

Delårsrapport augusti 2022 bolag

GS Buss AB
2022

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
2	Väsentlig styrinformation till kommunstyrelsen	4
2.1	Verksamhetens utveckling	4
2.1.1	Mått/nyckeltal som beskriver verksamhetens utveckling	4
2.1.2	Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling	4
2.1.3	Övrig väsentlig information till kommunstyrelsen	5
2.2	Kommunfullmäktiges budgetmål.....	5
2.2.1	Riktade övergripande verksamhetsmål.....	5
2.2.2	Styrelsespecifika mål från KF.....	5
2.2.3	Verksamhetsnära mål	5
3	Övrig uppföljning till kommunstyrelsen	6
3.1	Utveckling inom personalområdet	6
3.1.1	Mått/nyckeltal som beskriver utvecklingen ur ett HR-perspektiv	6
3.1.2	Analys av situationen inom HR-området.....	7
3.1.3	Långsiktig kompetensförsörjning.....	7
3.2	Ekonomisk uppföljning.....	7
3.2.1	Utfall till och med perioden.....	7
3.2.2	Prognos.....	8
3.2.3	Investeringsredovisning	8
3.2.4	Ekonomiska konsekvenser som en följd av kriget i Ukraina	8

1 Sammanfattning

Det trafikavtal som GSB trafikerat, med Västtrafik som huvudman, gällde från och med juni 2012 och avsåg linjetrafik i område Trafik Göteborg Centrum. Avtalet sträckte sig till och med 2022-06-12 och omfattade en årsproduktion om 2,7 miljoner tidtabellskilometer och 155 000 tidtabellstimmar. Trafiken kördes med 65 egenägda bussar, varav 30 var drevs med el. Personalstyrkan omfattade ca 200 förare (ca 120 fast anställda), 15 chefer och tjänstemän samt 8 tekniker och övrig personal. Bolaget bedriver dessutom depåverksamhet i avtal med Västtrafik samt en verkstad vid Depå Kville.

Under hösten 2020 genomförde Västtrafik en ny upphandling för det aktuella trafikområdet, med vissa förändringar i avtalets omfattning. GSB lämnade in ett anbud på detta i början av 2021.

I april 2021 kom Västtrafik med beskedet att GSB inte fick tilldelning i något av de inlämnade anbuden och GSB står därmed utan avtal om att bedriva linjetrafik efter det nuvarande avtalets utgång 2022-06-12. VD beslutade då att starta ett avvecklingsprojekt inom GSB eftersom bolaget kommer vara utan trafikavtal med Västtrafik i juni 2022. Projektet har löpande avrapporterats på samtliga styrelsemöten i GSK och GSB under hösten 2021 och under första halvåret 2022.

Under första halvåret 2022 har stor energi lagts på att leverera trafik till normal målnivå, vilket bolaget lyckats med. För att säkerställa att trafiken upprätthölls personellt erbjöds timanställda förare visstidsanställning, med fasta scheman, fram tills att trafikavtalet upphör. För att fånga upp signaler om avgångar hos nyckelpersoner gjordes kontinuerliga riskanalyser samt samtal med berörda medarbetare.

Sammanfattningsvis kan sägas att GSB levererade trafik på en hög nivå ända fram till sista dagen och alla medarbetare ska ha ett stort tack för goda insatser.

I början av juli var de flesta delarna av avvecklingen gjord och den del som återstår är kring arkiv och IT-frågor.

GSB:s återstående verksamhet består nu av Depå Kville. På depån har drygt 100 bussar uppställningsplats samt servicehall för daglig skötsel och verkstad. Trafikbolaget som använder depån idag är Transdev Sverige AB. GSB:s verksamhet vid Depå Kville har fem anställda och en omsättning på ca 18 mkr (2022). Nuvarande avtal med Västtrafik för depåverksamheten gäller till och med 2023-12-31. Västtrafik har eventuella planer på en förlängning av depåverksamheten då bygget av en ny depå vid Järnbrott i Västra Frölunda är försenat. En utredning om vad hur denna verksamhet ska hanteras framöver pågår.

2 Väsentlig styrinformation till kommunstyrelsen

2.1 Verksamhetens utveckling

2.1.1 Mått/nyckeltal som beskriver verksamhetens utveckling

Effektmått och övriga mått/nyckeltal

Mått/nyckeltal	Utfall 2020	Utfall 2021	Utfall perioden 2022	Prognos helår 2022
Resande (miljontals)	12,1	11,3	4,5	-
Resandeförändring jfr 2021	-	-	+46%	-
Utförd trafik	99,93%	99,83%	99,90%	-

GS Buss avslutade trafikavtalet med Västtrafik den 13 juni 2022 och jämförelser med helår och helårsprognoser är därför inte tillämpligt.

