-koncernen omfattar utöver moderbolaget det helägda dotterbolaget AB Prebus.

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 överförts till Region Uppsala och därmed finns ingen personal kvar i bolaget. Verksamheten omfattar därefter enbart moderbolagets IT-system.

Koncernen har idag 653 (639) 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

- * Presentation av resultat och prognos för tertial1 och delåret har genomförts för Region Uppsala Holding AB.
- * Lokalt avtal har slutits med Kommunal angående ”starta och sluta” på samma plats för förtjänster för genomförande från dec 2025.
- * Under året har övergång till nytt pensionsavtal AKAP-KR genomförts.
- * Ny teknisk chef Krister Thulin har ersatt Tommy Rydbeck.
- * Extern omcertifiering enligt ISO14001:2015 genomfördes den 19-22 maj av Intertek med gott resultat. Nytt certifikat gäller tom oktober 2028.
- * 12 st nya elbussar har levererats under perioden.
- * Inköp av Linjeguiden som förarstöd. Anpassningsarbeten genomförda under senhösten, med planerad installation i alla GUB:s bussar under januari 2026.
- * Framtagande av underlag vad avser bolagets framtida möjligheter att bedriva Regiontrafik i Uppsala Län.
- * Avveckling av det vilande dotterbolaget Uppsala Läns Trafik AB har genomförts

Mål och måluppfyllelse

GUBs målkort Helår 2025						
	Mätetal	R12/Årsvärde/ månad/ack	Enhet	Utfall 2025	Utfall 2024	Mål 2025
Attraktiv arbetsgivare						
	Sjukfrånvaro - kort ¹	Månad	%	4,2%	4,1%	4%
	Sjukfrånvaro - lång ²	Månad	%	5,6%	5,5%	4%
	Personalomsättning ³	R12	%	8,6%	et	8%
	Ambassadörskap (eNPS) ⁴	Halvår	eNPS	27	20	>20
Hållbar och konkurrenskraftig utveckling						
	Andel förnybart ⁵	Månad	%	100%	100%	100%
	Andel gröna förare ⁶	Månad	%	94,1%	94,7%	95,3%
	Energiförbrukning ⁷	Halvår	kWh/SpKm	0,139	0,149	0,123
	Utsläppsmål, CO2 ⁸	Halvår	g/km	66	91	85
	Energieffektivitet (elprod) ⁹	Månad	%	12,5%	11,3%	16%
Hög tillgänglighet						
	Punktlighet ¹⁰	Månad	%	95,2%	93,8	93,0%
	Regularitet ¹¹	Månad	%	99,71%	99,67	99,80%
	Tillgänglighet bussar ¹²	Månad	%	86,2%	et	82,3%
	Antal resande ¹³	Månad	Antal	23 868 600	et	Basår
Hög kvalitet med ekonomi i balans						
	Resultat ¹⁴	Månad	Mkr	24,0	19,2	3,5
	Fordonsskador ¹⁵	Månad	Kr/Km	0,48	0,71	0,53
	NKI ¹⁶	Månad	%	70%	et	70%
	Soliditet ¹⁷	Månad	%	42%	50%	30%
	Avkastning på eget kapital ¹⁸	Månad	%	12%	10%	2%

Förklaring av mätetalen

1) Sjukfrånvaro 0-14 dagar, 2) Sjukfrånvaro > 15 dagar, 3) Total Personalomsättning: Det lägsta av antalet tillsvidareanställda som börjar och slutar i relation till genomsnittligt antal tillsvidareanställda., 4) Utfall från Flourish i skala -100 till +100, 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) Andel km-produktion med elfordon 10) Andelen bussar som är i tid (-5 min), 11) Andelen turer som körs av de som är planerade, 12) Anger hur stor andel av bussarna som är trafikdugliga och tillgängliga för trafiksättning) Data från APR14) Resultatet efter finansiella poster 15) Kostnader för krockskador under basbelopp kr/km. 16) Andel nöjda kunder på utvalda frågor i Koll-bar, 17) Andelen av företagets tillgångar som finansierats med eget kapital, 18) Nettoresultat i procent av justerat eget kapital

Attraktiv arbetsgivare

Både korttidssjukfrånvaron och långtidssjukfrånvaron ligger för helåret över målet på 4%. I jämförelse med 2024 så har sjukfrånvaron ökat med 0,1%, både på kort- och långtidssjukfrånvaro. För helår ligger korttidssjukfrånvaron på 4,2% och långtidssjukfrånvaron på 5,6%, totalt 9,8%.

Personalomsättningen för hela företaget ligger för helåret på 8,6%. Personalomsättning ligger över målet på 8%.

Definitionen för ambassadörskap är sannolikheten att man som arbetstagare rekommenderar arbetsplatsen till andra. Skalan är från -100 till +100. Mätning av eNPS 2025 gjordes i januari och juni, värdet steg från +23 i januari till +27 i juni för hela företaget, utfallet för 2024 var 20.

Hållbar och konkurrenskraftig utveckling

Resultatet för helåret 2025 är fortsatt stabilt 100% för förnyelsebart bränsle.

Från januari 2025, med ytterligare lite justering i mars, infördes en ny modell för sparsam körning där även komfortmätning ingick. I och med detta sjönk andelen gröna förare under de följande månaderna och hämtade sig inte förrän fram på höstkanten, när man kunde se att körsättet förbättrats. Fr.o.m. oktober blev andelen gröna förare mycket högre än tidigare; tyvärr räckte detta ändå inte till för att uppnå det satta helårs målet på 95,3%.

Energiförbrukningen har stämts av för helåret. Förbrukningen i förhållande till de producerade sittplatskilometrarna har minskat både för trafiken och anläggningarna, men ligger fortfarande över det linjärt satta målet. Slutmålet är dock satt med sikte på år 2030, så än finns goda möjligheter att uppnå målet kommande år.

Utsläpp av koldioxid CO2 för året visar en stor minskning och ligger väl under det satta målet. Till viss del spelar dock negativ emissionsfaktor för biogas i beräkningsmodell in, vilket har bidragit till det goda resultatet.

Utfallet för energieffektivitet, 12,5 %, slutade långt under uppsatt årsmål på 16 %. En stor bidragande orsak till att målet inte uppnås är naturligtvis den försenade leveransen av 2024 års elbussar.

Hög tillgänglighet

Punktligheten har legat över det satta årsmålet under hela 2025; detta trots att förberedande gatuarbeten för spårvägen har påverkat framkomligheten. Framför allt är det linjerna 3,4 och 8 som under senare delen av året påverkats i och med linjeomdragning via Tullgarnsbron, med stora förseningar under rusningstid som följd. Den sammantagna punktligheten för all trafik har dock uppfyllt det satta årsmålet.

Regulariteten har de flesta månaderna legat strax under det satta målet på 99,80%, och kommer på årsbasis därför inte upp till målet. Busstrafiken har påverkats av framkomligheten, främst då under hösten när linjeomläggningen lett till förseningar och indragna turer.

Tillgängligheten för bussar var 85,6% för december. För helåret blev utfallet 86,2% vilket är en bit över vårt årsmål.

År 2025 är det första helåret där vi fått resandestatistik från APR-systemet (Dilax), så det är endast under höstmånaderna som vi kunnat jämföra med föregående år. Antal påstigande låg under hösten 2025 på samma nivå som hösten 2024. Totalt under 2025 var antalet påstigande 23 868 600 med flest antal i mars månad. Från 2026 jämförs antal påstigande med basåret 2025.

Hög kvalitet med ekonomi i balans

Helårets redovisade resultat är + 24,0 Mkr vilket är 20,5 Mkr bättre än budget och 4,8 Mkr bättre än föregående år. Lägre elkostnader, lägre personalkostnader och försenade bussleveranser påverkar resultatet positivt men höga kostnader för reparationer motverkar.

Utfallet för fordonsskador ligger fortsatt lågt i december och utfallet för året har förbättrats jämfört med föregående år och målet.

Resultatet från Nöjd-Kund-index (NKI) har legat högt under flera av årets månader, med toppnotering på kundnöjdheten i november. Detta har gjort att vi fick ett bra helårsresultat och kunde därmed nå upp till det satta målet på 70% nöjda kunder.

Soliditeten ligger över målet för perioden, vår betalningsförmåga på lång sikt får ses som god. Avkastning på eget kapital ligger bättre än målet pga bättre resultat än budget för perioden.

Förväntad framtida utveckling samt väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer

Det 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.

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 högre 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.

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 tekniknormer, 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 fördyringar 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.

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

- *Hög sjukfrånvaro
- *Framkomlighetsproblem i ombyggnationerna i Uppsala
- *Fordonstillgängligheten påverkar uppdraget negativt
- *Prisutveckling på fordon, bränsle och reservdelar

Investeringar

Koncernens investeringar uppgår år 2025 till 85,8 mnkr (11,8 mnkr) och består av 12 st Elbussar varav 10 st normalbussar och 2st ledbussar, 1 st Trafikledningsbil och 3 st Servicefordon varav 2 st eldrivna.

Finansiering

Finansiering av årets investeringar har skett via nytt grönt lån från Kommuninvest om 90 mnkr. Sedan 2022 finns grönt lån från Kommuninvest på 60,7 (70,0) mnkr varav långfristig del 51,3 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 och el) uppgick till 100% (100%) år 2025.

Hållbarhetsrapport

ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR

Om hållbarhetsrapporten

Omfattning

Hållbarhetsrapporten omfattar Gamla Uppsala Buss koncernen, moderbolaget Gamla Uppsala Buss AB samt dotterbolaget AB Prebus.

Vi lämnar i huvudsak data från den egna verksamheten

Rapporteringsramverk

Det här är det första året med en kombinerad års/hållbarhetsrapport och miljöredovisning och vi rapporterar i enlighet med årsredovisningslagen, men är inspirerad av ESRS. Gamla Uppsala Buss koncernen omfattas inte av CSRD.

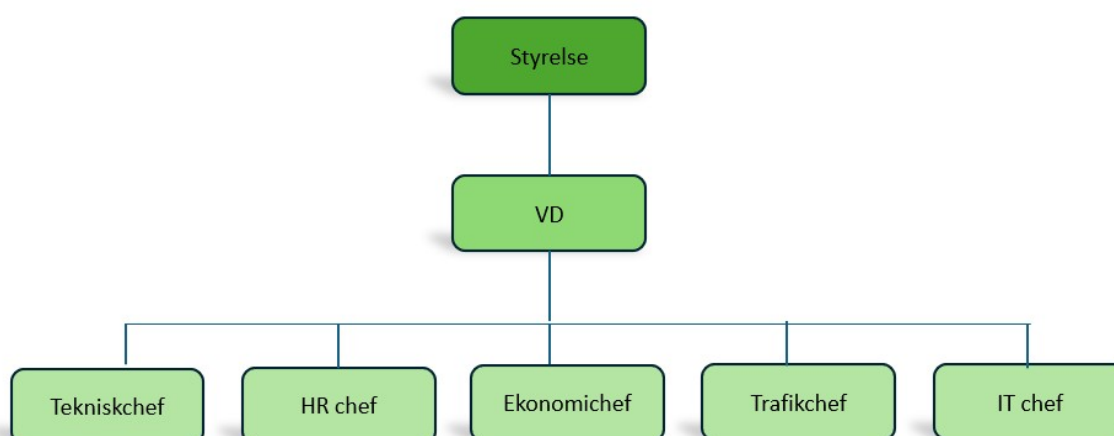
Ändringar jämfört med tidigare rapporter

Hållbarhetsrapporteringen har en ny struktur för året och nya måttal.

Hållbarhetsstyrning

Styrande organ och ansvarsfördelning

Styrelsen avger hållbarhetsrapporten i samband med Årsredovisningen. VD ansvarar för den löpande driften av bolagets verksamhet och har rätt och skyldighet att vidta, för denna, erforderliga åtgärder. I detta ingår även hållbarhetsansvaret. VD har i sin tur delegerat arbetsmiljö och miljöansvar vidare i organisationen.



Ledningssystem


Gamla Uppsala Buss AB är ett företag som syns mycket för allmänheten och har nära kontakt med kunderna, resenärerna. Vårt företag har därför extra höga krav på sig att bedriva ett trovärdigt och

öppet hållbarhetsarbete. För att minska påverkan på miljön och för att kunna stå sig bättre i konkurrensen med övriga bussbolag beslutade GUB:s ledning 1997 att införa ett miljöledningssystem enligt ISO 14001. Den 11 november 1998 fick GUB sitt certifieringsdiplom för godkänd miljörevision. Sedan dess har omcertifieringar av systemet genomförts utifrån standarduppdateringar i ISO 14001. Detta har lett till en successiv modernisering som gjort ledningssystemet mer användarvänligt, lättfattligt och funktionellt. Aktuellt certifikat gäller tom okt 2028.



I vårt ledningssystem Så gör vi finns styrande dokument och policyer samlade och tillgängliga.

Så gör vi



Välkommen!

I vårt ledningssystem "Så gör vi" hittar du beskrivningar av och instruktioner för vårt gemensamma arbetsätt. Här beskrivs våra processer, rutiner och policyer. Genom att klicka på knapparna kommer du till de dokument som rör det specifika område du valt.

