



Foto: Michael Erhardsson, Most Photos

Ny rapport om upphandlad svensk busstrafik – en sammanfattning på tre minuter

**Sveriges Bussföretags kortfattade version av EYs rapport
Kostnadsjämförelse Örebro stadstrafik 2021**



Sveriges Bussföretag
Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Upphandlad busstrafik ger mer kollektivtrafik för pengarna

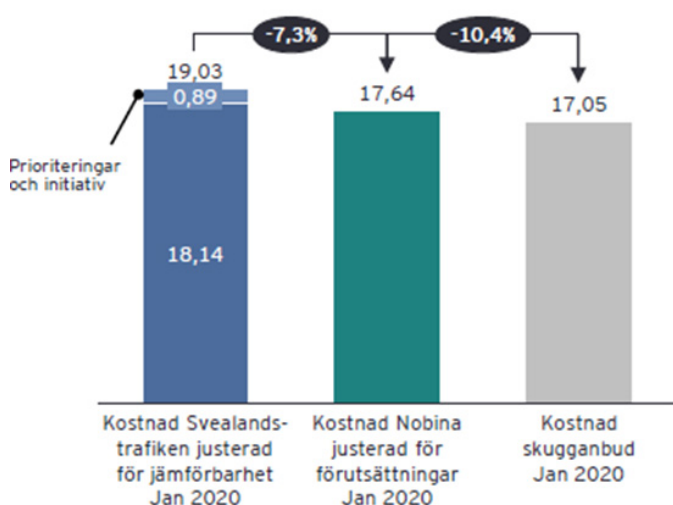
Totalkostnaden för den upphandlade kollektivtrafiken år 2019 var drygt 59,7 miljarder kr. Cirka 10 % upphandlas varje år. Buss är det dominerande transportslaget i den offentligt subventionerade kollektivtrafiken. En ny rapport från EY ”Kostnadsjämförelse Örebro Stadstrafik” har studerat ett av de få fall under senare år där tidigare offentligt upphandlad kollektivtrafik istället körs i offentlig egen-regi. Rapporten visar att det blivit drygt 20 miljoner dyrare per år för Örebros skattebetalare med trafik i egen regi, eller över 200 miljoner sett över 10 år vilket är den normala upphandlingsperioden i Sverige för busstrafik.

Våren 2017 beslutade Region Örebro och Region Västmanland att gemensamt bedriva kollektivtrafik i de båda regionerna. Det fick till följd att de kontrakt med privata bussföretag som tidigare kört bussar i Region Örebro inte upphandlades på nytt när de löpte ut från och med hösten 2019. Trafiken drivs idag av det gemensamt ägda bolaget Svealandstrafiken, där de båda regionerna vardera äger 50%.

Fallstudie – Örebro stadsbusstrafik januari 2019 och januari 2020

EY har på uppdrag av Sveriges Bussföretag genomfört en jämförande studie av de ekonomiska konsekvenserna av att köra stadstrafiken i Örebro i offentlig egen-regi och upphandlad busstrafik. Tiden för jämförelsen har avgränsats till januari månad 2019 mot samma månad 2020 av flera skäl varav ett är att månaden är relativt ren från jämförelsestörande kalendereffekter. I jämförelse med dels den tidigare upphandlade busstrafiken enligt då gällande avtal med trafikföretaget Nobina dels med ett skugganbud avseende upphandlad trafik enligt dagens villkor. Därigenom skapas två referenspunkter vilket stärker analysens tillförlitlighet.

Resultat kostnad Örebro Stadstrafik (mnkr)



Rapporten visar att kostnaden för stadstrafiken i Örebro ökat efter övertagande i egen-regi. Sveriges Bussföretags bedömning är att skugganbudet är försiktigt räknat och kvalitetsgranskat av trafikföretag och fristående branschexperter.

Risken är att den kostnadsökning som inletts år 1 med egen-regi ökar år från år då trafiken inte konkurrensutsätts och lärdomar som görs hos företag som bedriver trafik på flera marknader och i flera segment inte kan överföra till Örebro stadstrafik, till gagn för resenärer och skattebetalare.

Skugganbudet är ca 2 mnkr (drygt 10%) lägre än Svealandstrafikens justerade kostnad för januari 2020. Sett över ett år motsvarar det en besparing om drygt 20 mnkr. Även jämfört mot den andra referenspunkten i studien – Nobinas tidigare trafik – blir verksamheten i egen regi väsentligt dyrare. För att undvika att skugganbudet skulle bli oseriöst lågt har EY samlat in information från ett flertal källor inom branschen samt fått expertstöd att göra en bedömning av estimaten som ligger till grund för skugganbudet. Estimat har också i möjligaste mån bedömts mot statistik och öppna källor eller mot leverantörer till branschen för att bedöma deras rimlighet. Vidare används även priset för tidigare trafik som en ytterligare referenspunkt vid sidan om skugganbudet för att säkerställa att totalbeloppet är rimligt. EY skriver i sin rapport att ”Sammanfattningsvis är vår uppfattning att skugganbudet är rimligt prissatt då genomsnittliga estimat har använts. Det är därför möjligt att en utförare av marknadsstrategiska eller andra skäl skulle kunna lämna ett lägre anbud än skugganbudet.”

