

Kostnadsjämförelse Örebro Stadstrafik



The better the question. The better the answer.
The better the world works.

EY

Building a better
working world

Sammanfattning och slutsatser

Bakgrund och syfte

- Under våren 2017 beslutade Region Örebro och Region Västmanland att gemensamt bedriva kollektivtrafik i båda regionerna. Detta fick till följd att kontrakten med de privata operatörerna Nobina och Keolis, som tidigare kört bussar i Region Örebro, inte upphandlas på nytt när de löpte ut från och med hösten 2019. Trafiken bedrivs idag av det gemensamt ägda bolaget Svealandstrafiken, där de båda regionerna vardera äger 50%
- Sveriges Bussföretag ifrågasätter Region Örebros beslut och menar att regionen på detta vis förlorar fördelarna med konkurrens
- Syftet med studien är att granska de ekonomiska konsekvenserna av Region Örebros beslut

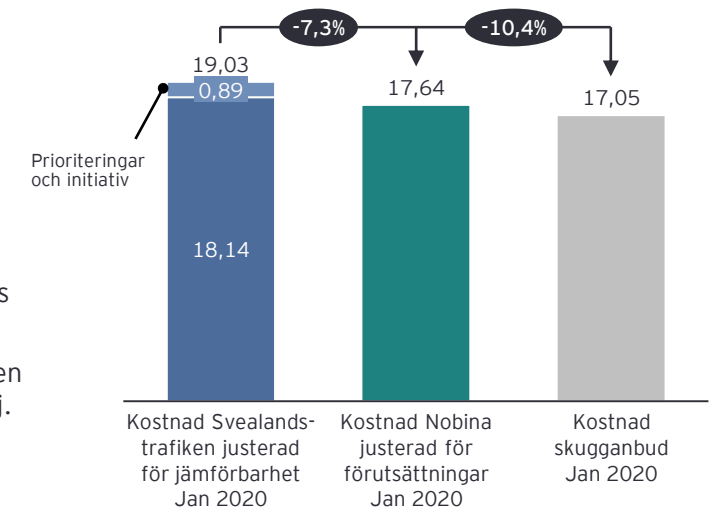
Avgränsningar och genomförande

- Avgränsningar: Studien fokuserar endast på stadstrafiken i Örebro då viss Regiontrafik ligger kvar i befintliga avtal utförda av privata aktörer tills dessa löper ut. 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. Slutligen har studien enbart tagit hänsyn till de ekonomiska aspekterna i stadsbusstrafiken.
- Genomförande: Kostnaderna för den nuvarande operatören Svealandstrafiken har jämförts mot två referenspunkter, dels ett skugganbud och dels kostnaden för trafiken under den tidigare operatören Nobina. Därigenom skapas två referenspunkter vilket stärker analysens tillförlitlighet.

Resultat och slutsatser

- Slutsatsen från studien är att kostnaden för stadstrafiken i Örebro med stor sannolikhet ökat efter övertagandet i offentlig regi.
- Skugganbudet är 1,98 mnkr (10,4%) lägre än Svealandstrafikens justerade kostnad för januari 2020. Sett över ett år motsvarar en besparing om 10% ca 20 mnkr.
- Jämförelsen mot den andra referenspunkten i studien - Nobinas tidigare trafik - visar på en potentiell besparing om ca 1,38 mnkr (7,3%) för januari 2020. Denna jämförelse illustrerar vad trafiken hade kostat om den fortsatt under Nobinas avtal, med hänsyn taget till aktuella förändringar inom stadstrafiken i Örebro.
- Skillnaden mot Svealandstrafikens kostnader kan till ca 0,89 mnkr förklaras av prioriteringar och initiativ med syfte att höja kvalitén på trafiken. Dessa utgörs av förstärkt inre och yttre trafikledning samt att förare startar och slutar sina arbetspass på samma plats. Hade dessa initiativ inte genomförts hade Svealandstrafikens justerade kostnad istället blivit 18,14 mnkr.
- Vid sidan om dessa jämförelser har studien visat 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 krav, som kan framstå som beskedliga, kan få mycket stora ekonomiska konsekvenser under en avtalsperiod.

Resultat kostnad Örebro Stadstrafik (mnkr)





Innehållsförteckning

- 01 Bakgrund
- 02 Genomförande
- 03 Jämförelse Tidigare trafik - Nuvarande trafik
- 04 Jämförelse Skugganbud - Nuvarande trafik
- 05 Diskussion
- 06 Appendix

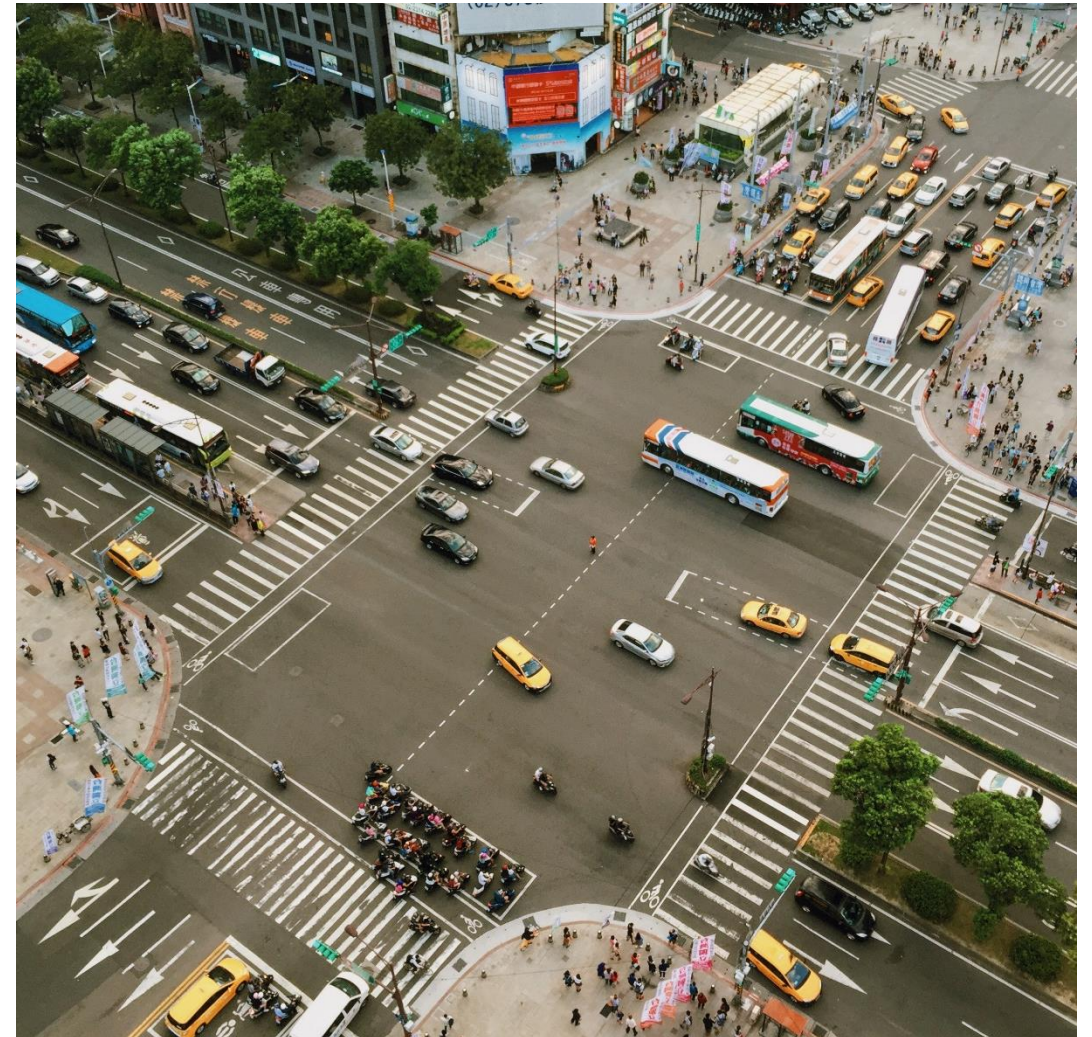
Sveriges Bussföretag vill undersöka de ekonomiska konsekvenserna för Region Örebro att bedriva lokaltrafik i egen regi

Bakgrund

- Under våren 2017 beslutade Region Örebro och Region Västmanland att gemensamt bedriva kollektivtrafik i båda regionerna
- Trafiken bedrivs av det gemensamt ägda bolaget Svealandstrafiken, där de båda regionerna äger 50% vardera
- Beslutet har fått till följd att kontrakten med Nobina och Keolis, som tidigare kört bussar i Region Örebro, inte upphandlats på nytt när de började löpa ut från och med hösten 2019
- Sveriges Bussföretag ifrågasätter Region Örebros beslut och menar att regionen på detta vis förlorar fördelarna med konkurrens samt att det hindrar bussföretagens möjligheter att verka både lokalt och nationellt*
- Sveriges Bussföretag vill därför granska konsekvenserna av Region Örebros beslut att bedriva lokaltrafiken, varav de ekonomiska konsekvenserna är en av dem.

