

# **Budget 2022**

---

GS Buss AB

## Innehållsförteckning

<b>1 Sammanfattning .....</b>	<b>3</b>
<b>2 Mål för verksamheten .....</b>	<b>4</b>
2.1 Kommunfullmäktiges budget .....	4
2.2 Affärs-/verksamhetsplan.....	4
2.3 Styrelseinriktning.....	4
2.4 Övriga mått och nyckeltal.....	4
<b>3 Ekonomiska mål .....</b>	<b>6</b>
3.1 Beräkningsprinciper.....	6
3.2 Resultaträkning .....	6
3.3 Investeringsredovisning.....	7

# 1 Sammanfattning

Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB (GSK) utgör moderbolag för bolagen som ingår i koncernen.

Göteborgs Stads ändamål med verksamheten är att tillgodose stadens behov av en effektiv, miljö- och kvalitetsmässig kollektivtrafik samt därtill hörande tjänster och produkter inom trafikområdet. Verksamheten ska genomföras på affärsmässiga grunder.

GS Buss AB (GS Buss) är helägt av GSK och har följande uppdrag. GS Buss uppdrag är att erbjuda en effektiv, miljö- och kvalitetsmässig kollektiv busstrafik samt därtill hörande tjänster och produkter inom trafikområdet.

Vår största kund är Västtrafik som upphandlar kollektivtrafik för hela Västra Götaland. Från december 2020 är också Västtrafik vår kund avseende bussdepå och depåskötsel för bussar på Kville. Vi säljer också depåtjänster till Vy Flygbussarna AB på depå Kruthusgatan.

Trafikavtal Centrum som upphandlades av Västtrafik 2011 och startade 2012 trafikerar vi linjerna 16X, 17, 59, 60 och 62 med 65 bussar.

GS Buss deltog i Västtrafiks upphandling Trafik 2022 Göteborg Centrum Nordost men tilldelades inget avtal och är således utan avtal om trafik och måste avveckla verksamheten. De nya avtalen har tilldelats Keolis för trafikåtagande 21 Stombuss och Nobina för trafikåtagande 22 Centrum Nordost. Ett projekt pågår för att avveckla verksamheten på för GS Buss bästa sätt så att inte resurser förspills och att vi kan leverera trafik utan påverkan av avvecklingen. Trafikavtalet med Västtrafik pågår i full utsträckning fram till och med 2022-06-12.

På bussdepå Kville har vi från 2020-12-13 avtal med Västtrafik om att tillhandahålla bussdepå för ca 120 bussar och se till att depån fungerar på ett bra sätt för operatören Transdev. Vi har också en egen plåtverkstad för reparationer av kollisionsskador. Avtalet med Västtrafik sträcker sig till 2023-12-31 och diskussioner pågår om en förlängning av avtalet till 2024-12-31. I samband med dessa diskussioner kommer moderbolaget GSK att överväga var denna verksamhet ska organiseras inom koncernen.

## Förutsättningar 2022

Trafikavtalen med Västtrafik pågår i full utsträckning fram till och med 2022-06-12. Avvecklingsaktiviteter såsom uppsägningar av medarbetare, förberedelse för avflyttning, försäljning och avrustning av fordon och tillgångar pågår under våren. Samtidigt planeras för avveckling av IT-tjänster och hur arkiv ska tas om hand och så småningom överlämnas till regionarkivet. Enligt arkivlagen ska originalhandlingar, från 2019-01-01, överlämnas i ett ordnat skick till Regionarkivet inom tre månader efter en avveckling av bolaget.

Budgeten för trafikområdet beräknas för hela året men den övervägande verksamheten och intäkterna upphör vid halvårsskiftet.

Trafikproduktionen ändras mycket lite jämfört med 2021 så många förutsättningar har kunnat beräknas enligt liknande förutsättningar som första halvåret 2021. Västtrafik har påbörjat en diskussion om att man kommer att teckna ett tilläggsavtal om resandeincitament och bonus för kundnöjdhet på liknande sätt som man gjorde 2021 och i budget har vi tagit hänsyn till detta.

Bussdepå Kville kommer att finnas kvar hela året och budget beräknas för de intäkter och kostnader som uppkommer genom egen verksamhet.

För avveckling av verksamheten har tre heltidsresurser beräknats för andra halvåret.

## 2 Mål för verksamheten

### 2.1 Kommunfullmäktiges budget

#### Mål för bolaget/koncernen

##### Övergripande ansvar

Bolagsklustret ska tillgodose stadens behov av en effektiv, miljö och kvalitetsmässig kollektivtrafik samt där till hörande tjänster och produkter inom trafikområdet.

##### Övergripande verksamhetsmål

Göteborg är en stad med hållbar mobilitet och god framkomlighet.

##### Kommunfullmäktiges mål för klustret

Kollektivtrafikens andel som transportmedel har ökat.

##### Kommunfullmäktiges inriktning för klustret

Det är Västra Götalandsregionen som är huvudman för kollektivtrafik i Göteborg och Västra Götaland. Göteborg har även ett stort ansvar för att kollektivtrafiken håller god standard och är ett attraktivt transportmedel. En väl fungerande kollektivtrafik är av stor vikt för att skapa en effektiv attraktiv samt en hållbar och nära stad.