Nedan hittar du en översiktlig bild över vår huvudprocess. Du kan, genom att klicka på knappen Processkartor även komma till en mer detaljerad beskrivning av GUB:s processer och även därifrån klicka dig vidare till relevanta dokument.

Trafkplanering* Produktion* Uppföljning

* = Tydlig miljöpåverkande aspekt

Processkartor

FN:s globala mål och andra initiativ

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 10 av de 17 målen.



Samarbeten och initiativ

Gamla Uppsala Buss är sedan år 2019 medlem i Uppsala klimatprotokoll. Klimatprotokollet är ett nätverk av företag, offentliga verksamheter, universitet och föreningar som samverkar och inspirerar varandra och andra. Syftet är att nå Uppsalas klimatmål och bidra till en hållbar värld under mottot "Tillsammans når vi lägre". I medlemskapet ingår att anta olika utmaningar för ett bättre klimat.



År 2018 gick GUB med i Fossilfritt Sverige, ett initiativ av regeringen inför klimatmötet i Paris 2015. Målet är att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer.



GUB har sedan många år medverkat i Trafikkalendern för att bidra till att barn i vår omgivning ska få lära sig mer om trafiksäkerhet och miljö på ett inspirerande och roligt sätt. Trafikkalendern, som är Sveriges största läromedel om barn och trafik, har i mer än 30 års tid arbetat för en bättre trafiksäkerhet i barnens närmiljö.



GUB stöttar även Flexbert som förser många av landets skol- och förskolebarn samt skolor med reflexmaterial och andra trafiksäkerhetsprodukter för barnens trygghet i trafiken.



Lagkrav

I arbetet med ISO14001 ingår kontroll av lagefterlevnad och lagbevakning som ett krav. GUB har därför sedan många år löpande arbetat med laglista och årliga lagrevisioner.

Grunden i miljölagstiftningen är Miljöbalken, men till denna tillkommer en hel del lagar och föreskrifter; i dagsläget omfattar gällande laglista ca 70 lagar.

Arbetsmiljölagen är komplex och gäller praktiskt taget all verksamhet där arbetstagare utför arbete såväl fysiska som psykosociala och organisatoriska aspekter av arbetsmiljön. I GUB:s verksamhet inkluderar detta flera områden; från buller och kemikalier till stress, arbetstider, hot/våld och kränkande särbehandling.

En viktig del är arbetet med det systematiska arbetsmiljöarbetet enligt AFS 2023:1, där skyddskommitté och skyddsronder ingår i den årliga planeringen.

Via policyer, rutiner och riktlinjer i vårt ledningssystem så uppfyller vi de lagar och krav som är relevanta inom GUB:s verksamhetsområde.

Arbetsgivarorganisation för Gamla Uppsala Buss AB är Sobona och bolaget tillhör branschområde Trafik, där region- och kommunägda bussbolag ingår.

Centrala parter i gällande kollektivavtal är förutom Sobona även Akademikeralliansen, Kommunal och OFR förbundsområde AKV.

Utöver vad som finns skrivet i kollektivavtalet finns det även vissa lokala överenskommelser.

Ägarkrav och kommunala bestämmelser

Regionen har som ägare ställt krav på GUB att följa de direktiv som utfärdas av regionfullmäktige /regionstyrelsen gällande hållbarhet. Som exempel kan nämnas den regionala utvecklingsstrategin (RUS) där ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet ska ingå som självklara delar i utvecklingsarbetet för alla regionens verksamheter.

Specifika krav på GUB finns i ägardirektiv och i trafikavtal.

Utdrag ur ägardirektiv:

“Bolaget ska bedriva sin verksamhet med god kvalitet och styrning samt verka för en god arbetsmiljö och ett långsiktigt hållbart samhälle”.

I trafikavtalet mellan Region Uppsala, Trafik och samhälle och GUB regleras beställarens krav på GUB som leverantör av busstrafik i Uppsala. Krav på fordon, bränsle, kundservice samt säkerhet och trygghet

beskrivs i huvudavtalet och regleras sedan mer i detalj i olika bilagor.

Uppsala kommun tillämpar miljözon i centrala delen av staden och har även dubbdäcksförbud på ett antal gator i centrum. GUB var med anledning av detta tidigt ute med att uppgradera sin fordonsflotta och har sedan successivt bytt fordon för att uppfylla miljözonskraven. De kommunala bestämmelserna ingår i GUB:s laglista.

Värdegrund, affärsmodell, strategier och värdekedja

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.

Kollektivtrafik och fordonsflotta

Huvudverksamheten är att, på uppdrag av Region Uppsala, utföra hela stadsbusstrafiken 14 linjer i Uppsala samt 2 regionbusslinjer i Uppsala till Storvreta och Bälinge. Dessutom utförs sjukresor på uppdrag av Region Uppsala.

Linjebusstrafiken och sjukreseuppdraget bedrevs under 2025 med följande fordon:

Stadsbussar: 130 ledbussar (18 m), 53 normalbussar (12 m)

Regionbussar: 14 ledbussar (18,75 m)

Sjukresor: 9 sjukresebussar

Årlig körsträcka: c:a 12,3 miljoner km (linjebusstrafik), c:a 270 000 km (sjukresor).

Antalet resande: c:a 23,9 miljoner (linjebusstrafik).

Av linjebussarna drivs 36 st med el, 90 med biogas och 71 med biodieseln HVO. Regionbussar och sjukresebussar drivs med biodieseln HVO. Bland de 90 biogasbussarna finns 28 ledbussar med lätthybridteknik och bland de 71 HVO-bussarna ingår 20 elhybridbussar. Genomsnittsåldern på fordonen är 8,1 år.

Värdekedja



I vår värdekedja ingår uppströms råvaror och naturresurser, leverantörer och underleverantörer samt de transporter som krävs för att leverera råvaror och produkter till leverantörer och från leverantörer till oss. I vår verksamhet ingår drift av busstrafiken samt anläggningar för fordon och personal. Nedströms i värdekedjan återfinns bussresenärer, samhälle och miljö i övrigt samt hantering av utranterat material och det avfall verksamheten ger upphov till.

Väsentliga hållbarhetsfrågor

Dubbel väsentlighetsanalys

Med stöd av PWC genomförde ledningsgruppen en dubbel väsentlighetsanalys. Där identifierades konsekvens på människor, miljö och samhälle, samt hållbarhetsrelaterade finansiella risker och möjligheter. Det gav också insikter till det strategiska perspektivet inom hållbarhet. Styrelsen involverades även och deltog i arbetet. Den dubbla väsentlighetsanalysen genomfördes i fyra steg, Förståelse, Identifiering, Bedömning och Fastställelse.

I det första steget **Förståelse**, gjordes en genomgång av värdekedja, affärsmodell, marknad och intressenter. Det resulterade bland annat i en dokumenterad värdekedja och en lista över relevanta hållbarhetsområden och intressenter.

I det andra steget genomfördes **Identifiering** av konsekvenser, risker och möjligheter. Arbetet gav en lista med relevanta konsekvenser, risker och möjligheter och även en metod för bedömning av dessa togs fram.

I det tredje steget **Bedömning** genomfördes analys och värdering av konsekvenser och finansiell påverkan, risker och möjligheter. Det gjordes en kvantitativ bedömning och gradering av konsekvenser, risker och möjligheter.

I det fjärde steget **Fastställelse** beslutades om tröskelvärden för väsentlighet och resulterade i en lista med väsentliga hållbarhetsområden.

Under hela arbetet genomfördes även intressentdialog med väsentliga intressenter.

Dialog med intressenterna

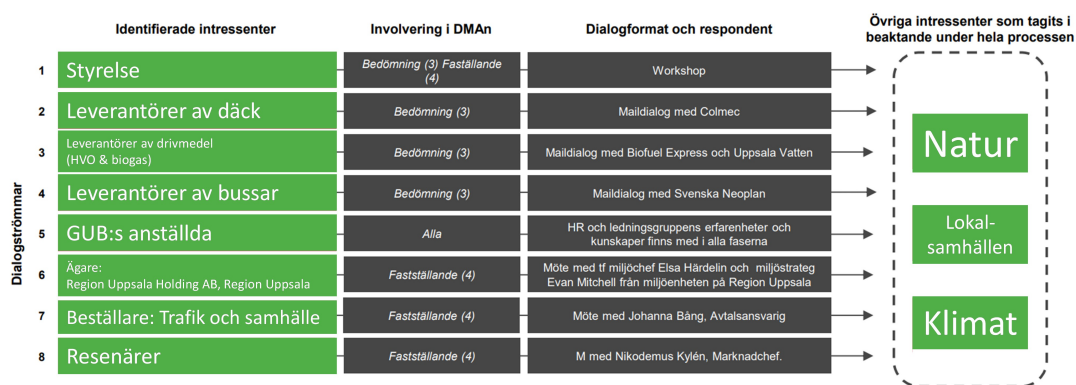
I samband med steg 1 Förståelse under värdekedjeanalysen identifierades påverkade intressenter och läsare av hållbarhetsrapportering. Dessa identifierades som viktiga:

Uppströms: Leverantörer av däck, bränslen (HVO, Biogas), bussar.

Egen verksamhet: Styrelse, Medarbetare och Ägare (Region Uppsala)

Nedströms: Beställaren (Trafik och Samhälle, Region Uppsala) och Resenärer

Dialogen med viktiga intressenter har genomförts enligt nedanstående tabell



Väsentlig påverkan, risker och möjligheter

I den dubbla väsentlighetsanalysen identifierades nedanstående väsentliga hållbarhetsområden för påverkan på människor, miljö och samhälle. Negativ påverkan presenteras med "- " och positiv påverkan med "+".

Område	Ämne	Titel	Beskrivning	Påverkan	I värdekedjan
Miljöinformation					
	Klimatförändringar				
		Utsläpp av växthusgaser	Påverkan från utvinning, tillverkning och förbränning av drivmedel, bussar, reservdelar, däck, kläder, användning av data center, samt övrig drift av egen verksamhet utsläpp från sålda bussar.		Längs hela värdekedjan
		Utsläpp av växthusgaser	Faktisk positiv påverkan på grund av minskade växthusgasutsläpp, i alla led i värdekedjan, genom GUBs erbjudande till kunder att utnyttja kollektiv trafik.		Längs hela värdekedjan
		Energiförbrukning	Påverkan på grund av hög energiförbrukning vid tillverkningen av tex bussar, reservdelar, kläder, användning av data center, andra inköpsvaror och bränslet som driver fordonsflottan, samt hög energiförbrukning vid laddning av elfordon, förbränning av drivmedel samt energiförbrukning i fastigheter.		Längs hela värdekedjan
	Föreningar				
		Luftföreningar	Påverkan från utvinning av material, tillverkning av produkter, samt felaktig hantering av avfall. Påverkan kommer även från förbränning av bränslen i motorfordon, i egen verksamhet, som genererar lokala luftföreningar såsom kväveoxider (NOx), flyktiga organiska föreningar (VOC) och partiklar (PM).		Längs hela värdekedjan
		Mikroplaster	Påverkan på grund av att sekundär mikroplast genereras i den egna verksamheten från slitage av vägar och GUBs bussdäck.		Längs hela värdekedjan
	Resursanvändning och Cirkulär ekonomi				
		Resursanvändning och materialanskaffning	Påverkan på grund av resursanvändning och materialanskaffning av material så som bussar, däck, bränslen och textil där alla är beroende av ej förnyelsebara och utvunna råvaror		Längs hela värdekedjan
		Avfallshantering och hantering av avloppsvatten	Påverkan från avfall som uppstår vid tillverkning och avfall som uppstår genom uttjänsta däck, bussar, och övriga aktiviteter i egen verksamhet.		Längs hela värdekedjan
Social information					
	Den egna arbetskraften				
		Arbetsvillkor-Anställdas hälsa och säkerhet	Påverkan på egna anställda på grund av risk för skador och sjukskrivning i arbetet vid riskfyllda arbetsmoment i arbete som förare och tekniker utför, samt andra pressade situationer för hela arbetsstyrkan.		Den egna verksamheten
		Arbetsvillkor-Anställdas välbefinnande	Påverkan på medarbetarens välbefinnande i den egna verksamheten på grund av bristande arbetsförhållanden		Den egna verksamheten
		Likabehandling och lika möjligheter-Mångfald	Påverkan på egna medarbetare i verksamheten på grund av bristande mångfald inom och mellan roller.		Den egna verksamheten
		Likabehandling och lika möjligheter-Åtgärder mot våld och trakasserier på	Påverkan på egna medarbetare i egen verksamhet på grund av våld och trakasserier såväl fysisk som psykisk.		Den egna verksamheten
		Likabehandling och lika möjligheter-Utbildning och kompetensutveckling	Påverkan på grund av bristande eller avsaknad av utbildning och kompetensutveckling vilket bland annat kan drabba bolagets säkerhetsarbete samt medarbetarnas generella kompetens.		Den egna verksamheten
	Arbetare i värdekedjan				
		Arbetsvillkor-Arbetstagarnas rättigheter i värdekedjan	Påverkan på arbetstagar i GUBs uppströms värdekedjan inom utvinningsindustrin samt produktionen av färdiga varor och komponenter och transportsektor		Tidigare led (uppströms)
	Konsumenter och slutanvändare				
		Konsumenters säkerhet och trygghet	Påverkan på passagerare, förbipasserande och medtrafikanter (både barn och vuxna) på grund av att det finns en risk i att framföra fordon,		Senare led (nedströms)
		Social inkludering av konsumenter/slut användare	Påverkan på konsumenter och slutanvändare på grund av social inkludering via GUBs uppdrag från region Uppsala att tillhandahålla tillgängliga transporttjänster till alla medborgare i Uppsala, inklusive de med funktionshinder.		Senare led (nedströms)
Ansvarsfullt företagande					
	Korruption och mutor				
		Korruption och mutor	Påverkan på människor och leverantörer på grund av korruptionsfall/incidenter i den egna verksamheten och/eller leverantörskedjan.		Längs hela värdekedjan

I denna hållbarhetsrapport kommer vi inte rapportera på Mikroplaster, Resursanvändning och materialanskaffning, Arbetstagares rättigheter i värdekedjan pga av bristande tillgång till data och uppföljning.