Syfte med projektet

- Sveriges Bussföretag vill granska de ekonomiska konsekvenserna av Region Örebros beslut att bedriva busstrafik i egen regi istället för att upphandla busstrafiken.



*Källa:

https://www.svensktnaringsliv.se/sakomraden/effektiv-offentlig-sektor/kommunal-busstrafik-oroar-privata-bolag_1004970.html

https://www.svensktnaringsliv.se/fragor/osund-konkurrens/region-orebro-stoppar-privata-bussbolag-otroligt-olyckligt_689473.html

Möjligheten till ekonomiska besparingar har varit ett av flera motiv till beslutet



Motiv till beslutet om egen regi

Regionfullmäktige i Örebro fattade i juni 2017 beslut om att köpa 50% av AB Västerås Lokaltrafik (ABVL, senare Svealandstrafiken). Syftet med beslutet var att skapa förutsättningar för ett samarbete avseende kollektivtrafik i de båda regionerna.

Av underlaget till regionstyrelsens möte i januari samma år framgår att Region Örebro kan få ta del av följande bedömda mervärden av ett samgående*:

- ▶ Ekonomiska synergier: 0-6 mnkr per år för Region Örebro och 3-6 mnkr för Region Västmanland
- ▶ Region Örebro län får tillgång till de strategier och kompetenser som ABVL har idag, t.ex. egen körskola m.m. och som resulterat i högre kvalitet i trafiken än den som idag är upphandlad.
- ▶ Bolaget har fast anställd personal, vilket ger betydande positiva effekter för de anställda i form av anställningsvillkor, långsiktighet och ekonomisk trygghet.
- ▶ Bolagets jämställdhetsarbete har också resulterat i en högre andel kvinnor än branschen i övrigt.

Av beslutsunderlaget framgår också att motivet verkar vara ett visst missnöje med den hittills utförda trafiken samt de svårigheter som upphandlingsarbetet innebär*:

- ▶ Resenärerna i Örebro län ger personalens uppträdande tredje lägsta betyget (plats 16) bland landstingen/regionerna i landet. Avseende helhetsintrycket rankas Region Örebro län på 13 plats.
- ▶ Upphandlingsprocesserna blir ofta långdragna och överklaganden är vanliga
- ▶ Vid byte av trafikföretag uppstår en osäkerhet om framtida anställning för personal hos det företag som avträder trafikeringsuppdraget.
- ▶ Antalet anbud som inkommer tenderar att minska för varje upphandling och den minskade konkurrensen är kostnadsdrivande.
- ▶ Det finns inga lokala, mindre företag som nu har avtal.

Sammanfattningsvis framstår ekonomiska överväganden vara en del av motiven till beslutet om övertagande i egen regi, exempelvis genom målet om att realisera synergieffekter, men också att de effektivitetsförluster genom bristande konkurrens som Region Örebro upplever sig ha drabbats av ska kunna undvikas vid en drift i gemensam regi. Det finns dock ett flertal tillkommande skäl utöver de ekonomiska aspekterna såsom kvalitetsaspekter, personal- och upphandlingsfrågor.

Huvudsakliga aktörer i stadsbusstrafiken i Region Örebro

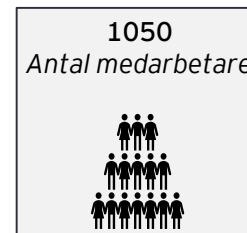
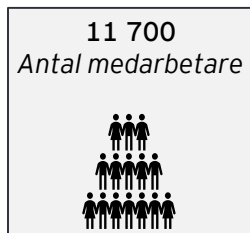


- ▶ Nobina är Nordens största operatör inom kollektivtrafik och utför trafik på uppdrag av offentliga trafikkontrakt och är idag verksamma i Sverige, Danmark, Norge och Finland.
- ▶ Bolaget är idag börsnoterat på stockholmsbörsen med ett börsvärde på ca 5,25 miljarder kr.
- ▶ Nobina började köra stadsbussar i Örebro under 2008 och var utförare av trafiken fram till hösten 2019



Svealandstrafiken

- ▶ Svealandstrafiken är ett offentligt ägt bolag som planerar och utför linjelagd trafik med buss i Region Örebro och Region Västmanland på uppdrag av regionernas kollektivtrafikmyndigheter
- ▶ Bolaget upphandlar också linjelagd trafik i regionerna
- ▶ Bolaget är ett aktiebolag som ägs till 50% av Region Västmanland och 50% av Region Örebro Län
- ▶ Region Örebro blev under 2018 delägare och bolaget bytte då namn från AB Västerås Lokaltrafik till Svealandstrafiken
- ▶ Svealandstrafiken tog över stadstrafiken i Örebro från Nobina under oktober 2019



Källa: Nobina, Om oss. Nobina årsredovisning 2019

Källa: Svealandstrafiken, Om oss. Svealandstrafiken årsredovisning 2019



Innehållsförteckning

01 Bakgrund

02 Genomförande

03 Jämförelse Tidigare trafik - Nuvarande trafik

04 Jämförelse Skugganbud - Nuvarande trafik

05 Diskussion

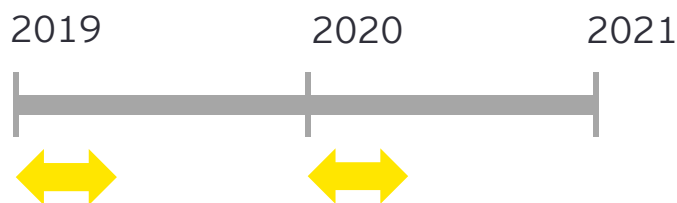
06 Appendix

Studien jämför stadstrafiken i Örebro under en begränsad tidsperiod

Tidsperiod för jämförelsen

Studien jämför januari månad 2019 mot samma månad 2020. Denna period har valts av flera skäl.

- ▶ Månaden är relativt ren från jämförelsestörande kalendereffekter
- ▶ Trafiken i ny regi hade verkat i ett antal månader vid detta tillfälle.
- ▶ Med denna jämförelsemånad undviks de huvudsakliga effekterna av Covid-19



Geografisk täckning

Svealandstrafiken tog inte över all trafik i Region Örebro hösten 2019. Viss Regiontrafik ligger fortfarande kvar i befintliga avtal tills dessa löper ut. Studien fokuserar därför endast på stadstrafiken i Örebro.

Orsaken till detta är att det är en volymmässigt stor del av trafiken samtidigt som den är tekniskt och ekonomiskt relativt avgränsad med exempelvis egna bussar



Vad som jämförs

Studien kommer enbart att ta hänsyn till de ekonomiska aspekterna i stadsbusstrafiken. Det innebär att grunden för jämförelsen är de ekonomiska konsekvenserna av övertagande i egen regi som är i fokus.

Kvalitetsaspekter är också centrala om en total bedömning av effekter ska göras men det kräver noggrannare undersökningar än vad som varit möjligt inom ramen för denna studie. Kvalitetsdata för januari 2020 är heller ännu ej publicerade.

Slutligen kan skillnader i mekanismer för styrning av verksamheten anges som skäl för eller emot egen regi respektive upphandlat utförande. Dessa aspekter har inte utvärderats för inom ramen för denna studie. EYs erfarenhet är dock att en effektiv styrning är uppnåelig för båda alternativen, men de ställer olika krav. I kapitel Diskussion förs resonemang kring vilka effekter styrningen kan få på trafiken.

Nuvarande trafik i Svealandstrafikens regi jämförs mot två referenspunkter

Svealandstrafiken jämförs mot två olika jämförelsepunkter för att skapa så många referenspunkter som möjligt

- Fördelen med **Tidigare trafik** som referenspunkt är att den i hög grad baseras på offentligt tillgängliga fakta. Nackdel är att flertalet justeringar krävs för att skapa jämförbarhet
- Fördelen med **Skugganbudet** som referenspunkt är att den bygger på aktuella förutsättningar. Nackdel är att den är en hypotetisk produkt.
- Genom att kombinera dessa kan en samlad bild byggas som sannolikt utgör en realistisk grund för jämförelsen

1

Tidigare trafik

Den trafik som utfördes av Nobina under åren 2008-2019

Huvudsakliga källor har varit offentliga handlingar i form av avtal och fakturor som legat till grund för trafiken samt ekonomi- och produktionsstatistik tillhandahållet av Nobina

2

Nuvarande trafik

Den trafik som utförs av Svealandstrafiken idag från oktober 2019

Huvudsakliga källor har varit offentliga handlingar från Region Örebro samt ekonomisk data och produktionsstatistik tillhandahållet av Svealandstrafiken

3

Skugganbud

Vad skulle dagens trafik kosta om en entreprenör skulle lägga ett anbud?