Volym-, intäkts- och kostnadsutveckling

Mått	Utfall perioden jämfört med samma period föregående år	Prognos helår jämfört med helår föregående år

2.1.2 Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling

<i>Orsak till att avvikelsen uppstått</i>
<i>Konsekvenser för de verksamheten är till för</i>
<i>Konsekvenser för organisation, medarbetare och chefer</i>
<i>Ekonomiska konsekvenser</i>
<i>Vidtagna åtgärder</i>

2.1.3 Övrig väsentlig information till kommunstyrelsen

Det trafikavtal som GSB trafikerat, med Västtrafik som huvudman, gällde från och med juni 2012 och avsåg linjetrafik i område Trafik Göteborg Centrum. Avtalet sträckte sig till och med 2022-06-12. Under hösten 2020 genomförde Västtrafik en ny upphandling för det aktuella trafikområdet, med vissa förändringar i avtalets omfattning. GSB lämnade in ett anbud på detta i början av 2021.

I april 2021 kom Västtrafik med beskedet att GSB inte fick tilldelning i något av de inlämnade anbuden och GSB stod därmed utan avtal om att bedriva linjetrafik efter det nuvarande avtalets utgång 2022-06-12.

Ett projekt för att sälja GSB påbörjades under våren 2020 med hjälp av extern konsulthjälp. Under projektets gång förlorades anbudet om att bedriva fortsatt linjetrafik efter 2022-06-12. Bolaget förlorade därmed sin attraktivitet i försäljningshänseende, och det aktiva arbetet med försäljning avslutades.

Från våren 2021 har bolaget bedrivit ett avvecklingsprojekt för att säkerställa ett kontrollerat och kostnadseffektivt avslut av trafikavtalet. Sista bussen körde in till depå Kruthusgatan 13 juni 2022 kl.01:47. I skrivande stund är merparten av avvecklingen av trafikavtalet klart, återstår arbete med IT- och arkivfrågor. Avvecklingen har gått mycket bra till låga kostnader.

2.2 Kommunfullmäktiges budgetmål

2.2.1 Riktade övergripande verksamhetsmål

Den största verksamhetsdelen, linjetrafik har avvecklats efter avtalsslut 2022-06-12. Ingen affärsplan upprättad för 2022 och därav ingen särskild rapportering kring de övergripande målen.

2.2.2 Styrelsespecifika mål från KF

2.2.3 Verksamhetsnära mål

Ingen rapportering med hänvisning till avvecklingen av linjetrafiken

3 Övrig uppföljning till kommunstyrelsen

3.1 Utveckling inom personalområdet

3.1.1 Mått/nyckeltal som beskriver utvecklingen ur ett HR-perspektiv

	Aktuell period (ack sedan årets början)	Motsvarande period föregående år (ack sedan årets början)	Prognos 2022	Utfall dec 2021
Total sjukfrånvaro (%)	11,4%	10%		9,5%
Antal tillsvidareanställda bolagsexterna avgångar	127	2		
Antal tillsvidareanställda bolagsexterna rekryteringar	0	1		
Bolagsextern personalomsättning* (%)				0,7%

Det trafikavtal som GSB trafikerat, med Västtrafik som huvudman, gällde från och med juni 2012 och avsåg linjetrafik i område Trafik Göteborg Centrum. Avtalet sträckte sig till och med 2022-06-12. Personalstyrkan omfattade ca 200 förare (ca 120 fast anställda), 15 chefer och tjänstemän samt 8 tekniker och övrig personal. Bolaget bedriver dessutom depåverksamhet i avtal med Västtrafik samt en verkstad i Kville.

Under hösten 2020 genomförde Västtrafik en ny upphandling för det aktuella trafikområdet, med vissa förändringar i avtalets omfattning. GSB lämnade in ett anbud på detta i början av 2021.

I april 2021 kom Västtrafik med beskedet att GSB inte fick tilldelning i något av de inlämnade anbuden och GSB stod därmed utan avtal om att bedriva linjetrafik efter det nuvarande avtalets utgång 2022-06-12.

Efter MBL-förhandlingar i juni 2021 har samtlig personal inom Trafikenhet Centrum sagts upp och efter juli 2022 finns inga medarbetare anställda. Inom GS Buss återstår endast sju medarbetare, vilket efter september månad kommer att vara fem medarbetare, på Depå Kville.