Dessa risker och möjligheter identifierades under den dubbla väsentlighetsanalysen som kan ha resultatpåverkan på längre sikt.

Område	Ämne	Titel	Beskrivning	Risker/Möjligheter	Värdekedjan
Miljöinformation					
	Klimatförändringar				
		Utsläpp av växthusgaser	Risk att fordonsflottan inte uppfyller kommande bränsleeffektivitets- och/eller utsläppsnormer/lagkrav eller krav från ägare och kommunen vilket kan leda till anpassning av fordonsflotta och inköp av nya bussar och däck vilket påverkar kassaflödet och/eller resultatet.	Risk	Längs hela värdekedjan
		Utsläpp av växthusgaser	Möjlighet att ställa om fordonsflottan till mer bränsleeffektiva fordon vilket kan leda till minskade driftskostnader.	Möjlighet	Egen verksamhet
		Energiförbrukning	Risk för att ökad efterfrågan, som är högre än tillgången, på ej konventionella drivmedel, eller effektivitetsbrister på energimarknaden, leder till ökade kostnader på grund av högre energipriser eller förlorade intäkter.	Risk	Längs hela värdekedjan
	Föroreningar				
		Luftföroreningar	Risk att regeländringar som syftar till att minska luftföroreningarna leder till ökade investeringskostnader exempelvis att nuvarande fordon inte uppfyller kommande krav och måste ersättas.	Risk	Längs hela värdekedjan

Miljöinformation:

Inledning

Kollektivtrafik är i grunden en hållbar idé. Med vårt uppdrag bidrar vi till samhällets minskade utsläpp och miljöpåverkan i stort.

Vi tar ansvar för miljö och klimat genom hela vår verksamhet och värdekedja. Det gäller allt ifrån vilka krav vi ställer vid upphandling till vilka kemikalier vi använder för att tvätta och underhålla våra bussar.

För att ligga i framkant i branschen är det också viktigt för oss att jobba med teknisk utveckling och innovation som kan bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan.

Miljöpolicy

Miljöpolicy är grunden för vårt miljöarbete. Vi ska göra allt i vår verksamhet i enlighet med den för att bidra till en hållbar samhällsutveckling med minimerad klimat- och miljöpåverkan.

Alla som arbetar på GUB ska vara bekanta med miljöpolicy och dess innebörd.

Den senaste versionen av miljöpolicy är antagen av GUB:s bolagsstyrelse i september 2025.

Gamla Uppsala Buss AB har som ett offentligt ägt bolag ett ansvar att bidra till en hållbar samhällsutveckling. Med certifiering enligt ISO 14001 har vi en skyldighet att föregå med gott exempel och minimera vår klimat- och miljöpåverkan i all vår verksamhet samt att följa miljölagstiftningen och sträva efter att överträffa minimikraven.

Vi arbetar aktivt för att minska utsläpp av växthusgaser och andra emissioner till luft, vatten och mark, minimera vårt avfall, främja hållbara transporter och skydda vår gemensamma miljö.

Våra åtaganden

- **Minskade utsläpp:** Vi fortsätter prioritera att ställa om vår fordonsflotta till fossilfria och förnybara drivmedel såsom grön el och lokalproducerad biogas. System för sparsam körning och kontinuerligt fordonsunderhåll bidrar också till minskade utsläpp.
- **Effektiv energianvändning:** Vi optimerar körvägar, körsätt och depådrift för att minska energiförbrukning och klimatavtryck.
- **Cirkulär resursanvändning och avfallshantering:** Vi arbetar för att minimera avfallet från vår verksamhet genom förebyggande åtgärder, återanvändning och återvinning. Farligt avfall hanteras enligt gällande regelverk med fokus på säkerhet och miljöpåverkan.
- **Ansvarsfull kemikalieanvändning:** Vi strävar efter att fasa ut miljö- och hälsofarliga kemikalier och använder i högsta möjliga grad miljömärkta produkter. Hantering sker systematiskt och säkert i enlighet med kemikalieförteckning, rutiner för spillförebyggande och återanvändning.
- **Upphandling med miljökrav:** Vid inköp och upphandlingar ställer vi tydliga krav på leverantörer att uppfylla miljömässiga standarder och arbeta hållbart.
- **Utbildning och delaktighet:** Våra medarbetare utbildas löpande i miljömedvetet agerande och vi uppmuntrar alla att bidra med förbättringsförslag.
- **Påverkan på våra partners och uppdragsgivare:** Vi medverkar aktivt i Region Uppsalas och kommunens utveckling för att minska kollektivtrafikens miljöstörningar genom förbättringar av infrastruktur, tillgänglighet och kundservice, för ett ökat kollektivt resande.
- **Utveckling och ständig förbättring:** Genom att delta i bransch- och branschöverskridande samarbeten får och sprider vi kunskap och inspiration till ett ständigt förbättrat miljöarbete.
- **Transparens och uppföljning:** Vi följer via våra miljömål upp vårt miljöarbete kontinuerligt och redovisar öppet våra framsteg och utmaningar.

Identifiering av miljöaspekter

Våra miljöaspekter har sedan länge identifierats inom vårt mångåriga arbete som ISO 14001-certifierade. Dessa har i samband med förberedande arbete inför CSRD bedömts i en dubbel väsentlighetsanalys där följande aspekter klassats som de mest betydande:

- *Utsläpp av växthusgaser
- *Energiförbrukning
- *Luftföroreningar
- *Utsläpp av mikroplaster
- *Avfallshantering

Klimatförändringar

Inledning om våra fokusområden

På nationell nivå är energiförbrukning och vägtrafik några av de mest betydande orsakerna till klimatpåverkan. Miljö- och klimatpåverkan från busstrafik i den kontexten beror till största delen på val av fordon och val av drivmedel. Båda är avgörande för den omfattning och typ av växthusgasutsläpp som trafiken ger upphov till. Frågan om utsläpps- och drivmedelsfrågor har därför varit prioriterad hos GUB under lång tid.

Ända sedan 2019 har trafiken hos GUB varit helt fossilfri. Idag används enbart biogas-, biodiesel- samt eldrivna fordon i den egna bussflottan.

För att minimera vår påverkan på klimatförändringarna fokuserar vi främst på minskning av våra växthusgasutsläpp och vår energianvändning.

Vår främsta direkta källa till utsläpp av växthusgaser är busstrafiken, via bussarnas avgaser men också utsläpp i samband med produktionen av bussar och reservdelar. Bussarna står också för den största delen av vår energiförbrukning, men även uppvärmning och övrig drift av våra anläggningar står för betydande energiförbrukning.

Policy

I de åtaganden vi kopplat till vår miljöpolicy framgår att vi ska jobba med minskade utsläpp av växthusgaser och effektiv energianvändning.

Åtgärder

Genomförda under rapporteringsåret:

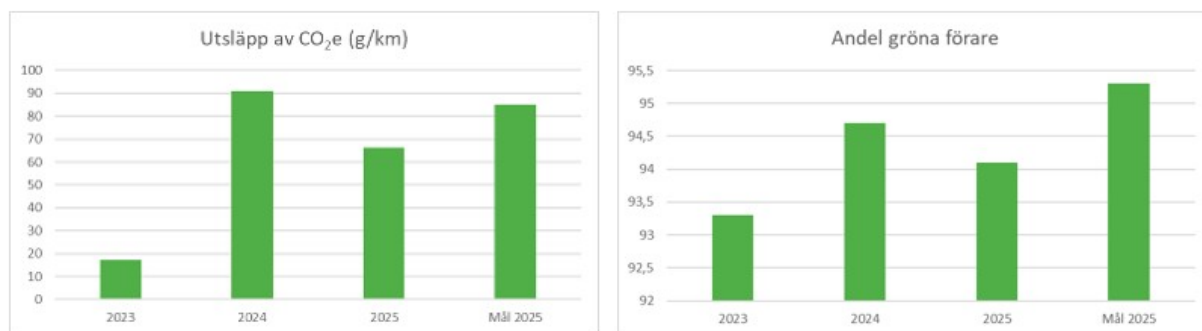
Utökning av elbussflottan, arbete för sparsam och passagerarvänlig körning för att minska förbrukning och minimera skador samt öka det kollektiva resandet.

Beslutade åtgärder/åtgärdsprogram som ska genomföras kommande år:

Fortsatt utökning av elbussflottan, fortsatt arbete för sparsam och passagerarvänlig körning för att minska förbrukning och minimera skador samt öka det kollektiva resandet.

Mål och utfall

Växthusgasutsläpp

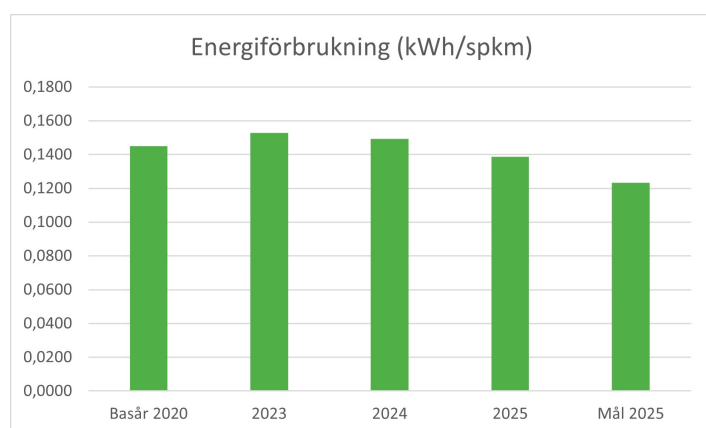


Den kraftiga ökningen av VOC beror på sällaninköp av produkter med högt VOC-innehåll. Våra mätvärden utgår från inköpsdata från våra leverantörer och inte den löpande förbrukningen varför mätvärdet kan variera år från år.

Vi använder sedan många år bränslebesparingsystemet Energy Economy från Pilotfish. Innan systemet togs i bruk togs en basmatris fram som bränsleförbrukningen jämförs mot. Trots att dagens bussflotta består av en väsentligt högre andel ledbussar än då och att dessa är utrustade med klimatanläggningar som dåtidens bussar saknade, har vi idag en minskad bränsleförbrukning per körd km med 7,4%. Under 2025 infördes även komfortmätning och en ny, viktad beräkningsmodell vilket inledningsvis ledde till en lägre andel förare som lyckades nå målen. Under framförallt fjärde kvartalet har vi dock sett en stark återhämtning men helårsresultatet uppnådde trots det inte målet.

Energianvändning

Mätvärde	Enhet	Mål 2030	2025	2024	%-förändring	Källa
Energiförbrukning	kWh/spkm	0,1015	0,1388	0,1492	-7,0%	FRIDA och Vattenfall



I detta mål ingår energiförbrukningen i form av elförbrukning och fjärrvärme i stadsbussdepån på Rapskatan 35 samt elförbrukningen vid huvudkontoret på Suttungs gränd 3. För huvudkontoret ingår fjärrvärme i lokalhyran och för vår rastlokal i Gränby köpcentrum ingår både fjärrvärme och el i lokalhyran, därav saknas mätvärden för detta. Den största förbrukningen av såväl el som fjärrvärme hör dock till stadsbussdepån.

Dessutom är våra linjebussars energiförbrukning inräknad, oavsett drivmedel. Bussarnas energiförbrukning utgör lejonparten av vår totala energiförbrukning.

Mätdata rörande fastigheternas förbrukning kommer från fakturerad förbrukning av fastighetsel och fjärrvärme. Elbussarnas andel av elförbrukningen avdragen med hjälp av förbrukningsdata från det branschgemensamma rapporteringsverktyget FRIDA. Uppgifter om energimix för el resp. fjärrvärme hämtad från leverantörens (Vattenfall) hemsida.

Då energiförbrukningen för busstrafiken kan variera år till år utifrån trafik huvudmannens trafikbeställningar har vi valt att redovisa förbrukningen satt i förhållande till antal producerade sittplatskilometrar under respektive år. Detta jämnar även ut det redovisade värdet om andelen normal- och ledbussar varierar mellan åren; även det en faktor som delvis styrs av trafikbeställningen.