Huvudsakliga källor för att skapa prissättningen i skugganbudet har varit medlemsföretag inom Sveriges Bussföretag, expertstöd från forsknings- och utvecklingsorganisationen Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, samt leverantörer inom bussbranschen

Jämförelse Tidigare trafik och Nuvarande trafik

- ▶ Den tidigare trafiken och den nuvarande trafiken har i viss mån olika förutsättningar.
- ▶ Därför har det varit nödvändigt att identifiera dessa skillnader och estimeras dess påverkan på totalpriset för att på så sätt möjliggöra justeringar
- ▶ Exempel på sådana skillnader har varit linjestreckningar och trafikvolym som i viss mån förändrades mellan 2019 och 2020. Andra skillnader har varit gaspriset som på grund av investeringar i gasanläggningen höjdes kraftigt

Jämförelse Skugganbud och Nuvarande trafik

- ▶ Skugganbudet är framtaget med utgångspunkt i den Nuvarande trafikens förutsättningar
- ▶ Frihetsgraderna för skugganbudet har identifierats genom att tydliggöra de områden där tvingande krav finns från beställaren ("skallkrav") samt de områden där Svealandstrafiken har frihetsgrader.
- ▶ För att upprätthålla studiens integritet har det säkerställts att nyckeldata inte delats förrän analysen kring den Nuvarande trafiken är färdigställd samt Skugganbudet är låst.

Projektet genomfördes i två steg för att först lägga fast metodiken för studien

Förstudie

Givet en komplex uppgift bedömdes och värderades uppdragets genomförbarhet under en förstudie.

Under förstudien utvecklades studiens övergripande metodik och de parter som behövde inkluderas i studien identifierades.

Förstudien genomfördes under våren 2020

Ca 2 veckor

Genomförande

Studien påbörjades under hösten 2020 med relevanta parter inkluderade.

Under hösten engagerades en underleverantör för att specifikt arbeta med att bygga upp en trafikplanering för skugganbudet

En styrgrupp formerades bestående av representanter för Sveriges bussföretag för avstämning under projektets genomförande

Ca 16 veckor

Ett flertal parter har varit involverade i studiens framtagande



EY (Ernst & Young AB) är en global leverantör av professionella tjänster inom revision, företagsrådgivning, transaktionsrådgivning och juridik.

EY har varit huvudleverantör av denna studie och anlitas för att leda och genomföra studien. EY har haft en oberoende roll i denna studie och åtagit sig uppdraget på premissen att studien genomförs med en hög grad av integritet och saklighet.



Pensus AB är ett företag med drygt 20 års erfarenhet inom trafikplanering av kollektivtrafik.

Pensus AB har på uppdrag av Ernst & Young AB / Sveriges Bussföretag genomfört trafikplanering för fordon och förare för en period motsvarande januari 2020 innehållande stadstrafiken i Örebro.

Arbetet syftade till att presentera produktionsunderlag som underlag till ett skugganbud med en metodik liknande ett normalt anbudsförfarande inom svensk kollektivtrafik.



Sveriges Bussföretag är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv vars medlemmar består av busstrafikföretag och bussresearrangörer som bedriver alla former av yrkesmässig busstrafik. Sveriges Bussföretag består idag av ca 300 medlemsföretag.

Sveriges Bussföretag har tillhandahållit branschexpertis från förbund och medlemsföretag för genomförandet av studien. Huvudsakliga aktiva medlemsföretag från Sveriges Bussföretag i denna studie har varit Nobina och Keolis.



BR (Svenska Bussbranschens Riksförbund) är den svenska bussbranschens forsknings- och utvecklingsfond. Syftet med verksamheten är att bidra med medel för angelägna projekt inom den svenska bussbranschen.

BR stärker och utvecklar den svenska bussbranschen genom att fördela medel till särskilda projekt och insatser i arbetet med branschfrågor samt bidrar till en positiv utveckling av resor med buss.

BR samverkar med Sveriges Bussföretag. Denna rapport har genom styrelsebeslut i BR finansierats med medel från BR.



Innehållsförteckning

01 Bakgrund

02 Genomförande

03 Jämförelse Tidigare trafik - Nuvarande trafik

04 Jämförelse Skugganbud - Nuvarande trafik

05 Diskussion

06 Appendix

Jämförelse mellan Tidigare trafik och Nuvarande trafik

- För att möjliggöra jämförelse mellan tidigare trafikavtal utförd av Nobina och den trafik som utförs av Svealandstrafiken i dagsläget behöver ett antal parametrar justeras för att säkerställa likartade utgångspunkter
- Total kostnad för Nobinas trafikavtal i januari 2019 var 16,1 mnkr och i januari 2020 var motsvarande kostnad 19,7 mnkr för Svealandstrafiken. Med kostnad avses i detta sammanhang kostnaden för beställaren. För att skapa jämförbarhet behöver dock hänsyn tas till de förutsättningar som förändrats under tidsperioden.
- Nedan förklaras de huvudsakliga förutsättningar som förändrats under perioden. På nästkommande sida visas en detaljerad vy över den uppskattade ekonomiska konsekvensen för respektive förändring.



Kalenderjustering

- Januari 2020 innehöll fler helgdagar än januari 2019.
- Det innebär att produktionen i januari 2020 blev något lägre på grund av denna faktor och därmed kostnaden - allt annat lika



Trafikförändringar

- Från den 15 december 2019 förändrades trafiken i Region Örebro
- Inom stadstrafiken tillkom en ny busslinje och vissa andra linjer förlängdes eller drogs om.



Fordonsfördelning

- Inom stadstrafiken bedrivs trafik med antingen Ledbuss eller Normalbuss.
- Ledbussen är generellt sett dyrare per kilometer än Normalbussen, men har å andra sidan en högre kapacitet.
- Svealandstrafiken har varit tvungna att öka andelen ledbussar i trafiken. Denna komponent illustrerar därför denna merkostnad



Bussdepå

- Svealandstrafiken betalar faktisk hyra för den nya bussdepå som färdigställdes under 2009.
- Jämfört med den hyra som betalades av Nobina innebär det en merkostnad vilket denna komponent illustrerar



Gaspriset

- Samtliga stadsbussar drivs med gas.
- Både Svealandstrafiken och Nobina har blivit tilldelade en leverantör av gas.
- Mellan 2019 och 2020 höjdes gaspriset främst på grund av investeringar i gasanläggningen som lades på gaspriset



Index

- Nobinas avtal innehåller indexjusteringar.
- Om avtalet hade fortsatt in i 2020 hade avtalet räknats upp med en indexkorg som är definierad i avtalet



Egna initiativ

- Svealandstrafiken har i vissa fall gjort egna prioriteringar som till del förklarar prisskillnader mot tidigare entreprenör
- Exempel på sådan satsningar är förstärkt inre och yttre trafikledning samt att bussförare påbörjar och avslutar arbetspass på samma plats,



Åtaganden och ansvar

- Svealandstrafiken har ett något utökat ansvar för trafiken jämfört med Nobina, exempelvis kopplat till trafikplanering, fastighetsskötsel, underhåll av olika system.
- Denna del beskriver uppskattad kostnad för detta utökade ansvar