Inga ytterligare rekryteringar är planerade och en utredning om Depå Kvilles framtid och vad som ska hända med bolaget GS Buss pågår.

3.1.2 Analys av situationen inom HR-området

Som beskrivits ovan återstår fem medarbetare på Depå Kville och utredning pågår om enhetens framtid. Avtal finns fram till utgången av 2023.

3.1.3 Långsiktig kompetensförsörjning

Ingen långsiktig kompetensförsörjning är planerad.

3.2 Ekonomisk uppföljning

Resultaträkning i sammandrag

Belopp i mkr	Period				Helår			
	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall fg år	Prognos	Fg prognos	Budget	Bokslut fg år
Intäkter	203,9	195,0	8,9	152,7	211,4	209,9	202,2	234,9
Kostnader	-189,9	-185,4	-4,5	-131,1	-199,4	-197,5	-193,0	-213,8
Rörelseresultat	14,0	9,6	4,4	21,6	12,0	12,4	9,2	21,1
Finansiella intäkter	0,8	0,2	0,6	0,2	1,5	0,3	0,3	0,4
Finansiella kostnader	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultat efter fin. poster	14,8	9,8	5,0	21,8	13,5	12,7	9,5	21,5

3.2.1 Utfall till och med perioden

Intäkter

Intäkterna avseende linjetrafik är ungefär hälften så stora under 2022 jämfört med föregående år beroende på att trafikavtalet upphörde i mitten av juni.

Trafikintäkterna blev ca 2 mkr högre än budget tack vare en gynnsam indexutveckling.

Dessutom har intäkterna ökat för de poster som vidarefaktureras till kund, till exempel uppvärmningskostnader på grund av högre priser, och bränsle på grund av högre pris och förbrukning.

Att intäkterna ligger i samma nivå som föregående år, trots halvårsdrift, beror på att samtliga 65 bussar som användes i linjetrafiken har avyttrats för en köpeskilling om ca 78 mkr.

Kostnader

Kostnaderna har påverkats av höga energipriser, både gällande drivmedel och uppvärmning. Drivmedlen har man dock kompenserats för tack vare trafikavtalets indexklausul. Den del av uppvärmningskostnaderna som uppkommit på Kvilledepån har man också till stor del kompenserats för, då 80% av faktiska uppvärmningskostnader vidarefaktureras till Västrafik.

De kostnader som blivit lägre än budget är främst de som avser underhåll av

fastighet och reparation av fordon. De kostnader som i budget avsatts för att klara av ett avtalsavslut och en överlämning till ny trafikoperatör behövde inte utnyttjas till fullo.

Kostnaderna har också påverkats av försäljningen av bolagets 65 bussar, men skillnaden handlar mest om bokföringsteknik; bussförsäljningen medförde ingen märkbar avvikelse mot budget på resultatnivå.

3.2.2 Prognos

Intäkter

Eftersom trafikintäkterna upphörde i och med avtalsavslut, är det endast intäkterna för depå Kille som behövt approximeras i prognosen. De intäkter som på helår överstiger budget är huvudsakligen kostnader som vidarefaktureras till kund, till exempel för bränsle och uppvärmning av lokal. Då energipriserna fluktuerat kraftigt under året, är denna post mycket osäker för resten av året. Helårets intäkter påverkas positivt av den pandemirelaterade ersättningen för sjuklönekostnader, som uppgick till ca 0,8 mkr.

Kostnader

Även på kostnadssidan är det i stort sett endast kostnaderna för depå Kville som har behövt approximeras för resten av året. Särskilt osäkra är posterna som avser uppvärmning av lokal. Dock vidarefaktureras 80% av dessa till Västtrafik, så på resultatnivå är osäkerheten mindre.

På helåret är det framför allt kostnader för reparation och underhåll av lokaler och fordon som har blivit lägre. Det var i budget svårt att uppskatta vad ett avtalsavslut och en överlämning av lokaler till ett annat trafikföretag skulle innebära.

3.2.3 Investeringsredovisning

3.2.3.1 Projektredovisning investeringsobjekt, pågående och kommande projekt enligt investeringsplaner

Benämning projekt enl. inv. plan, i mnkr	Budget per projekt	Ack utfall tom perioden	Aktuell prognos för hela projektet	Beräknas färdigt (år, kv)

Inga pågående eller kommande investeringar.

3.2.4 Ekonomiska konsekvenser som en följd av kriget i Ukraina

Belopp i tkr	Utfall till och med 31 aug	Prognos helår
Kostnader för flyktmottagande	0	0
Övriga intäkter	0	0
Bedömd nettokostnad	0	0