Basåret 2020 valdes utifrån en antagen klimatutmaning i Uppsala klimatprotokoll. Coronapandemins utbrott samma år gjorde det svårt att nå en minskning de kommande åren då trafiken återgick till mer normala förhållanden. Det i kombination med en kraftig utbyggnad av fartgupp under främst 2022 och 2023 har bidragit till ökad förbrukning då bussarna tvingas bromsa och accelerera i större utsträckning än tidigare.

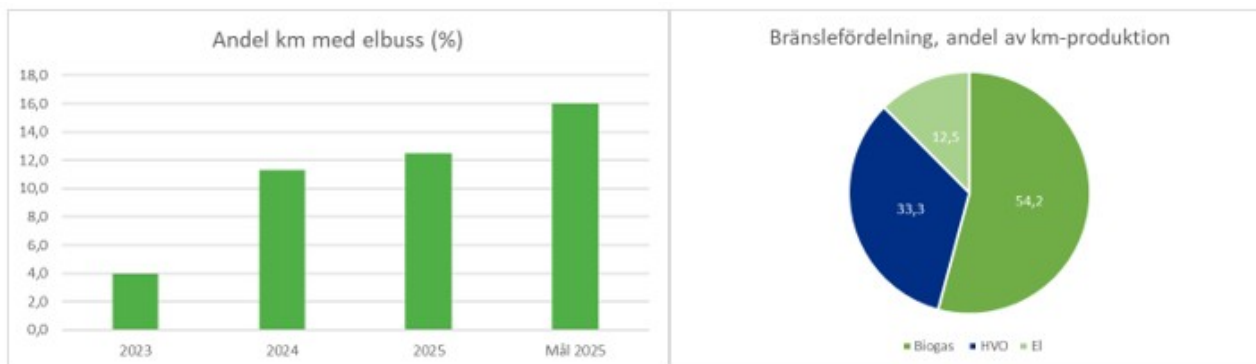
De allt fler mer energieffektiva elbussarna i vår fordonsflotta, i kombination med fortsatt fintrimning av våra tekniska system i bussdepån har dock börjat ge ett märkbart resultat. Målet för 2025 är satt utifrån en linjär minskningsmodell från basåret till 2030. I och med att vi ännu inte nått planerad elbusskapacitet ligger vi inte i fas ännu. Slutmålet för 2030 har vi dock fortfarande hopp om att kunna nå då fortsatt ökad andel elbussar planeras de kommande åren.

Drivmedelsförbrukning

Mätvärde	Enhet	Mål	2025	2024	%-förändring	Källa
El	kWh		2 618 874	2 394 640	9%	BUMS
Biogas	kg		3 279 216	3 379 302	-3%	BUMS
HVO100	liter		1 766 574	1 735 104	2%	BUMS
Bensin	liter		193	1 048	-82%	BUMS

Drivmedelsförbrukningen för våra linjebussar har i genomsnitt varit 20,07 kWh/mil för elbussarna, 4,61 kg/mil för biogasbussarna och 4,26 l/mil för HVO-bussarna. Sjukresebussarnas förbrukning var i snitt 1,33 l/mil.

Andel av körsträckan utförd med elbuss Bränslefördelning, andel av km-produktion 2025 Källa BUMS
Diagrammen gäller linjebussarna



Andelen trafik utförd med elbuss var väsentligen lägre än det för året uppsatta målet på 16%. Detta till följd av kraftigt försenade leveranser av de elbussar som var beställda till senhösten 2024. Dessa levererades först i augusti 2025 och trafiksattes löpande under hösten. Under större delen av året hade vi därför endast 24 elbussar istället för de 36 vi räknat med då målet sattes.

Minskning av växthusgasutsläpp

Mätvärde	Enhet	Mål	2025	2024	%-förändring	Källa
Scope 1 – CO₂e-utsläpp						
VOC	ton		0,91	0,43	112%	Kemleverantörer
Linjetrafik	ton		961,4	917,3	5%	Position Green
- varav HVO	ton		961,0	916,9	5%	Position Green
- varav biogas	ton		0,4	0,4	-3%	Position Green
Total Scope 1			962,7	917,7	5%	
Scope 2 – CO₂e-utsläpp						
Platsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp inom Scope 2	ton		243	279	-13%	Position Green
Scope 3 – Betydande CO₂e-utsläpp						
Totala indirekta bruttoutsläpp Scope 3 platsbaserat	ton		2 521	1 055	139%	Position Green
2 Kapitalvaror	ton		1 429	0	N/A	MAN
3 Bränsle och energirelaterade verksamheter platsbaserat ¹	ton		1 078	1 044	3%	Position Green
4 Transport och distribution i tidigare led	ton		5,5	7,2	-23%	Vattenfall
5 Avfall genererat i verksamheter	ton		4,1	3,8	7%	Ragn-Sells
7 Anställdas pendling ²	ton		3,7	Ej uppmätt	N/A	Resvaneundersökning
Totala utsläpp av CO₂e						
Totala utsläpp av CO₂e (platsbaserade)	ton		3 727	2 252	66%	Position Green

1 Bränsle- och energirelaterade verksamheter platsbaserat (ingår inte i scope 1 eller scope 2).

2 Extrapolerat värde från genomförd resvaneundersökning 2025 och utifrån antagandet att varje person i snitt har 50 km resväg t.o.r. per arbetsdag

Som kapitalvaror räknar vi bussar. Under 2024 köptes inga bussar men 2023 var siffran 1 905,228 ton.

Utsläppsökningen i Scope 1 förklaras av att vi inte fick våra nya elbussar levererade i slutet av 2024, som planerat, utan först efter sommaren 2025. Det, i kombination med avsevärda motorproblem hos våra nyaste biogasbussar, tvingade fram ett ökat nyttjande av HVO. Den stora ökningen i Scope 3 beror på

att vi 2025 mätte på fler punkter än 2024 och dessutom köptes nya bussar in 2025 vilket i sig svarar för nästan hela den totala ökningen av utsläppen i scopet.

Minskad energianvändning

Mätvärde	Enhet	Mål	2025		2024		%förändring	Källa
			Energiförbrukning	Andel (%)	Energiförbrukning	Andel (%)		
Fjärrvärme		%						
Fossila källor	MWh	0	0	0	0	0		Vattenfall
Fossilfria källor	MWh	100	1620	100	1791	100	-10%	Vattenfall
Total energiförbrukning fjärrvärme	MWh		1620		1791		-10%	Vattenfall
El								
Fossila källor	MWh	0	0	0	0	0		Vattenfall
Fossilfria källor	MWh	100	7077	100	7754	100	-9%	Vattenfall
- varav förnybart	MWh		4954	70	3667	47,3	35%	Vattenfall
Kärnkraft	MWh		2335	33	4086	52,7	-43%	Vattenfall
Vattenkraft	MWh		2901	41	3458	44,6	-16%	Vattenfall
Vind- och solkraft	MWh		1840	26	209	2,7	779%	Vattenfall
Total energiförbrukning el	MWh		7077		7754		-9%	Vattenfall
- varav till elbussladdning	MWh		2619	37	2395	30,9	9%	BUMS
Total energiförbrukning	MWh		8697		9545		-9%	

Minskad förbrukning i depån trots ökad elbussladdning förklarar minskningen i energianvändning för lokaler.

Luftföroreningar

Inledning

Vår främsta källa till miljöföroreande utsläpp härrör från busstrafiken där bussarnas avgaser genererar utsläpp av kväveoxider (NOX), partiklar (PM) och kolväten (HC). Slitage på bussdäcken genererar dessutom utsläpp av mikroplaster.

Såväl utsläppen av NOX, PM och HC liksom av mikroplaster har både miljö- och hälsomässiga effekter. Därför är det av största vikt för oss att arbeta för att minimera dessa utsläpp. Mätning av utsläpp av mikroplaster har ännu ej införts, varför vi för 2025 ej har dessa med i rapporten.

Policyer

Av vår miljöpolicy framgår att vi ska jobba aktivt för att minska emissioner till luft, vatten och mark.

Åtgärder

Genomförda under rapporteringsåret:

Utökning av elbussflottan, fortsatt arbete för sparsam och passagerarvänlig körning för att minska förbrukning.

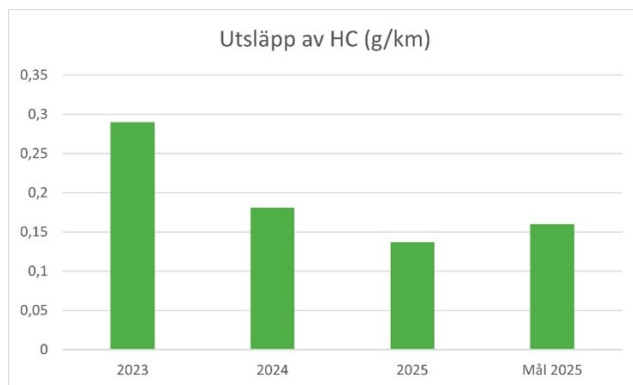
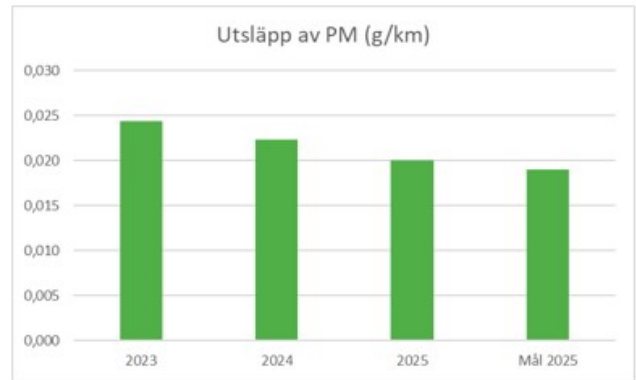
Beslutade åtgärder/åtgärdsprogram som ska genomföras kommande år:

Fortsatt utökning av elbussflottan, fortsatt arbete för sparsam och passagerarvänlig körning för att minska förbrukning och därav följande utsläpp.

Mål och utfall

Luftföroreningar

Mätvärde	Enhet	Mål 2040	2025	2024	%-förändring	Källa
NO _x	ton	0	14,30	16,00	-11%	FRIDA
	g/km	0	1,16	1,35	-14%	FRIDA
PM	ton	0	0,25	0,26	-5%	FRIDA
	g/km	0	0,020	0,022	-9%	FRIDA
HC	ton	0	1,68	2,14	-21%	FRIDA
	g/km	0	0,14	0,18	-24%	FRIDA



Utsläppsminskningarna härrör dels från utökningen av elbussflottan men detta år främst från uppgraderingen av tidigare Euro 5 och EEV-klassade bussar till Euro 6, som har väsentligt lägre utsläpp av föroreningar.

De utsläppsfria bussarnas andel av utförd trafik mäts via det branschgemensamma rapporteringsverktyget FRIDA, vilket i sin tur bygger på månatlig inrapportering av data från vårt verkstadssystem BUMS i vilket varje enskild buss körsträcka och förbrukning registreras dagligen. Även utsläppen av NO_x, PM och HC hämtas från FRIDA där data över bussarnas drivmedelsförbrukning rapporteras in baserat på data från BUMS.

Cirkulär ekonomi

Inledning om våra fokusområden

De åtgärder för att minska mängden avfall där GUB har rådighet handlar framför allt om att ersätta bussar med förbränningsmotorer med elmotordrivna bussar för att minska mängden spillolja och kasserade olje- och bränslefilter

Policyer

Av våra åtaganden kopplade till vår miljöpolicy framgår att vi ska jobba aktivt för att minimera vårt avfall.

Åtgärder

Genomförda under året:

Under 2025 anskaffades sammanlagt 12 elbussar, varav två ledbussar och tio normalbussar. Därigenom minskar förbrukningen av motorolja samt olje- och bränslefilter, vilka utgör en betydande del av vårt producerade avfall. Det skall dock sägas att när det gäller spilloljan kan den i hög grad återvinnas till ny motorolja, något som hanteras av Ragn-Sells och deras samarbetspartners.

Vi har, både när det gäller farligt och icke-farligt avfall, överlag en hög grad av återbruk/återvinning och totalt är det bara en dryg procent av det avfall (hushållsavfall undantaget) vi producerar som inte återvinns i någon form.

Beslutade åtgärder/åtgärdsprogram som ska genomföras kommande år:

Under de kommande åren kommer fler elbussar att köpas in, i syfte att fortsatt minska mängden spillolja och oljefilter vi kasserar.

Mål och utfall

Avfall

Mätvärde	Enhet	Mål 2040	2025	2024	%-förändring	Källa
Förbrukade olje/bränslefilter	ton	<0,6	0,9	1,1	-18%	Ragn-Sells
Spillolja	ton	<8,9	19,7	17,7	11%	Ragn-Sells

Den minskade förbrukningen av olje- och bränslefilter härrör till absolut största delen till en ökad andel elbussar i fordonsflottan. Att mängden spillolja trots det ökat beror sannolikt på att mätningen av

denna sker då Ragn-Sells tömmer våra spilloljetankar efter avrop, vilket kan innebära att en tank som fyllts under december inte hinner tömmas förrän efter nyår, vilket då ger en bild av att förbrukningen skett på det nya året. Trenden bör avläsas under en flerårig period för att ge en rättvisare bild av utvecklingen. Detsamma kan även gälla övrigt avfall och inte minst farligt avfall till vilket spilloljan hör. Även en ökad körsträcka med omkring 500 000 km och ett ökat antal bussar för sjukresor kan vara bidragande.