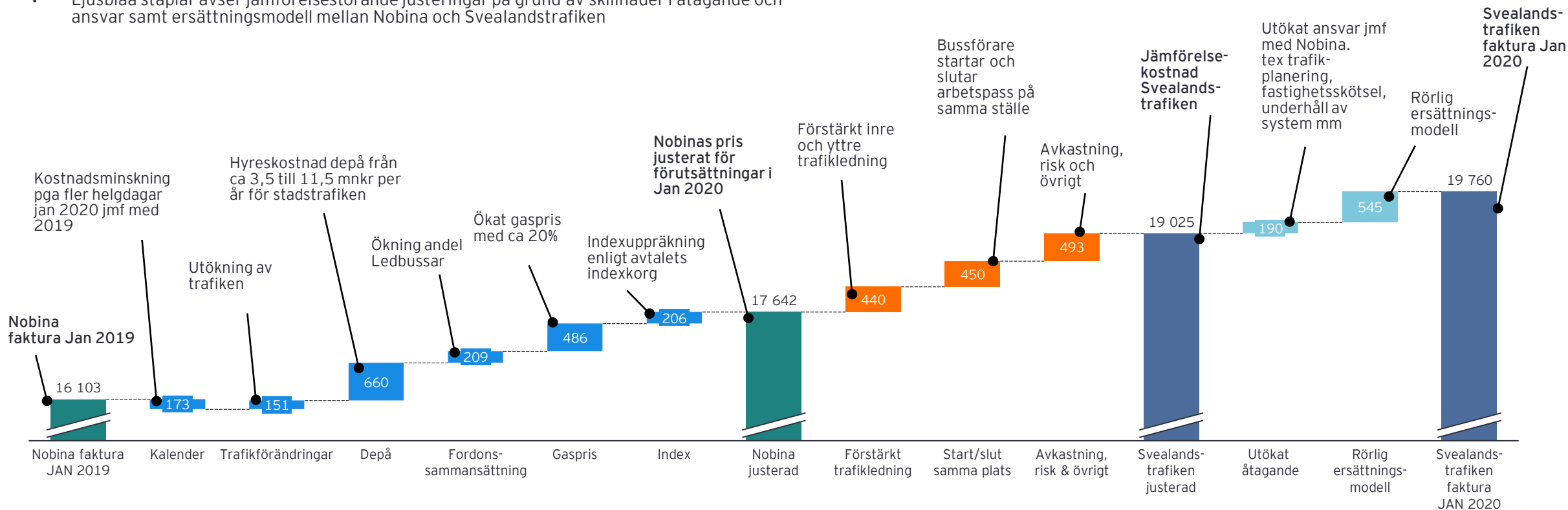


Rörlig ersättningsmodell

- Nobinas ersättningsmodell bestod av både fasta och rörliga delar medan Svealandstrafiken har en helt rörlig ersättningsmodell
- En helt rörlig ersättningsmodell innebär ett högre pris per Km. För månader med hög produktion, såsom januari innebär, det därför ett högre pris allt annat lika.

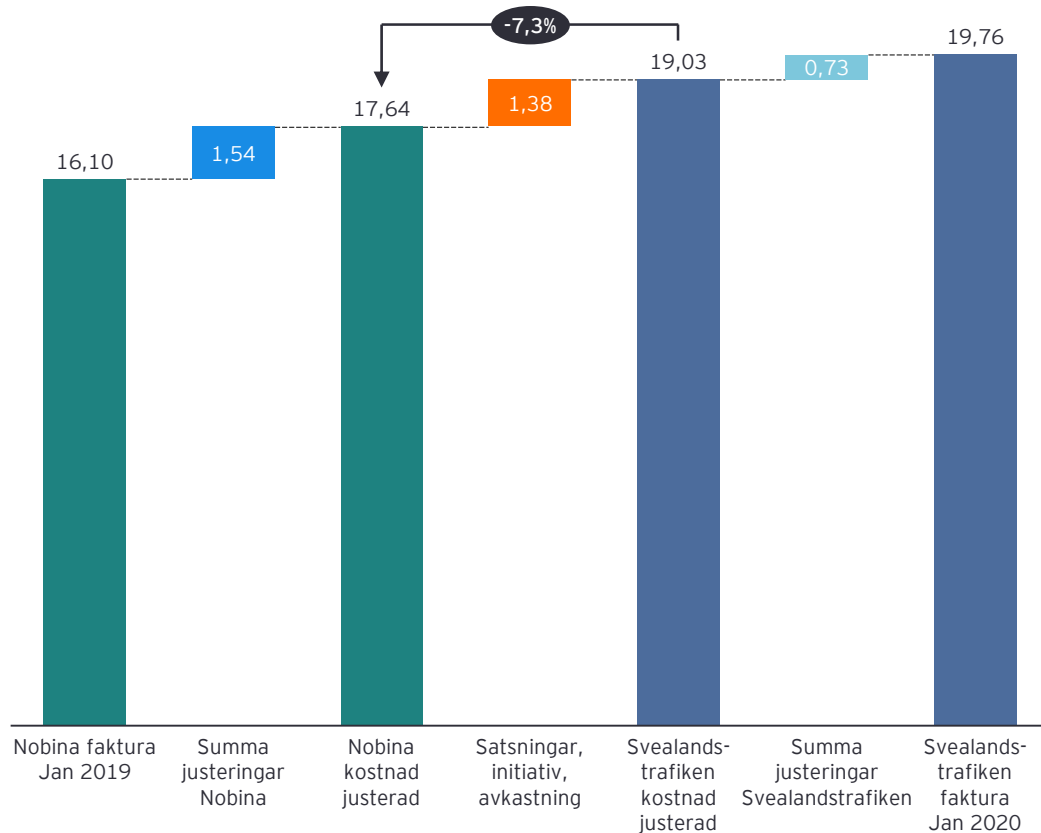
Syftet med bryggan är att så långt som möjligt förklara eventuella prisskillnader mellan tidigare och nuvarande trafik

- Denna brygga visar hur skillnaderna mellan Nobinas kostnad januari 2019 och Svealandstrafikens kostnad januari 2020 kan förklaras.
- Blå staplar visar vad Nobinas kostnad hade varit enligt tidigare avtal för respektive förändring. Det betyder att dessa belopp anger vad regionens kostnad sannolikt hade varit om motsvarande förändringar hade genomförts inom ramen för Nobinas avtal.
- Orange staplar avser Svealandstrafikens beräknade kostnader för avkastning, egna initiativ och satsningar. Dessa kostnader bidrar till att för att förklara skillnader mot Nobinas utförande.
- Ljusblå staplar avser jämförelsestörande justeringar på grund av skillnader i åtagande och ansvar samt ersättningsmodell mellan Nobina och Svealandstrafiken



Resultat och slutsatser Tidigare trafik - Nuvarande trafik

Jämförelse Svealandstrafiken mot Nobina (mnr)



Kommentarer och slutsatser

- ▶ Hade Nobinas avtal förlängts med bibehållna villkor hade kostnaderna för stadstrafiken sannolikt varit ca 1,4 mnr (7,3%) lägre för januari 2020 med hänsyn taget till förändringar i övrigt, dvs trafikförändringar, höjda gaspriser, höjd hyra depå med mera.
- ▶ Svealandstrafikens jämförelsekostnad uppgår till ca 19 mnr efter avdrag för utökat ansvar och rörlig ersättning (se nedan).
- ▶ Skillnaden på ca 1,4 mnr mot Nobinas justerade kostnad kan till ca 0,9 mnr förklaras av initiativ som genomförts av Svealandstrafiken med syfte att höja kvalitén på trafiken.
- ▶ Sammanfattningsvis talar denna jämförelse för att trafiken sannolikt ökat i kostnad sedan övertagandet i egen regi. Kostnadsökningen beräknas till ca 1,4 mnr för januari med hänsyn taget till jämförelsestörande poster. En schablonmässig uppskattning är att detta motsvarar ca 15 mnr på årsbasis*.
- ▶ Justeringar för att skapa jämförbarhet (Nobina)
 - ▶ De totala påslagen om 1,54 mnr beskriver vad kostnaden för beställaren sannolikt hade varit om motsvarande förändringar hade skett under Nobinas kontrakt.
- ▶ Justeringar för att jämförbarhet (Svealandstrafiken)
 - ▶ Totalt har 0,73 mnr dragits bort från fakturan januari 2020. Detta avser dels Rörlig ersättningsmodell och dels utökat ansvar
 - ▶ Rörlig ersättningsmodell: Svealandstrafiken har till skillnad från Nobina en helt rörlig ersättningsmodell. Detta gör att ersättningen för månader med hög produktion (som januari) blir högre allt annat lika. Ersättningen över ett helt år påverkas dock ej. Se appendix för detaljer.
 - ▶ Utökat ansvar: Svealandstrafiken har ett utökat ansvar inom Region Örebro som en entreprenör normalt sett inte har. Därför räknas dessa kostnader bort från Svealandstrafiken.

*Källa: Schablonmässig uppräknings baserat på att januari utgör ca 9,2% av årsproduktionen



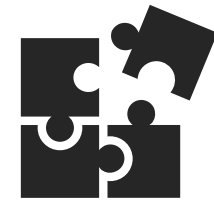
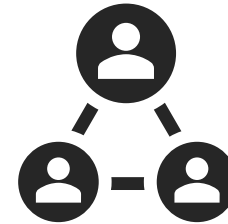
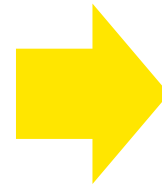
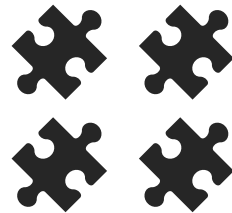
Innehållsförteckning

- 01 Bakgrund
- 02 Genomförande
- 03 Jämförelse Tidigare trafik - Nuvarande trafik
- 04 Jämförelse Skugganbud - Nuvarande trafik
- 05 Diskussion
- 06 Appendix

Skugganbudet togs fram genom en process bestående av fyra steg

För att göra en så verklighetsförankrad kostnadsjämförelse med nuvarande trafik som möjligt, krävs att jämförelsen använder samma förutsättningar som Svealandstrafiken. Ett skugganbud har därför skapats som syftar till att komma fram till ett väl avvägt pris för att utföra stadstrafiken i Örebro om denna hade upphandlats. I skapandet av skugganbudet användes följande övergripande process:

Process för skapandet av skugganbudet



Trafikplanering

En trafikplanering skapades av Pensus AB baserat på de tidtabeller och linjesträckningar som används av stadstrafiken i Örebro.