Rapporten ”Kostnadsjämförelse Örebro Stadstrafik” är på 60 sidor och redovisar utförligt de värden och estimat som använts. Material har i dialog hämtats in av EY med Svealandstrafiken samt Nobina, som körde stadsbusstrafiken i Örebro innan Svealandstrafiken tog över. I rapporten finns en uttömmande beskrivning av hur skugganbudet arbetats fram av EY. Värden och fakta avseende trafik, lokaler, overheadkostnader och övrigt finns utförligt redovisat. Materialet har också validerats av trafikföretaget Keolis som tidigare kört busstrafik i angränsande område.

Krav från beställare får stora ekonomiska konsekvenser

Vid sidan om dessa jämförelser visar studien också att det finns en stor potential i att som beställare ha en nära och konstruktiv dialog med sin utförare av kollektivtrafik oavsett om denne är upphandlad eller ej. Detta eftersom strikta detaljkrav, som kan framstå som beskedliga, kan få mycket stora ekonomiska konsekvenser under en avtalsperiod. Som ett exempel förs resonemang rörande krav på bussar. I fallet stadstrafiken i Region Örebro har det specificerats från beställaren att bussarna ska vara nya. Kostnaden för nya bussar är såklart högre än om vissa hade varit begagnade, detta i form av högre finansieringskostnader. Denna högre kostnad leder i sin tur till att priset för trafiken blir högre. En annan konsekvens av en helt ny bussflotta är att inom en viss tid kommer en stor andel av bussarna att vara föråldrade samtidigt såvida inte nya stora investeringar görs före slutet på avskrivningstiden. Dessutom behöver bussflottan sannolikt genomgå samma typ av service och underhåll vid samma tillfällen vilket skapar risk för ojämnheter och flaskhalsar inom serviceverksamheten. En helt ny bussflotta som köps in vid samma tillfälle kan också bidra till en inlåsnings effekt kring aktuella tekniska lösningar vilket kan försvåra möjligheterna att introducera ny teknik. Flexibla ålderskrav och möjligheter att tillämpa en mixad bussflotta kan underlätta genomförandet av stegvisa förändringar vid teknisk

utveckling. Kollektivtrafikens avtalskommitté som består av företrädare för både trafikföretag och offentliga beställare rekommenderar att beställaren bör ställa funktionskrav kring inre och yttre skick istället för ett detaljerat ålderskrav. Handlas busstrafiken upp kan också fordon skiftas mellan olika områden i Sverige, beroende på var de gör störst nytta, då många av de trafikföretag som idag är aktiva på den upphandlade svenska kollektivtrafikmarknaden kör trafik i många olika regioner inom ramen för flera olika kontrakt. På så sätt kan resurser frigöras och satsas på utvecklad trafik, vilket gagnar kollektivtrafikens resenärer.

När den svenska marknaden för allmän kollektivtrafik öppnades för konkurrens 1989 valde de flesta landsting – dagens regioner – att konkurrensutsätta kollektivtrafik man tidigare drivit i egen regi. Idag körs endast busstrafik i Västmanlands län samt stadsbusstrafik i Örebro, Luleå, Skellefteå och Uppsala i offentlig egen-regi. All annan busstrafik handlas upp och körs på uppdrag av regioner och kommuner. Det är en ordning som etablerades i Sverige från slutet av 80-talet och som kommit att bilda modell också för EU:s kollektivtrafikförordning som idag styr formerna för hur kollektivtrafik ska organiseras inom hela EU.

Rapporten Kostnadsjämförelse Örebro stadstrafik skriven av EY 2021 kan läsas i sin helhet på Sveriges Bussföretag webbplats. [Länk till rapporten](#)



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Sveriges Bussföretag är bransch- och arbetsgivarorganisationen för bussföretag och bussresearrangörer i landet och har huvuddelen av bussföretagen som medlemmar. Vi är en del av Transportföretagen och Svenskt Näringsliv. Såsom branschpartner finns ett antal av de kommunalt ägda bussbolagen, vilka är medlemmar i annat arbetsgivarförbund men som är med och påverkar branschens utveckling genom branscharbetet i Sveriges Bussföretag.

Till Sveriges Bussföretag finns också runt 50 branschintressenter, huvudsakligen leverantörer och samarbetspartner till förbundet och dess medlemsföretag. Sveriges Bussföretag har också lokal närvaro genom Transportföretagens nio regionala kontor. Medlemmar i Sveriges Bussföretag är också automatiskt medlemmar i Svenskt Näringsliv. Sveriges Bussföretag är medlem i UITP och IRU.



Sveriges Bussföretag
Box 5384
102 49 Stockholm
Besöksadress: Storgatan 19
Telefon: +46 8 762 71 00
bussinfo@transportforetagen.se
sverigesbussforetag.se