I mätningen ingår det farliga och icke-farliga avfall som hämtas från våra anläggningar av Ragn-Sells som även hanterar inrapportering av hanterad mängd av de olika fraktionerna till Naturvårdsverket. Redovisningen baseras på den CO2e-rapport vi prenumererar på som Ragn-Sells tillhandahåller.

Det avfall som inte ingår är de rester av hushållsavfall och kompost från våra samtliga anläggningar som hanteras av Uppsala kommuns ordinarie sophämtning, där vi inte får motsvarande rapport.

Social Information:

Våra medarbetare

Gamla Uppsala buss kör stadstrafiken i Uppsala och är en stor samhällsaktör i regionen. Genom våra ca 650 anställda och cirka 75 000 dagliga resenärer påverkar vi väldigt många människor, både direkt och indirekt. Våra anställda är våra främsta resurser som med gemensamma krafter ser till att våra medborgare kan ta sig till jobb, skola, fritidsaktiviteter och annat.

Vår egen arbetskraft utgörs av chaufförer för egen trafik, verkstads-, hållplats-, lager och servicehallsmedarbetare samt tjänstemän. Eftersom vi är helt beroende av våra medarbetare för att utföra vårt uppdrag, så är förmågan att attrahera och behålla kompetenta medarbetare av stor vikt. Att lyckas främja en hälsosam och säker arbetsmiljö präglad av mångfald och likabehandling bedömer vi är avgörande för att behålla och attrahera medarbetare.

Våra fokusområden inom den egna arbetskraften är följande:

Anställdas hälsa och säkerhet

En god och säker arbetsmiljö är en strategisk prioritet för GUB. Vårt mål är att skapa en arbetsplats som är fysiskt, psykiskt och socialt hållbar för alla medarbetare, där vi aktivt förebygger risker för arbetsskador och arbetsrelaterad ohälsa.

Vi arbetar systematiskt med att undersöka, riskbedöma, åtgärda och följa upp vår verksamhet för att förhindra olyckor och kontinuerligt förbättra arbetsmiljön. Arbetsmetoder och krav i arbetet anpassas efter människans förutsättningar, både fysiskt och psykiskt. Genom detta arbete strävar vi också efter att minimera vår negativa påverkan på omgivningen och bidra till en hållbar arbetsmiljö både för våra medarbetare och samhället omkring oss.

Anställdas välbefinnande

På GUB så är våra medarbetare vår främsta resurs. Utan deras engagemang och kompetens skulle vi inte kunna leverera den service som våra kunder förväntar sig. Därför är medarbetarnas hälsa och

välbefinnande en central del av vår hållbarhetsstrategi.

Anställdas välbefinnande handlar för oss om mer än trivsel på arbetsplatsen. Det handlar om meningsfullhet i arbetet, bra balans mellan arbete och fritid, goda kollegiala relationer, tydligt ledarskap och möjlighet till utveckling. Vi strävar efter att skapa en arbetsmiljö där varje medarbetare känner sig sedd, hörd och värderad.

Mångfald

På GUB bygger all verksamhet på principen om alla människors lika värde. Vår likabehandlingspolicy sätter tydliga ramar för att motverka diskriminering enligt diskrimineringslagens grunder, och denna policy genomsyrar hela vår organisation från rekrytering till daglig verksamhet.

Vi rekryterar och bemannar våra tjänster utifrån lämplighet och kompetens, där alla kandidater bedöms på lika villkor. Likabehandlingspolicyn gäller för samtliga anställda och vägleder oss även i våra relationer med leverantörer, samarbetspartners och kunder. Genom att integrera dessa principer i avtal och överenskommelser säkerställer vi att vårt arbete för mångfald och likabehandling sträcker sig bortom våra egna verksamhetsgränser.

Våld och trakasserier på arbetsplatsen

I takt med att hot och våld ökar i samhället så kan vi se att den utvecklingen även påverkar kollektivtrafiken. Förare och resenärer kan råka ut för våld och hot från andra resenärer. På GUB arbetar vi aktivt med att öka förare och resenärers säkerhet genom bland annat kameraövervakning, väktare och kontrollanter, nära kontakt mellan trafikledning och förare, samt nära samarbete med andra samhällsaktörer och utbildning.

Utbildning och kompetensutveckling

Bussbranschen utvecklas ständigt med ny teknik, förändrade kundkrav och skärpta miljökrav. För att kunna leverera säkra, pålitliga tjänster och ligga i framkant är det avgörande att våra medarbetare har rätt kompetens och får möjlighet att följa med i utvecklingen. På GUB ser vi utbildning och kompetensutveckling som en investering som säkerställer både medarbetarnas och företagets framtid.

Förutom utbildning skapar vi tydliga karriärvägar inom företaget. Vi erbjuder möjligheter till vidareutbildning och intern rörlighet, där medarbetare kan växa från t.ex. förare till instruktör, trafikledare eller andra roller inom organisationen. Genom att investera i våra medarbetares kompetens och ge dem möjlighet att utvecklas internt bygger vi ett starkare företag med engagerade medarbetare och skapar förutsättningar för långsiktig hållbar tillväxt.

Våra värderingar

GUBs värdegrund EPOS engagerad, pålitlig, omtänksam och skicklig är de grundläggande principer och värderingar som verksamheten styrs av. Med stöd av värdegrunden kan vi uppnå en önskad företagskultur, få en känsla av tillhörighet, stärka vårt varumärke och uppnå vår vision.

Värdegrunden är väl integrerad i verksamhetens dagliga arbete och genomsyrar hur vi behandlar kollegor, resenärer och samarbetspartner.

Policyer och övriga styrande dokument

Följande policyer skapar grunden för vår verksamhet och våra medarbetare, genom att tydliggöra våra värderingar, sätta ramarna för hur vi arbetar och säkerställa att vi agerar enhetligt och ansvarsfullt.

Arbetsmiljöpolicy	Arbetsmiljöpolicyen styr vårt arbetsmiljöarbete. Vi undersöker och riskbedömer regelbundet både den fysiska, organisatoriska och sociala arbetsmiljön för att skapa en säker och trygg arbetsplats.
Rehabpolicy	Beskriver både rutin och policy gällande hur rehabiliteringsarbetet går till på Gamla Uppsala Buss.
Drogpolicy	Gamla Uppsala Buss har en drogpolicy som kräver att anställda är fria från droger och alkohol under arbetstid. Regelbundna slumpmässiga tester genomförs på all personal och är obligatoriska vid nyanställning.
Lönepolicy	Beskriver organisationens principer och riktlinjer för lönesättning. Den syftar till att skapa transparens, rättvisa och konsekvens i hur löner sätts och utvecklas.
Likabehandlingspolicy	Likabehandlingspolicy beskriver organisationens regler och riktlinjer för att alla medarbetare ska behandlas lika och rättvist, oavsett kön, ålder, etnicitet, religion, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller andra personliga egenskaper.
Incidenter trafiken	Ett dokument som beskriver hur man ska agera i situationer som kan uppstå i trafiken, så som hot, våld, olycksfall och kollision.
Klädrutin	Uniformen ska tydligt visa att föraren är i tjänst och bär ansvaret för bussen och resenärerna. Vid eventuella hot eller annan konfrontation anger kläderna att våra förare är att betrakta som tjänstemän i lagens mening.

Åtgärder

Anställdas hälsa och säkerhet

Arbets skador och tillbud

Vi jobbar aktivt med att förebygga ohälsa och olyckor innan de inträffar, både genom utbildning men också genom systematiskt arbetsmiljöarbete enligt SAM. Under 2025 har vi arbetat med att implementera ett nytt system för rapportering av arbets skador och tillbud. Systemet ska göra det enklare för anställda att rapportera in händelser och tillbud, underlätta hanteringen av händelser och ge bättre statistik för uppföljning. Under 2026 kommer vi fortsätta att bygga ut systemet genom nya användningsområden, så som skydds rond.

Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaron har ökat på GUB sedan 2023, både kort- och långtidssjukfrånvaro, vilket påverkar företaget negativt både ekonomiskt och organisatoriskt. I och med omorganisationen 2024 påbörjades ett större projekt med att minska sjukfrånvaro på hela företaget. En projektplan upprättades under 2025 både med individ- och organisationsperspektiv som bl.a. inkluderade följande; utbildning av chefer i rehabilitering, utbildning i systemstöd för rehabilitering, lokalt avtal gällande arbetsförhållanden, tidigare insatser kopplat till psykisk ohälsa och rörelseapparaten, hälsoinsatser, influensavaccin på arbetet mm.

Mångfald

Alla nyanställda på GUB måste läsa och följa företagets likabehandlingspolicy. Under året har vi vidtagit flera åtgärder för att öka mångfalden och nå nya målgrupper. Vi har bland annat deltagit i kvinnoriktade mässor, besökt skolor för att informera om verksamheten till personer som står utanför arbetsmarknaden, och startat ett språkprojekt. För att främja läsning har vi bjudit in biblioteket till våra lokaler. Tillsammans med Framtidsval arbetar vi med att väcka ungas intresse för bussmekanikeryrket genom information och skolbesök. Under året har 55 förare anställts, varav 51 män och 4 kvinnor.

Anställdas välbefinnande

GUB gick över till pulsmätning i stället för en traditionell medarbetarundersökning 2024. Under 2025 har vi gjort återkommande mätningar i organisationen kopplat till arbetsmiljö, engagemang och mer företagsspecifika frågor. Resultatet från mätningarna har diskuterats på avdelningsnivå och konkreta aktiviteter för att förbättra mätetalet beslutas. Några exempel på initiativ som kan kopplas till mätningarna är: Obligatorisk APT för förarna som är integrerat i schemat, GUB-snack ett informationsforum där aktuella ämnen kan diskuteras över avdelningsgränser. Under 2026 kommer vi att arbeta med ett ledighetsprojekt som syftar till att underlätta möjligheten att få semester när man önskar.

Våld och trakasserier på arbetsplatsen

Alla nyanställda på företaget erbjuds en utbildning i konflikthantering, syftet med utbildningen är att utveckla förståelse för risker kopplat till hot och våld inom bussföraryrket och hur vi kan arbeta för att förebygga dessa. Under året som gått så har vi lagt till ett kunskapstest i slutet på utbildningen för att kunna säkerställa kunskaper inom området.

Utbildning och kompetensutveckling

GUB erbjuder alla förare obligatorisk YKB utbildning, under 2025 genomfördes block 1, vilket fokuserar på miljö. Utöver YKB utbildningen slutfördes förarcertifiering av alla förare på GUB i februari 2025. Förarcertifieringen är framtagen av Svensk kollektivtrafik och syftar till att öka kunskap, säkerhet och kvalitet både för förare och kunder samt höja statusen på yrket.

I och med elektrifieringen av bussar så har den tekniska avdelningen utbildat ett tiotal tekniker inom högvoltkunskap. Utbildning är kritiskt för att förstå risker, identifiera högvoltssystem och följa strikta säkerhetsprocedurer för att förhindra olyckor när man arbetar med el-fordon.

Mål och utfall

Anställdas hälsa och säkerhet

Mätvärde	Enhet	Mål	2025	2024	%-förändring	Källa
Sjukfrånvaro	%	8,0	9,8	9,6	2%	Flex
Antal arbetsskador	Antal	0	21	46	-54%	Försäkringskassan



Den totala sjukfrånvaron 2025 ligger över målet på 8% och även något högre än 2024. Antal arbetsskador som har rapporterats till Försäkringskassan har minskat i jämförelse med tidigare år. Huruvida detta är på grund av färre arbetsolyckor eller en förändring i rutinen när det gäller att rapportera arbetsskador får följas upp 2026. Orsak till arbetsskador är följande: 60% arbetsolyckor, 33% hot/våld, 7% färdolycksfall, 0% arbetssjukdom.

Anställdas välbefinnande

Mätvärde	Enhet	Mål	2025	2024	%-förändring	Källa
Personalomsättning	%	<8	8,6	N/A		Flex
EnPS	Index	27	27	20	35%	FLourish

Då vi gått över från att räkna antalet anställda som slutat till en procentuell personalomsättning så har vi inget jämförelseår mot 2025. Resultatet för eNPS (Employee net promoter score) har ökat 2025 i jämförelse med 2024. Det betyder att antalet medarbetare som rekommenderat företaget har ökat i jämförelse med föregående år.

Mångfald

Mätvärde	Enhet	Mål 2030	2025	2024	%-förändring	Källa
Andel Kvinnor i verksamheten	%	15	12,7	12,4	2%	Flex
Åldersfördelning						
20-29	%		4,7	4,7	0%	Flex
30-49	%		40,6	40,7	0%	Flex
50-65	%		44,3	45,4	-2%	Flex
66-	%		10,4	9,2	13%	Flex



Antalet kvinnor i verksamheten har ökat marginellt från föregående år men är fortfarande under målet på 15%.