Förutsättningar och begränsningar diskuterades med Svealandstrafiken för att säkerställa att trafikplaneringen blev så verklighetsförankrad som möjligt.

Kostnadskomponenter och förutsättningar

För att identifiera villkor, kostnadskomponenter och antaganden att använda i beräkningen av skugganbudet analyserades kraven i Nobinas tidigare avtal.

Vidare hölls dialoger med Keolis, Nobina samt experter för att identifiera komponenter som gjorde kalkylen så verklighetsförankrad som möjligt. Data har också inkommit från Svealandstrafiken

Identifiera källor och genomföra estimat

Till alla kostnadskomponenter identifierades källor för att få ett estimat på kostnad att använda i kalkylen.

I vissa fall har antaganden gjorts och dessa har i möjligaste mån verifierats mot öppna källor, statistik eller leverantörer för att på så sätt bedöma rimligheten.

Insamling och sammanställning

Trafikplaneringen tillsammans med estimaten för kostnads-komponenterna har sedan utgjort data i en beräkningsmodell för priset för stadstrafiken.

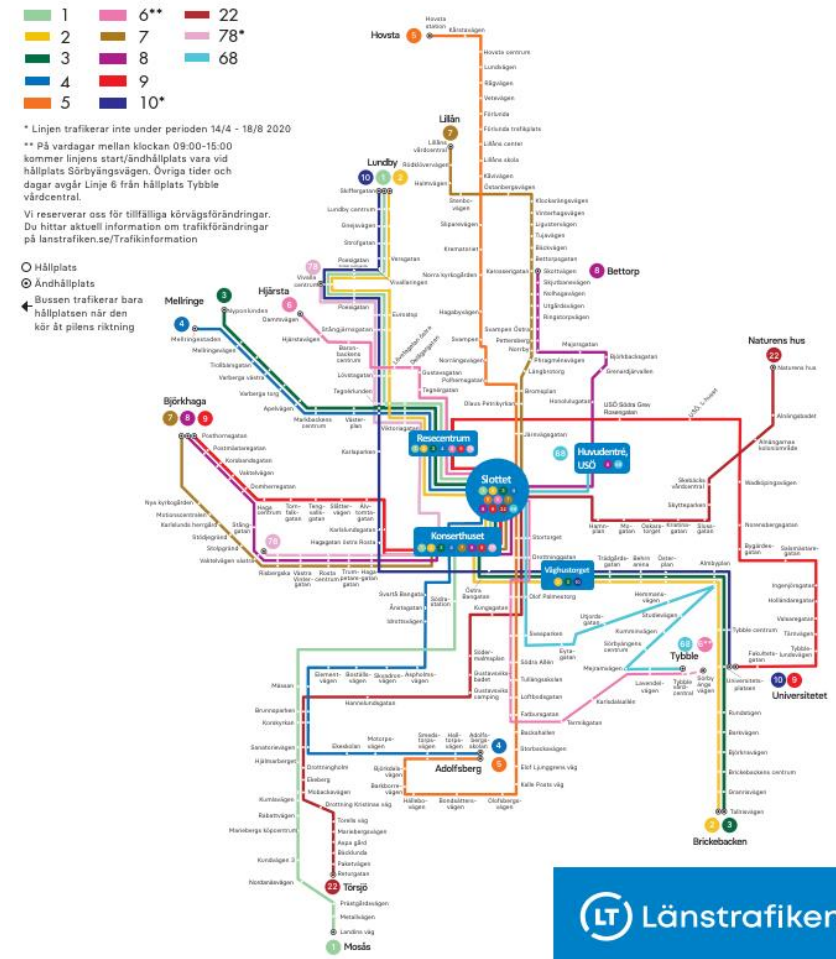
Detta angreppssätt möjliggör också beräkningar av vilken påverkan på priset olika typer av förändringar och eller begränsningar kan få. Detta beskrivs i utökad detalj i kapitlet diskussion.

Utgångspunkter för trafikplaneringen

Allmänt om trafiken

- ▶ **Antal linjer:** Örebro stadstrafik trafikeras idag av 13 linjer där nästan samtliga linjer passerar Slottet
- ▶ **Antal bussar:** Idag är 68 stycken bussar tursatta i trafiken enligt tillhandahållen tidtabell. Detta exkluderar reservfordon
- ▶ **Antal resor:** Under 2019 genomfördes nästan 9 miljoner resor i stadstrafiken, vilket var en ökning med 4,7% mot 2018
- ▶ **Depå:** En ny busstopdepå invigdes 2009 och är lokaliserad i norra delen av Örebro stad. Den har kapacitet för drygt 100 bussar och används både för stadstrafiken och viss regiontrafik.
- ▶ **Framkomlighet:** En höjdbegränsning förekommer vid järnvägen i Adolfsberg. Inga begränsningar av axeltryck som påverkar den aktuella busstrafiken förekommer
- ▶ **Topografi:** Örebro stad är förhållandevis flack

Linjenät stadstrafiken Örebro



Nuvarande fordonssammansättning		
Busstyp	Antal tursatta bussar*	%
Normalbuss 12m (SNLg)	16	24%
Ledbuss 17m+ (SLLg)	52	76%
Total	68	100%

Utfall från trafikplaneringen

Data från trafikplaneringen

Förartimmar och fordonskilometer				
Produktivitet:	Kilometer (Tidtabell/Omlopp)		Timmar (Tidtabell/Omlopp)	
SNLg	91%		77%	
SLLg	91%		82%	
Genomsnitt	91%		81%	
Omlopp:	Omloppskilometer		Omloppstimmar	
SNLg	103 259,1		7137:26	
SLLg	294 981,2		18709:45	
Tidtabell:	Tidtabellkilometer		Tidtabelltimmar	
SNLg	93 994,9		5502:29	
SLLg	267 588,6		15330:59	
Typ av förartimme	Antal timmar			
Standard	26 690,8			
OB Låg	3 009,2			
OB Hög	5 889,3			
OB Storhelg	534,9			
Bussar				
Antal Fordon	Antal Tursatta	Antal reserv	Total	Reserv %
SNLg (normal 12M)	16	1	17	5,9%
SLLg (ledbuss)	52	4	56	7,1%
Total	68	5	73	6,8%