### 2.2 Affärs-/verksamhetsplan

På grund av beslut i kommunfullmäktige om försäljning eller avveckling av bolagen GS Buss AB samt GS Trafikantservice AB, så har ingen affärsplan upprättats i dessa bolag för 2022.

### 2.3 Övriga mått och nyckeltal

#### Mål (kund- och verksamhetsrelaterade)

Mått/nyckeltal	Mål 2022	Prognos aug 2021	Utfall 2020	Utfall 2019
Antal resande med våra linjer*	*	11 045 000	12 100 000	17 200 000
Resandeförändring*	*	-36%	-30%	+4,2%
Utförd trafik av totalt planerad	99,90%	99,90%	99,93%	99,91%

\* Produktionen sker endast 5 månader och 12 dagar samt resandeutvecklingen är ytterst osäker. Vi följer resandet som nyckeltal men sätter ej mål för 2022.

## Mål inom personalområdet

Mått/nyckeltal	Mål 2022	Prognos aug 2021	Utfall 2020	Utfall 2019
Sjukfrånvaro korttid	3,3 % *	3,0 %	3,0 %	2,2 %
Sjukfrånvaro långtid	7,0 % *	6,8 %	6,8 %	4,9 %

\* Avser perioden januari - maj 2022.

## Kommentarer till händelser inom personalområdet

GS Buss avslutar trafikavtal Centrum 2022-06-13 och har som övergripande mål att leverera trafiktjänsterna fullt ut. De flesta medarbetarna kommer att vara eller bli uppsagda under perioden och en del kanske söker och får nya arbeten innan vårt avtal har tagit slut. Vi måste därför arbeta hårt med planering, prognoser och riskbedömningar för att möta utmaningen på bästa sätt.

### 3 Ekonomiska mål

#### 3.1 Beräkningsprinciper

Budgeten beräknas på gällande avtal där den trafikavtalet med Västtrafik löper från årets början till och med 2022-06-12. Indexering av intäkterna för trafikavtalet har beräknats utifrån en svag utveckling och med spridning över året enligt historik.

Västtrafik har påbörjat en diskussion om att man kommer att teckna ett tilläggsavtal om resandeincitament och bonus för kundnöjdhet på liknande sätt som man gjorde 2021 och i budget har vi tagit hänsyn till detta.

För Depå Kville löper avtalet med Västtrafik på helår.

#### 3.2 Resultaträkning

Tkr	Budget 2022	Prognos aug 2021	Budget 2021	Bokslut 2020
Intäkter	203 710	230 770	204 810	221 026
Kostnader	-194 510	-206 320	-188 406	-196 763
<b>Resultat före fin. poster</b>	<b>9 200</b>	<b>24 450</b>	<b>16 404</b>	<b>24 263</b>
Finansiella intäkter	300	350	0	206
Finansiella kostnader	0	0	0	-15
<b>Resultat efter fin. poster</b>	<b>9 500</b>	<b>24 800</b>	<b>16 404</b>	<b>24 454</b>

#### Kommentarer till resultaträkningen

##### Intäkter

Trafikproduktionen beräknas under perioden 2022-01-01 till och med 2022-06-12 och ändras mycket lite jämfört med motsvarande period 2021 så många förutsättningar har kunnat beräknas enligt liknande förutsättningar som första halvåret 2021.

I intäkterna från Västtrafik ingår fakturering av samtliga kostnader för laddstationer för elbussar och merkostnad för 10 elbussar enligt tilläggsavtal.

Efter avtalsslut kommer bussar och en del inventarier att säljas varvid en betydande intäkt för framförallt bussar uppstår.

Vi har fört en dialog med vår kund på Kruthusgatan, Vy Flygbussarna AB, och gjort en gemensam bedömning med dem om deras produktion för de första tre månaderna 2022. Från 2022-04-01 avslutar de sin tid hos oss och flyttar från depå Kruthusgatan. De köper drivmedel och tank och tvätt av GS Buss.

På bussdepå Kville har avtal med Västtrafik om att tillhandahålla bussdepå för ca 120 bussar och se till att depån fungerar på ett bra sätt för operatören Transdev.

Verksamheten har beräknats på helår och intäkterna består av hyresintäkter, skötsel och underhåll av depån samt tjänster från vår plåtverkstad.

## **Kostnader**

I drift/material/tjänster ingår service- och reparationsavtal för både nya elbussar och äldre gasledbussar. Här ingår också kostnader för service och underhåll av laddstationer.

Lokalkostnaderna är beräknade utifrån underhålls- och mediabehov samt hyresnivåer i gällande avtal och med hänsyn till kostnadsutvecklingen.

Personalkostnaderna är beräknade utifrån produktion och lönenivåer. Särskild hänsyn har tagits till att många medarbetare som avslutar sin anställning i juni kommer att ha kvarvarande semesterdagar som kommer att betalas ut som kontant lön.

För avveckling av verksamheten har tre heltidsresurser beräknats för andra halvåret.

Avskrivning av bussar och inventarier sker enligt plan under första halvåret. Efter avtalsslut kommer bussar och en del inventarier att säljas varvid betydande restvärde för framför allt bussar finns.

### **3.3 Investeringsredovisning**

Inga nu kända investeringar finns att redovisa.