Våld och trakasserier på arbetsplatsen

Mätvärde	Enhet	Mål	2025	2024	%-förändring	Källa
Upplevd trygghet på arbetsplatsen	Skala 1-10	10	8,3	8	4%	Flourish

Frågan angående i vilken grad som de anställda har känt sig trygga på arbetsplatsen, när det kommer till andra människor i sin omgivning, ingår i vår NPI undersökning och besvaras var sjätte månad.

Mätningen har ökat procentuellt från föregående år vilket tyder på att anställda känner sig tryggare i år på arbetsplatsen.

Utbildning och kompetensutveckling

Mätvärde	Enhet	Mål	2025	2024	%-förändring	Källa
Andel som genomfört prioriterade moduler	%	100%	64	63	2%	Eloomi

2024 publicerades sex prioriterade moduler i vårt utbildningsverktyg eloomi och ca 63% slutförde utbildningarna. 2025 publicerades sju prioriterade moduler i eloomi och 64% slutförde utbildningarna. Under 2025 har vi flyttat över eloomi till en ny och förbättrad plattform.

Våra resenärer

Inledning om våra fokusområden

Våra resenärer utgörs till största delen av boende i Uppsala som i första hand reser till och från skola och arbete. Flest resenärer har vi därför under vardagar, morgon och eftermiddag.

Trafiksäkerhet är ett av våra centrala fokusområden. För Gamla Uppsala Buss är det av högsta vikt att våra resenärer känner sig trygga och säkra ombord, både vad gäller trafiksäkerhet och individuell säkerhet.

Lika viktigt för oss är social inkludering. Vi har ett tydligt uppdrag att erbjuda en tillgänglig kollektivtrafik för alla samhällsgrupper, inklusive personer med funktionsnedsättning och äldre. Genom detta minskas sociala barriärer och vi bidrar till att skapa en mer inkluderande gemenskap där alla individer har möjlighet att delta i samhället på lika villkor.

Vårt mål är att resan med GUB ska vara ett självklart val för invånarna i Uppsala och att vi därigenom ska öka antalet resande.

Policyer

Trafiksäkerhetspolicyn ger grunden för trafiksäkerhetsarbetet. GUB 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.

I trafiksäkerhetspolicyn beskrivs de rutiner och riktlinjer som våra anställda ska följa för att upprätthålla trygghet och säkerhet hos resenärer och andra trafikanter.

Åtgärder

Under 2025 har vi fortsatt med arbetet för en trygg och säker kollektivtrafik. Vi har avtal med ordningsvakter som patrullerar ombord på bussarna enligt schema samt att det finns möjlighet att tillkalla dessa vid akuta händelser. Samtliga bussar är utrustade med bevakningskameror som täcker in större delen av bussens ytor. Syftet med både ordningsvakter och kameror är att öka säkerheten ombord för både förare och resenärer. Ett annat säkerhetssystem är vårt alkoholås, som finns installerat i alla fordon. Godkänt utandningsprov krävs för att kunna starta bussen. 2025 har vi uppgraderat vårt system för sparsam körning till att också mäta komfort. På så sätt premieras ett mjukt och säkert körsätt som bidrar till minskad olycksrisk.

Från 2025 års leverans av bussar finns Advanced Driver-Assistance System (ADAS) installerat i bussarna för att minska risker för personskador och kollisioner.

Samtlig personal med D-behörighet och/eller ykb kontrolleras dagligen hos Transportstyrelsen om förändringar i sina behörigheter via ett system som heter BKY (BehörighetsKontroll Yrkestrafik). Vid indragen behörighet meddelas trafikledning omgående och föraren tas ur trafik.

Samtliga av våra bussar är utrustade med elektriska ramper för att underlätta på/avstigning med rullstol och rullator. Dessutom finns yttre utrop som meddelar linje och destination vilket underlättar för synskadade resenärer att ta rätt buss vid hållplatsen.

Under 2026 installeras förarstödet Linjeguiden där föraren kan se linjesträckningar och omläggningar direkt i bussens display. På så sätt minskas felkörningar och därmed också olycksrisker.

Mål och utfall

Besiktningstatistik och personskador

Mätvärde	Enhet	Mål	2025	2024	%-förändring	Källa
Bussar som klarar besiktning vid första tillfället	%	80	73	74	-1%	BUMS

Mätvärde	Enhet	Mål	2025	2024	%-förändring	Källa
Antal personskador	Antal	0	79	77	3%	Intemt ÄHS



Andelen bussar som klarar besiktning vid första tillfället har minskat jämfört med föregående år och uppfyller inte målet. Detta beror på att vagnparkens ålder har ökat för att vi har varit tvungna att behålla äldre fordon som reserver för problem med vissa gasbussar och sena elbussleveranser.

Antalet personskador har ökat jämfört med föregående år men eftersom mätvärdet omfattar flera typer av incidenter så är förändringen inom felmarginalen.

ANSVARSFULLT FÖRETAGANDE

Korruption och mutor

Inledning om våra fokusområden

Arbetstagare och styrelse/förtroendevalda i GUB koncernen verkar på Region Uppsalas invånares 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 iakttas att det inte kan förekomma risk för att företrädare för GUB gör sig skyldiga till givande eller tagande av muta. GUBs 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.

Ledamöter i styrelsen och ledningsgrupp har skrivit på och lämnat Jävsdeklaration tjänstemän i företagsledande ställning samt förtroendevalda i Gamla Uppsala Buss AB styrelse. Där har de bekräftat att de förstått vad jäv innebär och att de kommer följa Gamla Uppsala Buss ABs rutiner som gäller för eventuell jävssituation.

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.

Policyer

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 tex Policy och riktlinjer för representation, och att agera som goda företrädare för Gamla Uppsala Buss och Region Uppsala.

Uppförandekoder

För medarbetarna har vi värdegrunden som beskrivs i ett tidigare avsnitt (se sid 12). Värdegrunden omfattar alla medarbetare och har beslutats av ledningsgruppen för bolaget. För leverantörerna tillämpar vi Region Uppsalas uppförandekod.

Åtgärder

Inget behov av åtgärder har identifierats under 2025.

Mål och utfall

Utifrån ovanstående kan GUB inte ha något annat mål än en nollvision. Under 2025 var antal inkomna visseblåsarärenden 0 vilket även var fallet 2024.

Utifrån ovanstående kan GUB inte ha något annat mål än en nollvision. Under 2025 var antal fall av brott mot anti-korruptions och mutlagstiftning 0 vilket även var fallet 2024.

Mänskliga rättigheter

Inledning om våra fokusområden

Respekt för mänskliga rättigheter och allas lika värde är en självklarhet för GUB som regionägt bolag. I alla sammanhang ska ett sådant förhållningssätt iaktas att det inte kan förekomma risk för att för någon medarbetare på GUB gör sig skyldiga till kränkande beteende. Ett företag som respekterar mänskliga rättigheter behåller och attraherar kompetenta medarbetare.

Policyer

GUB har idag ingen sammanhållen policy för mänskliga rättigheter men vi har andra policyer 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.

Åtgärder

Inget behov av åtgärder har identifierats under 2025.

Mål och utfall

GUB har en nollvision inom detta område. Under 2025 var antal anmälningar mot våra avtal där brott enligt "uppförandekoden begåtts" 0 vilket även var fallet 2024.

Flerårsöversikt (Tkr)

Koncernen	2025	2024	2023	2022	2021
Nettoomsättning	600 960	576 596	551 098	528 971	527 362
Antal anställda	528	527	518	510	519
Balansomslutning	483 111	367 381	479 262	403 908	346 813
Kassalikviditet (%)	129,0	48,0	48,0	103,0	79,0
Soliditet (%)	42,0	51,0	36,0	42,0	51,0
Resultat efter finansiella poster	23 610	19 227	2 164	-11 738	353
Årets resultat	18 656	15 217	1 684	-9 361	1 994
Avkastning på eget kap. (%)	11,5	10,3	1,3	-6,9	0,2
Avkastning på totalt kap. (%)	5,2	6,0	0,5	-2,6	0,3

Moderbolaget	2025	2024	2023	2022	2021
Nettoomsättning	600 960	576 596	551 098	526 717	517 993
Antal anställda	528	527	518	507	507
Balansomslutning	481 617	367 675	479 095	403 677	345 326
Kassalikviditet (%)	126,7	45,5	46,8	100,7	77,1
Soliditet (%)	42,2	50,1	35,3	41,5	51,2
Resultat efter finansiella poster	23 961	19 174	2 099	-11 868	512
Årets resultat	14	47	6 735	-280	11 557
Avkastning på eget kap. (%)	11,8	10,4	1,2	-7,1	0,3
Avkastning på totalt kap. (%)	5,5	6,0	1,0	-2,5	0,3

För definitioner av nyckeltal, se Redovisnings- och värderingsprinciper.

Förändringar i eget kapital

	Aktie- kapital	Annat eget kapital inkl. årets resultat	Totalt
Koncernen			
Belopp vid årets ingång	15 050	171 080	186 130
Årets resultat		18 657	18 657
Belopp vid årets utgång	15 050	189 737	204 787

	Aktie- kapital	Reserv- fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt
Moderbolaget					
Belopp vid årets ingång	15 050	3	25 703	47	40 804
Disposition på årsstämma: Balanseras i ny räkning			47	-47	0
Årets resultat				14	14
Belopp vid årets utgång	15 050	3	25 751	14	40 818

Förslag till vinstdisposition

Till årsstämman förfogande stående vinstmedel (kronor):

balanserad vinst	25 750 655
årets vinst	14 259
	25 764 914

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att i ny räkning överföres	25 764 914
	25 764 914

Resultat och ställning

Moderbolaget Gamla Uppsala Buss AB redovisar ett resultat efter finansiella poster om +24,0 mnkr (+19,2 mnkr) vilket är en resultatförbättring med 4,8 mnkr. Resultatförbättringen beror på ökade trafikintäkter och försenade investeringar.

Ökade trafikintäkter pga. högre timpris och ökad produktion sjukresor. Lägre övriga intäkter pga. att 2024 erhöles återbetalning från KPA premiefrielseförsäkring men högre ersättning för depåhyra. Totalt sett ökade intäkterna med 22,6 mnkr. Driftskostnaderna ökade med 7,6 mnkr, pga. ökade kostnader för reparation och underhåll av fordon, + 11,9 mnkr, men det motverkades av lägre bränslekostnader. Personalkostnaderna ökade med 16,2 mnkr pga löneökningar och ökade pensionskostnader. Försenade investeringar gav lägre avskrivningar och räntor med totalt 8,5 mnkr.

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.

**Koncernens
Resultaträkning**

Tkr

	Not	2025-01-01 -2025-12-31	2024-01-01 -2024-12-31
Nettoomsättning		600 960	576 596
Övriga rörelseintäkter		80 799	82 668
		681 759	659 264
Rörelsens kostnader			
Driftskostnader		-141 130	-133 554
Övriga externa kostnader	3, 4	-106 103	-102 348
Personalkostnader	5	-360 607	-344 384
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar		-48 614	-56 786
Övriga rörelsekostnader		-11	-227
		-656 465	-637 298
Rörelseresultat	6	25 294	21 966
Resultat från finansiella poster			
Resultat från andelar i koncernföretag		-45	0
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		959	234
Räntekostnader och liknande resultatposter		-2 598	-2 973
		-1 684	-2 740
Resultat efter finansiella poster		23 610	19 227
Resultat före skatt		23 610	19 227
Skatt på årets resultat	7	-1	-75
Uppskjuten skatt		-4 952	-3 935
Årets resultat		18 656	15 217

**Koncernens
Balansräkning**

Tkr

Not 2025-12-31 2024-12-31

TILLGÅNGAR

Anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar

Fordon	8	359 871	318 396
Inventarier, verktyg och installationer	9	7 368	11 679
		367 239	330 075

Summa anläggningstillgångar 367 239 330 075

Omsättningstillgångar

Varulager m m

Råvaror och förnödenheter		2 968	2 331
Färdiga varor och handelsvaror		6 490	5 213
		9 458	7 544

Kortfristiga fordringar

Kundfordringar		295	291
Fordringar hos intresseföretag och gemensamt styrda företag		95 493	21 327
Aktuella skattefordringar		1 393	1 393
Övriga fordringar		3 687	1 720
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	10	5 377	4 773
		106 245	29 504

Kassa och bank

Summa omsättningstillgångar 115 872 37 306

SUMMA TILLGÅNGAR 483 111 367 381

Koncernens	Not	2025-12-31	2024-12-31
Balansräkning			
Tkr			
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		189 734	171 077
Eget kapital hänförligt till moderföretagets aktieägare		204 787	186 130
Summa eget kapital		204 787	186 130
Avsättningar	11		
Avsättningar för uppskjuten skatt		42 192	37 241
Övriga avsättningar		21 750	21 750
		63 942	58 991
Långfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	12	131 962	60 671
		131 962	60 671
Kortfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	12	16 834	9 334
Leverantörsskulder		16 955	11 158
Aktuella skatteskulder		1	0
Övriga skulder		12 820	11 542
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	14	35 810	29 556
		82 420	61 589
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		483 111	367 381