Kommentarer trafikplaneringen

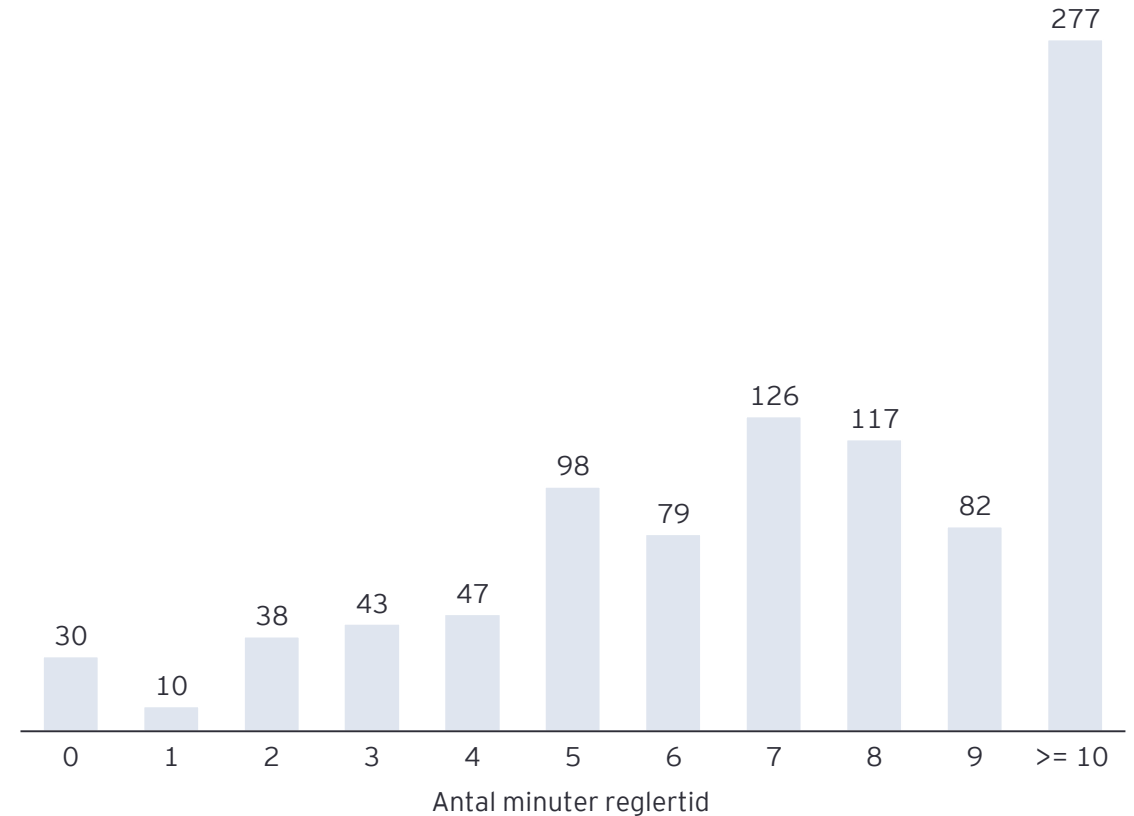
- ▶ **Allmänt:** Pensus AB har genomfört trafikplaneringen för fordon och förare för en period motsvarande januari 2020 innehållande stadstrafiken i Örebro med en metodik liknande ett normalt anbudsförfarande inom svensk kollektivtrafik.
- ▶ **Avgränsningar:** Planen har upprättas i enlighet med givna och fasta förutsättningar såsom krav från Länstrafiken i Örebro, aktuell lagstiftning samt för de privata aktörerna gällande kollektivavtalet ("Bussbranschavtalet 2017-2020").
- ▶ **Omloppsplanering:** Fordonens omlopp har optimerats på befintlig tidtabell utan avvikelser. Den samlad bedömningen är att behovet av reglertider utöver de som uppkommer naturligt i tidtabellen är litet.
- ▶ **Tidtabell:** I skugganbudets underlag har inga ändringar gjorts av befintlig tidtabell. Under planeringsarbetet har en viss tidtabellanalys gjorts och där har upptäckts vissa möjligheter till effektiviseringar i trafikupplägget. Exempelvis innehåller helgtrafikeringen en hög andel reglertid vid ändhållplats, ca 10% högre än motsvarande värde för vardagar. Utan att försämra regulariteten kan denna stilleståndstid möjligen reduceras genom att bryta linjerna som idag är genomgående vid "Slottet" och i stället växla mellan två eller tre olika linjer. Dessa är dock bara initiala observationer och är kanske inte genomförbara fullt ut.
- ▶ **Tjänsteplanering:** Förartjänster har optimerats utifrån grundläggande tolkningar av kollektivavtal och lagtext. Utöver kollektivavtalet har en begränsning på snittarbetstiden införts för att motsvara en nivå som är lämplig för att skapa tjänstgöringsscheman för en längre period.

Trafikplaneringens robusthet

Kommentarer robusthet

- ▶ Att med tydlighet kvantifiera graden av robusthet i en planering är utmanande då förutsättningarna varierar stort mellan olika områden och ofta behövs underliggande statistik över bl.a. punktlighet för att åstadkomma detta. Trafikplaneringen har inte haft tillgång till punktlighetsstatistik vilket gjort att underlagen bygger på vissa uppskattningar och på bedömningar från tidigare trafikperioder samt den fasta tidtabellen.
- ▶ Ett mått för att uttrycka robusthet är mängden reglertid efter varje ankomst till ändhållplatsen. Detta innebär antal minuter före nästa avgång. Ett högt antal minuter reglertid innebär att det finns god marginal för bussen att hämta hem eventuella förseningar som uppkommit så att inte nästa tur blir försenad. Få antal minuter reglertid innebär att det finns en liten marginal eller ingen marginal att starta nästa tur på tid ifall bussen blir försenad. Detta gör att risken ökar för förseningar om för lite reglertid har planerats. Har det däremot planerats in för mycket reglertid ökar det risken för en ineffektiv trafik där många bussar står stilla. Således är en balans i reglertid viktig för att en effektiv men även kvalitativ trafik ska kunna genomföras.
- ▶ De avgångar som har störst risk att bli försenade är så kallade "spetsvändningar". Dessa använder 0 minuter i reglertid. Detta innebär att bussen ska avgå samma minut som den är planerad att komma in från föregående tur. En vanlig vardag måndag - torsdag sker 30st spetsvändningar i den framtagna trafikplaneringen vilket är 2,9% av avgångarna. Av dessa 30 sker 6 stycken i rusningstrafik vilket är 0,6% av alla avgångar. Inga spetsvändningar i rad förekommer.
- ▶ Avgångar med 1-2 minuters reglertid är inte lika riskfyllda som spetsvändningar men det förekommer ändå en viss risk för förseningar. Det finns 48 avgångar med 1-2 minuters reglertid vilket innebär 4,8% av alla avgångar.
- ▶ Avgångar med 5 eller fler minuter i reglertid är en väl tilltagen marginal för att undvika förseningar. Dessa avgångar uppgår till 779 stycken eller 76% av avgångarna. Bedömningen är därför att det finns goda marginaler i trafikplaneringen för att tidtabellen ska kunna utföras.

Fördelning reglertid för dagtyp måndag - torsdag*



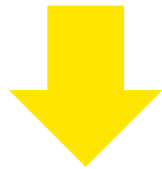
*Avgångar som ska tillbaka till depå har exkluderats, totalt antal avgångar: 1029

Skugganbudets kostnadssida består av fyra olika kategorier

Kostnadskomponenter och förutsättningar

För att få en förståelse för kostnadskomponenter som bör ingå i skugganbudet behövdes en förståelse för vilka krav Regionen skulle ställa på utföraren.

Baserat på avtalet med den tidigare entreprenören Nobina skapades en första bild av vilka kostnadskomponenter som behövdes i skugganbudet. Dessa kostnadskomponenter justerades sedan i dialog med flertalet parter och experter.



Identifiera källor och genomföra estimat

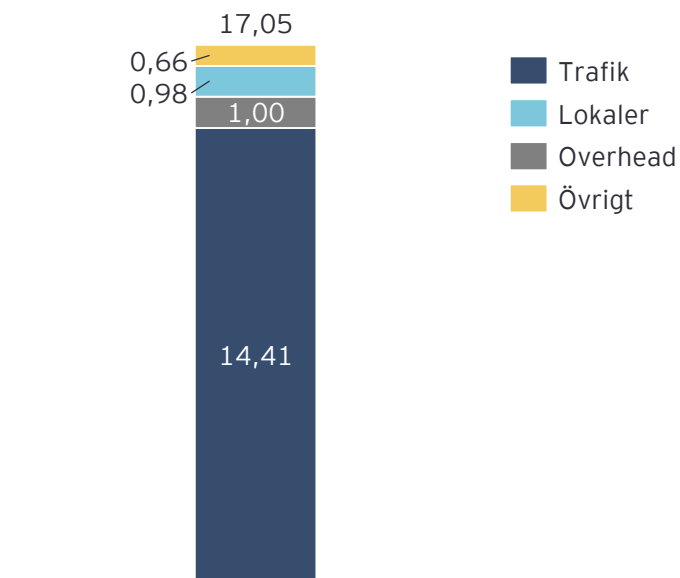
Till alla kostnadskomponenter identifierades sedan källor för att möjliggöra ett estimat eller data på kostnad för respektive komponent. Studien har så långt det gått försökt att använda data från aktörer i branschen men ibland har estimat varit nödvändigt.

I möjligaste mån har offentliga källor, statistik och leverantörer använts för att verifiera rimligheten i estimat. I vissa fall har flera estimat hämtats in för att beräkna ett genomsnitt.

Kategori	Komponent	Källa
Trafik	Förare	Sveriges bussföretag / Transportföretagen
	Fordonskostnad per KM (gaspris)	Svealandstrafiken / Expert / Keolis / Nobina
	Fordonskatt	Keolis / Nobina
	Försäkringar	Keolis / Nobina
	Underhåll av bussar	Leverantör / Expert / Keolis / Nobina
	Skadegörelse och skador	Leverantör / Expert / Keolis / Nobina
	Trafikledning	Estimat med expertstöd
	Tvätt och städ av bussar	Estimat med expertstöd
	Driftplanering	Estimat med expertstöd
	Avlösningssbilar	Estimat med expertstöd
	Finansieringskostnader	Svealandstrafiken/Årsredovisningar
	Avskrivningar / nedskrivningar	Svealandstrafiken/Årsredovisningar
	Lokaler	Hyra depå
Rastlokaler		Svealandstrafiken/Estimat med expertstöd
Pauslokaler		Estimat med expertstöd
Overhead	Hantering av hittegods	Estimat med expertstöd
	Systemstöd	
	Back office (HR, lön, ekonomi)	
	Ledning	
	Andra externa kostnader	
Övrigt	Felmarginal kostnader	Estimat med expertstöd
	Vinstmarginal	Årsredovisningar

Skugganbudet uppskattas till 17,05 mnkr för januari 2020

Skugganbudet mnkr



- ▶ Skugganbudet består av fyra olika kostnadskategorier som har uppskattats och beräknats i samarbete med branschexpertis och öppna källor.
- ▶ På nästkommande sidor redovisas skugganbudet för respektive kategori. Fullständiga beräkningar och förklaringar återfinns i appendix.
- ▶ Några komponenter ingår inte i skugganbudet som särredovisade komponenter. Det rör dels viten och dels intäkter. Viten baseras på hur trafiken utförs och bedömdes normalt sett vara så små till sin storlek att de täcks av schablon för overhead respektive felmarginal. Intäkter, exempelvis för uthyrning av depåplats till andra bussföretag, bedömdes också vara för små för att inkluderas separat.

Kategorier i skugganbudet

Trafik: 14,41 mnkr

Kostnader för utförandet av den dagliga trafiken vilket inkluderar:

- Förares
- Fordonskostnad (gaspris)
- Underhåll av bussar inkl. däck och andra förbrukningsvaror
- Skadegörelse & skador
- Fordonsskatt
- Försäkringar
- Trafikledning
- Tvätt och städ av bussar
- Driftplanering
- Avlösningssbilar
- Finansieringskostnader
- Avskrivningar

Overhead: 1,00 mnkr

Kostnader för alla kringuppgifter som krävs för att utföra trafiken och driva ett bolag i allmänhet:

- Hantering av hittegods
- Systemstöd
- Admin (HR, lön, ekonomi)
- Ledning
- Andra externa kostnader

Lokaler: 0,98 mnkr

Kostnader för alla lokaler som behövs för att utföra trafiken vilket inkluderar:

- Depå
- Rastlokal
- Pauslokaler

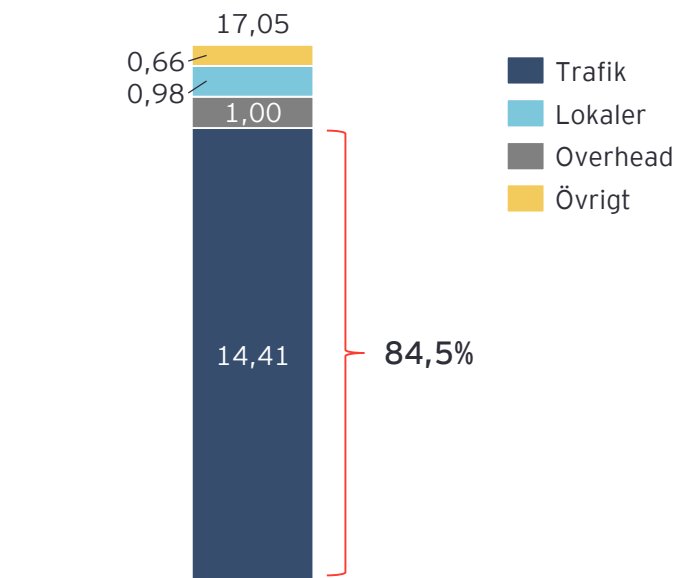
Övrigt: 0,66 mnkr

Dessa påslag beskriver vilka marginaler som har applicerats på kostnaderna vilket inkluderar:

- Felmarginal
- Vinstmarginal

Kostnaden för Trafik är den överlägset största kategorin i skugganbudet och uppgår till 14,41 mnkr

Skugganbudet mnkr



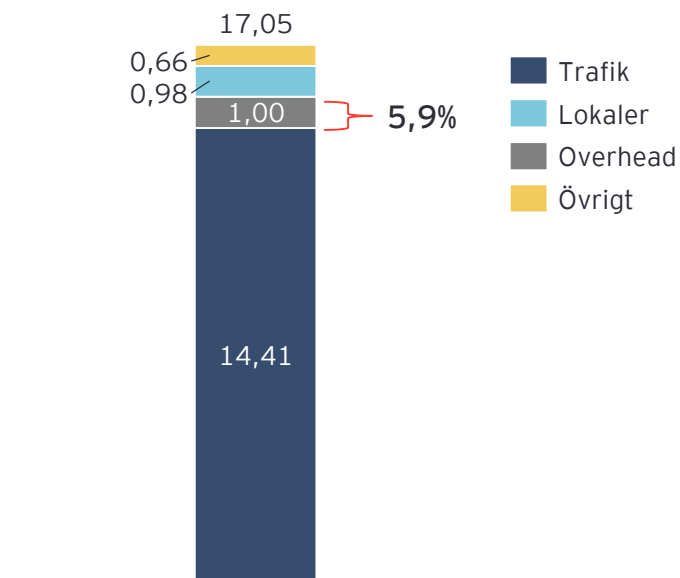
- ▶ Trafikkostnader avser alla kostnader kopplade till det dagliga utförandet av trafiken.
- ▶ Förarkostnaderna har baserats på fyra olika timkostnader. Kostnaden för en Standardtimme togs fram med utgångspunkt i kollektivavtalet för bussbranschen. Alla OB kostnader är fasta enligt kollektivavtalet.
- ▶ Fordonskostnaden (gaspris) har tagits fram genom att räkna ut förbrukningen per fordonstyp givet dess omloppskilometer i trafikproduktionen baserat på data avseende bränsleförbrukning. Priset för gasen är fast för Svealandstrafiken och samma förutsättning har därför använts i skugganbudet.

Kostnadskomponenter i Trafik

Kostnadskomponent	Förklaring	Belopp tkr
Förare	Lönekostnaden för förare baserat på ett grund-timpris om 260 kr/h + påslag	7 396
Fordonskostnad (gaspris)	Bränslekostnaden för den estimerade förbrukningen	3 012
Underhåll av bussar (inkl. däck och andra förbrukningsvaror)	Kostnad för att underhålla och serva bussarna baserat på 10-års snitt	879
Skadegörelse & skador	Kostnad för skadegörelse och skador på bussarna som uppkommer i trafiken eller genom skadegörelse	189
Fordonsskatt	Kostnad för fordonsskatt	6
Försäkringar	Kostnad för trafikförsäkring	30
Trafikledning	Kostnad för att leda och styra trafiken	219
Tvätt och städ av bussar	Kostnad för invändig och utvändigt tvätt av bussarna	207
Driftplanering	Kostnad för att driftplanera trafiken	58
Avlösningsbilar	Kostnad för avlösningsbil	8
Finansieringskostnader	Räntekostnad kopplat till inköp av bussar	699
Avskrivningar	Avskrivningar över 12 år på inköp av bussar samt verkstadsutrustning med 15 års avskrivning	1 704
Total		14 407

Kostnader för Overhead uppgick till 1 mnkr och representerar 5,9% av skugganbudets pris

Skugganbudet mnkr



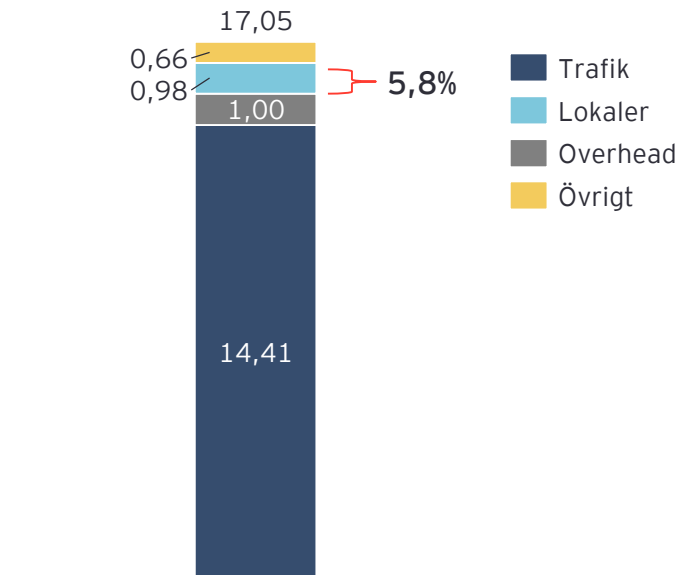
Kostnadskomponenter i Overhead

Kostnadskomponent	Förklaring	Belopp tkr
Hantering av hittegods	Kostnader kopplade till hantering av hittegods	1 000
Systemstöd	IT-system som behövs för att genomföra trafiken	
Admin (HR, lön, ekonomi)	Kostnader kopplade till administration av trafiken och ett bolag i allmänhet	
Ledning	Kostnader kopplat till ledning	
Andra externa kostnader	Andra externa kostnader	
Total		1 000

- ▶ Overheadkostnader innebär alla kostnader som inte avser den dagliga driften av trafiken. Dessa är främst av administrativ karaktär som behövs för att driva ett bolag men även kostnader kopplade till IT och andra kringkostnader.
- ▶ De olika kostnadskomponenterna som har identifierats i Overhead kommer till viss del från Nobinas tidigare kontrakt med Region Örebro där tex hantering a hittegods fanns med som ett åtagande.
- ▶ Overhead har beräknats med hjälp av en schablon på 6,5% på Trafik- och Lokalkostnader. Denna schablon har erhållits av experter inom branschen och liknande schabloner används vid anbud i branschen.