Koncernens	Not	2025-01-01	2024-01-01
Kassaflödesanalys		-2025-12-31	-2024-12-31
Tkr			
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		23 610	19 227
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m.m	15	48 614	56 527
Betald skatt		-1	-75
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		72 223	75 678
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Förändring av varulager och pågående arbeten		-1 915	419
Förändring kundfordringar		-4	-14
Förändring av kortfristiga fordringar		-2 571	17 399
Förändring leverantörsskulder		5 797	-103 293
Förändring av kortfristiga skulder		7 533	-3 647
Förändring av koncernmellanhavande		-5 231	748
Kassaflöde från den löpande verksamheten		75 832	-12 709
Investeringsverksamheten			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-85 778	-3 292
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		0	259
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-85 778	-3 033
Finansieringsverksamheten			
Upptagna lån		90 000	0
Amortering av lån		-11 209	-24 093
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		78 791	-24 093
Årets kassaflöde		68 845	-39 836
Likvida medel vid årets början			
Likvida medel vid årets början		37 917	77 752
Likvida medel vid årets slut		106 762	37 917

**Moderbolagets
Resultaträkning**

Tkr

	Not	2025-01-01 -2025-12-31	2024-01-01 -2024-12-31
Rörelsens intäkter			
Nettoomsättning		600 960	576 596
Övriga rörelseintäkter		80 799	82 594
		681 758	659 190
Rörelsens kostnader			
Driftkostnader		-141 130	-133 554
Övriga externa kostnader	3, 4	-106 264	-102 381
Personalkostnader	5	-360 607	-344 384
Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar		-48 520	-56 686
Övriga rörelsekostnader		-11	-227
		-656 532	-637 231
Rörelseresultat	6	25 226	21 959
Resultat från finansiella poster			
Resultat från andelar i koncernföretag	16	400	0
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		932	188
Räntekostnader och liknande resultatposter		-2 598	-2 973
		-1 265	-2 785
Resultat efter finansiella poster		23 961	19 174
Bokslutsdispositioner	17	-23 946	-19 051
Resultat före skatt		15	123
Skatt på årets resultat	7	-1	-75
Årets resultat		14	47

Moderbolagets Balansräkning	Not	2025-12-31	2024-12-31
Tkr			
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Fordon	8	359 871	318 396
Inventarier, verktyg och installationer	9	7 360	11 577
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	18	0	0
		367 231	329 973
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	19, 20	681	1 933
		681	1 933
Summa anläggningstillgångar		367 912	331 906
Omsättningstillgångar			
Varulager m m			
Råvaror och förnödenheter		2 968	2 331
Färdiga varor och handelsvaror		6 490	5 213
		9 458	7 544
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		295	292
Fordringar hos dotterföretag		92	0
Fordringar hos övriga koncernföretag		93 557	20 248
Aktuella skattefordringar		1 203	1 393
Övriga kortfristiga fordringar		3 662	1 507
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	10	5 269	4 624
		104 078	28 064
Kassa och bank		169	161
Summa omsättningstillgångar		113 705	35 769
SUMMA TILLGÅNGAR		481 617	367 675

Moderbolagets	Not	2025-12-31	2024-12-31
Balansräkning			
Tkr			
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
<i>Bundet eget kapital</i>	21		
Aktiekapital		15 050	15 050
Reservfond		3	3
		15 053	15 053
<i>Fritt eget kapital</i>	22		
Balanserad vinst eller förlust		25 751	25 703
Årets resultat		14	47
		25 765	25 751
Summa eget kapital		40 818	40 804
Obeskattade reserver	23, 24	204 818	180 780
Avsättningar	11		
Övriga avsättningar		21 750	21 750
Summa avsättningar		21 750	21 750
Långfristiga skulder	25, 26		
Övriga skulder till kreditinstitut	12	131 962	60 671
Övriga skulder till koncernföretag		0	1 697
Summa långfristiga skulder		131 962	62 368
Kortfristiga skulder	25		
Skuld till dotterbolag		0	528
Skulder till kreditinstitut	12, 13	16 834	9 334
Leverantörsskulder		16 955	11 148
Övriga kortfristiga skulder		12 685	11 421
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	14	35 795	29 542
Summa kortfristiga skulder		82 270	61 973
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		481 617	367 675

Moderbolagets	Not	2025-01-01	2024-01-01
Kassaflödesanalys		-2025-12-31	-2024-12-31
Tkr			
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		23 961	19 174
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	15	48 520	56 427
Betald skatt		-1	-75
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		72 480	75 526
Kassaflöde från förändring av rörelsekapitalet			
Förändring av varulager och pågående arbete		-1 915	419
Förändring av kundfordringar		-3	-14
Förändring av kortfristiga fordringar		-2 610	17 406
Förändring av leverantörsskulder		5 807	-103 294
Förändring av kortfristiga skulder		7 518	-3 708
Förändring av koncernmellanhavande		-7 611	771
Kassaflöde från den löpande verksamheten		73 666	-12 894
Investeringsverksamheten			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-85 778	-3 292
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		0	259
Försäljning av finansiella anläggningstillgångar		1 315	0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-84 463	-3 033
Finansieringsverksamheten			
Upptagna lån		90 000	0
Amortering av lån		-11 209	-24 093
Erhållna (lämnade) koncernbidrag		92	49
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		78 883	-24 044
Årets kassaflöde		68 086	-39 971
Likvida medel vid årets början			
Likvida medel vid årets början		36 741	76 712
Likvida medel vid årets slut		104 827	36 741

I likvida medel ingår saldot på bankkontot i Region Uppsalas koncernkontosystem med 104 657 tkr (36 580 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 19. 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 förpliktelserna 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 lagstads. 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 mnkr, ska belasta bolaget. En avsättning gjordes för marksanering om 20,5 mnkr baserat på då tillgängliga bästa bedömning. Under 2022 har bedömning om beräknad kostnad reviderats och beräknas bli 43,5 mnkr. Ytterligare avsättning med 1,25 mnkr har gjorts. Total avsättning är därefter 21,75 mnkr. Avsättningen har omvärderats men någon ytterligare beräknad kostnad är inte känd. Byggstart på det gamla depåområdet är skjuten på framtiden, oklart när sanering beräknas påbörjas. 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 avtalat förts över 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 2025 har bedömning om beräknad kostnad omvärderats men beräknas fortsatt bli 43,5 mnkr. Byggstart på det gamla depåområdet är skjuten på framtiden, ännu oklart när sanering beräknas påbörjas. 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 2024 och löper till tidtabellskiftet december 2031. Efter 2031 förlängs avtalet med 3 trafikår om det inte sagts upp 24 mån tidigare. Därefter övergår avtalet till löpande med 12 månaders uppsägning från vardera part.

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 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. Från 2026-07-01

omfattar avtalet fyra mobila förskolebussar under en optionsperiod till 2031-06-30 med en uppsägningstid på 6 månader.

På uppdrag av Trafik och Samhälle, Region Uppsala utförs hållplatservice i hela regionen. Avtalet trädde i kraft 2016 och förlängs med ett år i taget om det inte sägs upp av endera parten 18 månader tidigare.

Hyresavtal 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 75 999 tkr (74 843 tkr).

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

	2025	2024
Inom ett år	76 927	76 053
Senare än ett år men inom fem år	312 154	318 752
Senare än fem år	79 118	162 979
	468 199	557 784

Moderbolaget

Årets leasingkostnader avseende leasingavtal, uppgår till 75 999 tkr (74 843 tkr).

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

	2025	2024
Inom ett år	76 927	76 053
Senare än ett år men inom fem år	312 154	318 752
Senare än fem år	79 118	162 979
	468 199	557 784

**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.

	2025	2024
Azets Revision & Rådgivning AB		
Revisionsuppdrag	162	140
	162	140
PWC		
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	70	67
	70	67
Moderbolaget		
	2025	2024
Azets Revision & Rådgivning AB		
Revisionsuppdrag	147	125
	147	125
PWC		
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	70	67
	70	67

**Not 5 Anställda och personalkostnader
Koncernen**

	2025	2024
Medelantalet anställda		
Kvinnor	60	65
Män	468	462
	528	527
Löner och andra ersättningar		
Styrelse och verkställande direktör	1 699	1 888
Övriga anställda	252 192	241 561
	253 891	243 449
Sociala kostnader		
Pensionskostnader för styrelse och verkställande direktör	403	397
Pensionskostnader för övriga anställda	21 265	19 856
Övriga sociala avgifter enligt lag och avtal	76 924	74 090
	98 593	94 343
Totala löner, ersättningar, sociala kostnader och pensionskostnader	352 484	337 792

Könsfördelning bland ledande befattningshavare

Andel kvinnor i styrelsen	25 %	25 %
Andel män i styrelsen	75 %	75 %
Andel kvinnor bland övriga ledande befattningshavare	50 %	50 %
Andel män bland övriga ledande befattningshavare	50 %	50 %

Moderbolaget

	2025	2024
Medelantalet anställda		
Kvinnor	60	65
Män	468	462
	528	527
Löner och andra ersättningar		
Styrelse och verkställande direktör	1 699	1 888
Övriga anställda	252 192	241 561
	253 891	243 449
Sociala kostnader		
Pensionskostnader för styrelse och verkställande direktör	403	397
Pensionskostnader för övriga anställda	21 265	19 856
Övriga sociala avgifter enligt lag och avtal	76 924	74 090
	98 593	94 343
Totala löner, ersättningar, sociala kostnader och pensionskostnader	352 484	337 792

Könsfördelning bland ledande befattningshavare

Andel kvinnor i styrelsen	25 %	25 %
Andel män i styrelsen	75 %	75 %
Andel kvinnor bland övriga ledande befattningshavare	50 %	50 %
Andel män bland övriga ledande befattningshavare	50 %	50 %

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

	2025	2024
Andel av årets totala inköp som skett från andra företag i koncernen	33,79 %	42,54 %
Andel av årets totala försäljningar som skett till andra företag i koncernen	98,57 %	98,01 %

Moderbolaget

	2025	2024
Andel av årets totala inköp som skett från andra företag i koncernen	33,91 %	42,71 %
Andel av årets totala försäljningar som skett till andra företag i koncernen	98,57 %	98,02 %

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

	2025	2024
Skatt på årets resultat		
Aktuell skatt	-1	-75
Förändring av uppskjuten skatt	-4 952	-3 935
Totalt redovisad skatt	-4 953	-4 010

Avstämning av effektiv skatt

	2025		2024	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
Redovisat resultat före skatt		23 610		19 227
Skatt enligt gällande skattesats	20,6	-4 864		-3 961
Ej avdragsgilla kostnader	0,4	-95	0,3	-62
Ej skattepliktiga intäkter	0,0	6	-0,1	12
Övrigt	0,0		0,0	1
Redovisad effektiv skatt	21,0	-4 953	20,9	-4 010

Moderbolaget

	2025	2024
Skatt på årets resultat		
Aktuell skatt	-1	-75
Totalt redovisad skatt	-1	-75

Avstämning av effektiv skatt

	2025		2024	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
Redovisat resultat före skatt		15		123
Skatt enligt gällande skattesats	20,6	-3	20,6	-25
Ej avdragsgilla kostnader	21,4	-86	51,4	-63
Ej skattepliktiga intäkter	-580,6	88	-9,7	12
Redovisad effektiv skatt	5,9	-1	62,2	-76

**Not 8 Fordon
Koncernen**

	2025-12-31	2024-12-31
Ingående anskaffningsvärden	847 964	866 879
Inköp	85 778	2 842
Försäljningar/utrangeringar	-14 406	-21 757
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	919 337	847 964
Ingående avskrivningar	-529 568	-498 904
Försäljningar/utrangeringar	14 406	21 757
Årets avskrivningar	-44 304	-52 420
Utgående ackumulerade avskrivningar	-559 466	-529 568
Utgående redovisat värde	359 871	318 396

Moderbolaget

	2025-12-31	2024-12-31
Ingående anskaffningsvärden	847 964	866 879
Inköp	85 778	2 842
Försäljningar/utrangeringar	-14 406	-21 757
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	919 337	847 964
Ingående avskrivningar	-529 568	-498 904
Försäljningar/utrangeringar	14 406	21 757
Årets avskrivningar	-44 304	-52 420
Utgående ackumulerade avskrivningar	-559 466	-529 568
Utgående redovisat värde	359 871	318 396

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

	2025-12-31	2024-12-31
Ingående anskaffningsvärden	36 020	27 091
Inköp		8 929
Försäljningar/utrangeringar	-375	
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	35 645	36 020
Ingående avskrivningar	-24 341	-19 976
Försäljningar/utrangeringar	375	
Årets avskrivningar	-4 311	-4 365
Utgående ackumulerade avskrivningar	-28 277	-24 341
Utgående redovisat värde	7 368	11 679

Moderbolaget

	2025-12-31	2024-12-31
Ingående anskaffningsvärden	35 073	26 144
Inköp		8 929
Försäljningar/utrangeringar	0	
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	35 073	35 073
Ingående avskrivningar	-23 495	-19 229
Årets avskrivningar	-4 217	-4 266
Utgående ackumulerade avskrivningar	-27 712	-23 495
Utgående redovisat värde	7 360	11 577

Not 10 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

Koncernen

	2025-12-31	2024-12-31
Förutbetalda kostnader	5 377	4 673
Ersättning för höga sjukkostnader		100
	5 377	4 773

Moderbolaget

	2025-12-31	2024-12-31
Förutbetalda kostnader	5 269	4 524
Ersättn för höga sjuklöner	0	100
	5 269	4 624

Not 11 Avsättningar

Koncernen

	2025-12-31	2024-12-31
Uppskjuten skatteskuld		
Belopp vid årets ingång	-37 241	-33 306
Under året ianspråktaga belopp	-4 952	-3 935
	-42 192	-37 241
Övriga avsättningar		
Belopp vid årets ingång	-21 750	-21 750
	-21 750	-21 750
Specifikation övriga avsättningar		
Garantiåtaganden marksanering	-21 750	-21 750
	-21 750	-21 750

Moderbolaget

	2025-12-31	2024-12-31
Övriga avsättningar		
Belopp vid årets ingång	-21 750	-21 750
	-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 2025-12-31	Lånebelopp 2024-12-31
Kommuninvest grönt lån -22	2,66	60 671	70 005
Kommuninvest grönt lån -25	2,59	88 125	
		148 796	70 005
Kortfristig del av långfristig skuld		16 834	9 334

Moderbolaget

Nedan framgår fördelning av långfristiga lån.

Långgivare	Räntesats %	Lånebelopp 2025-12-31	Lånebelopp 2024-12-31
Kommuninvest grönt lån -22	2,66	60 671	70 005
Kommuninvest grönt lån -25	2,59	88 125	
		148 796	70 005
Kortfristig del av långfristig skuld		16 834	9 334

Not 13 Checkräkningskredit

Koncernen

	2025-12-31	2024-12-31
Beviljat belopp på checkräkningskredit uppgår till	100 500	100 500
Utnyttjad kredit uppgår till	0	0

Moderbolaget

	2025-12-31	2024-12-31
Beviljat belopp på checkräkningskredit uppgår till	100 000	100 000
Utnyttjad kredit uppgår till	0	0

Not 14 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

Koncernen

	2025-12-31	2024-12-31
Upplupna löner	3 410	2 784
Upplupna semesterlöner och kompskuld	20 172	20 452
Övriga poster	12 228	6 321
	35 810	29 556

Moderbolaget

	2025-12-31	2024-12-31
Upplupna löner	3 410	2 784
Upplupna semesterlöner och kompskuld	20 172	20 452
Övriga poster	12 213	6 306
	35 795	29 542

**Not 15 Justering för poster som inte ingår i kassaflödet
Koncernen**

	2025-12-31	2024-12-31
Avskrivningar	48 614	56 786
Vinst vid försäljning av anläggningstillgångar		-259
	48 614	56 527

Moderbolaget

	2025-12-31	2024-12-31
Avskrivningar	48 520	56 686
Vinst vid försäljning av anläggningstillgångar		-259
	48 520	56 427

**Not 16 Resultat från andelar i koncernföretag
Moderbolaget**

	2025	2024
Erhållna utdelningar	-337	0
Resultat vid avyttringar	-63	0
	-400	0

**Not 17 Bokslutsdispositioner
Moderbolaget**

	2025	2024
Förändring av överavskrivningar	-24 038	-19 100
Erhållna koncernbidr	92	49
	-23 946	-19 051

**Not 18 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar
Moderbolaget**

Passagerarräkningssystem

	2025-12-31	2024-12-31
Ingående anskaffningsvärden	0	8 479
Inköp		450
Omklassificeringar		-8 929
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	0	0
Utgående redovisat värde	0	0

**Not 19 Andelar i koncernföretag
Moderbolaget**

	Org.nr.	Säte	Kapitalandel (%)		
AB Prebus	556214-3882	Uppsala	100		
	Kapital- andel %	Rösträtts- andel %	Antal aktier	Bokfört värde 25-12-31	Bokfört värde 24-12-31
AB Prebus	100	100	5500	681	681
Uppsala Läns Trafik AB	0	0	0	<u>0</u>	<u>1252</u>
Summa				681	1933
				2025-12-31	2024-12-31
Ingående anskaffningsvärden				1 933	1 933
Försäljningar				-1 252	
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden				681	1 933
Utgående redovisat värde				681	1 933

Not 20 Specifikation andelar i koncernföretag (utan marknadsvärde)

Koncernen

Moderbolaget

Namn	Kapital- andel	Rösträtts- andel	Antal andelar	Bokfört värde
AB Prebus	100%	100%	5 500	681 681
	Org.nr	Säte		
AB Prebus	556214-3882	Uppsala		

Not 21 Antal aktier och kvotvärde

Moderbolaget

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

Not 22 Disposition av vinst eller förlust

Moderbolaget

2025-12-31

Förslag till vinstdisposition

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel:

balanserad vinst	25 751
årets vinst	14
	25 765
disponeras så att i ny räkning överföres	25 765 25 765

Not 23 Obeskattade reserver

Moderbolaget

	2025-12-31	2024-12-31
Akkumulerade överavskrivningar	204 818 204 818	180 780 180 780
Uppskjuten skatt avseende obeskattade reserver	42 192	37 241

**Not 24 Uppskjuten skatteskuld på obeskattade reserver
Moderbolaget**

	2025-12-31	2024-12-31
Belopp vid årets ingång	37 241	33 306
Årets avsättningar	4 952	3 935
Belopp vid årets utgång	42 192	37 241

**Not 25 Skulder som avser flera poster
Moderbolaget**

Företagets lån hos Kommuninvest om 148 796 000 tkr redovisas under följande poster i balansräkningen.

	2025-12-31	2024-12-31
Långfristiga skulder		
Grönt lån Kommuninvest -22	-51 337	-60 671
Grönt lån Kommuninvest -25	-80 625	
	-131 962	-60 671
Kortfristiga skulder		
Grönt lån Kommuninvest -22	-9 334	-9 334
Grönt lån Kommuninvest -25	-7 500	
	-16 834	-9 334

**Not 26 Långfristiga skulder
Moderbolaget**

	2025-12-31	2024-12-31
Förfaller senare än fem år efter balansdagen		
Kommuninvest grönt lån 2022	14 001	23 335
Kommuninvest grönt lån 2025	50 625	
Skulder till dotterbolag		1 697
	64 626	25 032

**Not 27 Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut
Koncernen**

Efter balansdagen har det rådande läget i omvärlden med bla krig i Mellanöstern samt USAs president Trumps utspel lett till stor osäkerhet, bla har säkerhetsläget försämrats. Detta samt införandet av protektionistisk politik med tex handelstullar får effekt på världshandeln vilket kan få konsekvenser för bolaget. Risken för IT-attacker är fortsatt hög.

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.

Årsredovisningen beslutades 2026-03-19

Uppsala

Underskriven den dag som framgår av min elektroniska underskrift

Johan Sundman
Ordförande

Peter Book

Ingela Marklund

Mia Nordström

Niclas Malmberg

Kjell Haglund

Rickard Daxner

Stefan Granath

Stefan von Below
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den dag som framgår av min elektroniska underskrift

Azets Revision & Rådgivning AB

Per Hammar
Auktoriserad revisor

This document has been digitally signed and sealed using Capego SmartSign in accordance with the EU regulation known as eIDAS. The signatures within this original file carry legal validity and are binding in all EU states.

Important: Please refrain from making any changes to this file as it may impact its integrity.



All the original signatures incorporated in this document file strictly adhere to the provisions set forth by the European eIDAS regulation. They have been constructed in accordance with the PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) standard, as stipulated by the technical regulations specified in ETSI (European Telecommunications Standards Institute) 319 142. The signatures have been securely encoded within this document file, and the subsequent page(s) provide a visual representation of the encoded signatures.

These signatures hold legal weight and are enforceable in all EU states as regulated by eIDAS.

Read more: <https://www.wolterskluwer.com/sv-se/solutions/capego/capego-smartsign/trust-center-sweden>

2026-03-19 14:26:15 UTC+00:00

VD

STEFAN VON BELOW



SE BankID - fc9c41f0-e06f-47ba-b19e-ba4c31a80dcd

2026-03-19 14:26:42 UTC+00:00

Styrelseledamot

MIA NORDSTRÖM



SE BankID - 55da577a-c860-41b2-a656-e927810dfc2b

2026-03-19 14:27:12 UTC+00:00

Styrelseledamot

Margareta Ingela Maria Mark...



SE BankID - 999d0a82-5bbf-44a7-bb0d-a9862ac3bb3c

2026-03-19 14:27:41 UTC+00:00

Styrelseledamot

STEFAN GRANATH



SE BankID - 2f129173-fda1-460f-8c61-f2e625bba7a

2026-03-19 14:28:12 UTC+00:00

Ordförande

JOHAN SUNDMAN



SE BankID - b1b17596-fd33-4f7c-9ac8-89ec0e9fe89b

2026-03-19 14:29:40 UTC+00:00

Styrelseledamot

KJELL HAGLUND



SE BankID - aafc3125-891c-4031-8f4e-36a00b8916d8

2026-03-19 14:30:32 UTC+00:00

Styrelseledamot

Niclas Fredrik Olof Malmberg



SE BankID - 30f7445a-5b9a-40ea-9b40-4d830eab1773

2026-03-19 14:32:54 UTC+00:00

Styrelseledamot

Rickard Daxner



SE BankID - e284a637-9b05-4269-b09a-c090ac6ed8b8

2026-03-19 14:51:49 UTC+00:00

Styrelseledamot

Rolf Peter Book



SE BankID - e19eae93-87e8-46aa-891b-c5bdd6e65561

2026-03-19 17:33:55 UTC+00:00

Auktoriserad revisor

PER G HAMMAR



SE BankID - 5571ff1e-a82f-45e5-b9bd-34ed8b750bb7

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Gamla Uppsala Buss Aktiebolag

Org.nr 556036-0959

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för moderbolaget och koncernen för år 2025.

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 2025 och av dess 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 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 revisorssed 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 den 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 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 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 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.
- planerar och utför vi koncernrevisionen för att inhämta tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för företag eller affärsenheter inom koncernen som grund för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Vi ansvarar för styrning, övervakning och genomgång av det revisionsarbete som utförts för koncernrevisionens syfte. 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 moderbolaget och koncernen för år 2025 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 revisionsssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed 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 verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets 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 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 revisionsssed 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 revisionsssed 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 dag som framgår av vår elektroniska underskrift
Azets Revision & Rådgivning AB

Per Hammar
Auktoriserad revisor

PENNEO

Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Dokumentet är signerat genom Penneo™ för säker digital signering. Tecknarnas identitet har lagrats, och visas nedan.

"Med min signatur bekräftar jag innehållet och alla datum i detta dokumentet."

PER G HAMMAR

Undertecknare

Serienummer: 1140a9198254e3[...]2141b8a91eacc

IP: 78.77.xxx.xxx

2026-03-19 17:37:37 UTC



Detta dokument är undertecknat digitalt via [Penneo.com](https://penneo.com). De signerade uppgifternas integritet är validerad med hjälp av ett beräknat hashvärde för originaldokumentet. Alla kryptografiska bevis är inbäddade i denna PDF, vilket säkerställer både autenticitet och möjlighet till framtida validering.

Detta dokument är försett med ett kvalificerat elektroniskt sigill. För mer information om Penneos kvalificerade betrodda tjänster, se <https://eutl.penneo.com>.

Så här verifierar du dokumentets äkthet:

När du öppnar dokumentet i Adobe Reader kan du se att det är certifierat av **Penneo A/S**. Detta bekräftar att dokumentets innehåll förblir oförändrat sedan tidpunkten för undertecknandet. Bevis för de enskilda undertecknarnas digitala signaturer bifogas dokumentet.

De kryptografiska bevisen kan kontrolleras med hjälp av Penneos validator, <https://penneo.com/validator>, eller andra valideringsverktyg för digitala signaturer.

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

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

Uppdrag och ansvarsfördelning

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2025 på sidorna 8-35 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen i enlighet med den äldre lydelsen som gällde före den 1 juli 2024.

Granskningens inriktning och omfattning

Vår granskning har skett enligt FARs rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Detta innebär att vår granskning av hållbarhetsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisions sed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande.

Uttalande

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Uppsala den 19 mars

Azets Revision & Rådgivning AB



Per Hammar
Auktoriserad revisor

För kännedom
Fullmäktige i Region Uppsala

Granskningsrapport för 2025

Jag, av fullmäktige i Region Uppsala utsedd lekmannarevisor, har granskat Gamla Uppsala Buss AB:s verksamhet för 2025. 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. Under året har jag låtit genomföra en grundläggande granskning av bolagets styrning, kontroll och åtgärder samt måluppfyllelse vad gäller verksamhet och ekonomi.

Jag anser att de revisionsbevis jag inhämtat är tillräckliga som grund för mitt uttalande nedan. Utifrån genomförd granskning gör jag följande bedömningar avseende revisionsåret 2025:

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.

Uppsala, datum enligt digital signatur

Cecilia Forss
Lekmannarevisor

Deltagare

ÖHRLINGS PRICEWATERHOUSECOOPERS AB 556029-6740 Sverige

CECILIA FORSS Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2026-03-27 11:55:37 UTC

Undertecknare

Datum

Namn returnerat från Svenskt BankID: Cecilia Forss

Cecilia Forss

Leveranskanal: E-post





Suttings gränd 3 • Box 167 • 751 04 UPPSALA
Tel: 018-444 58 00 • www.gub.se