Kostnader för Lokaler estimeras till 981 tkr och avser huvudsakligen bussdepån

Skugganbudet mnkr



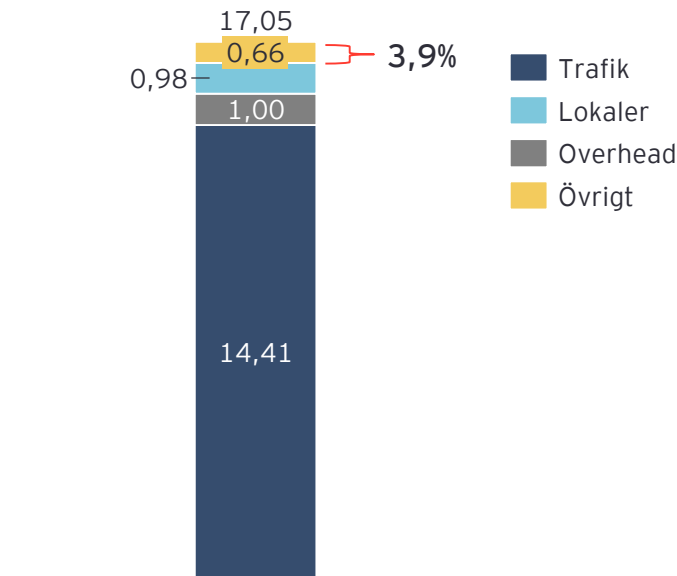
Kostnadskomponenter i Lokaler

Kostnadskomponent	Förklaring	Belopp tkr
Depå	Hyreskostnad och omkostnader för depån som hänförs till stadstrafiken	956
Rastlokal	Uppskattad hyreskostnad för en rastlokal som förarna kan nyttja för lunchrast, fikapaus och toalettpaus	25
Pauslokaler	Lokaler för toalettbesök efter 2,5h körning	0
Total		981

- ▶ Kostnader för Lokaler avser alla kostnader för lokalerna som krävs för att genomföra trafiken.
- ▶ Kostnaden för depån har erhållits av Svealandstrafiken och innefattar alla omkostnader för depån. Eftersom depån utnyttjas av både stadstrafiken och regiontrafiken har kostnaden fördelats baserat på andelen fordon
- ▶ För att skapa effektiva avlösningar till trafikplaneringen krävs dessutom en rastlokal. Slottet har ansetts vara en lämplig placering för denna och storleken har estimerats till 60-90 kvm lokal.
- ▶ Inga pauslokaler väntas behövas då Örebro Stad tidigare har tillhandahållit möjligheter till detta utan merkostnad.

Kostnader för Övrigt uppgår till 662 tkr och innefattar felmarginal samt vinstmarginal

Skugganbudet mnkr



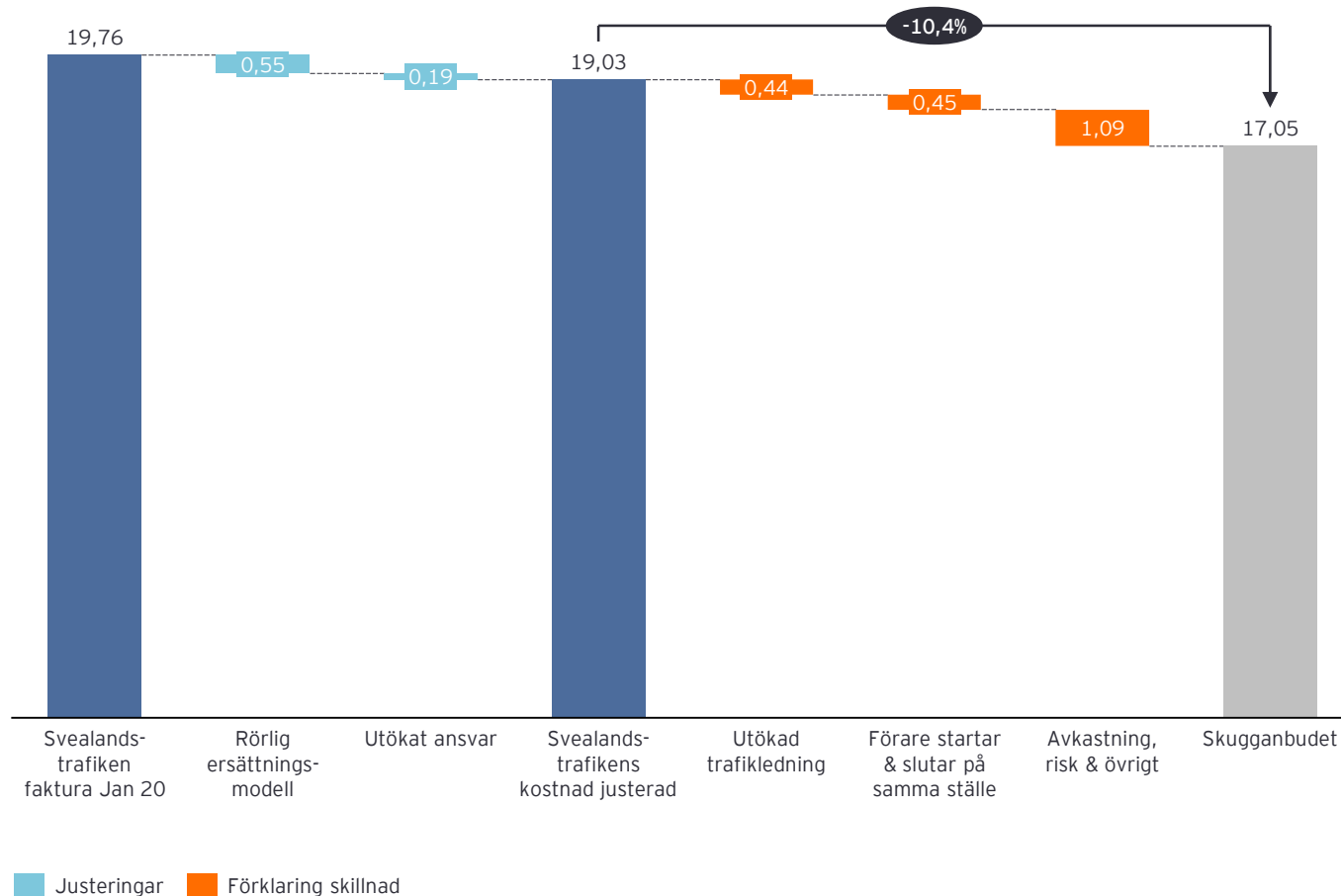
Kostnadskomponenter i Övrigt

Kostnadskomponent	Förklaring	Belopp tkr
Felmarginal	En 1% i felmarginal har tagits in i beräkning för att skapa marginal för eventuella fel eller oförutsedda förändringar	164
Vinstmarginal	Vinstmarginal baserat på Nobinas och Keolis genomsnittliga vinstmarginal före skatt, tre år tillbaka	498
Total		662

- ▶ Övriga kostnader avser två komponenter, Felmarginal och vinstmarginal
- ▶ Felmarginal har tagits in i beräkningen som en buffert för att kompensera för möjliga fel eller behov av buffert för oförutsedda händelser
- ▶ En vinstmarginal har lagts på anbudet. Denna lönsamhet har räknats fram genom att använda den genomsnittliga marginalen för Nobina och Keolis för de senaste tre åren.

Skugganbudet är 10,5% lägre än Svealandstrafikens kostnad efter justeringar

Jämförelse Svealandstrafiken mot skugganbudet (mnkr)



Kommentarer och slutsatser

- ▶ Skugganbudet är ca 1,98 mnkr eller 10,4% lägre än Svealandstrafikens kostnad med hänsyn till jämförelsestörande poster.
- ▶ Av skillnaden på 1,98 mnkr kan 0,89 mnkr förklaras av prioriteringar och initiativ som Svealandstrafiken valt att genomföra med syfte att höja kvalitén. Om Svealandstrafiken inte genomfört satsningarna på 0,89 mnkr hade den justerade kostnaden för Svealandstrafiken istället blivit 18,14 mnkr. Denna kostnad är ca 6,4% högre än skugganbudet.
- ▶ Slutsatsen är därför att det är sannolikt att kostnaden för trafiken i januari 2020 hade kunnat bli lägre om trafiken hade upphandlats. Den totala potentialen, exklusive Svealandstrafikens egna prioriteringar bedöms vara ca 1,98 mnkr för januari eller 10,4%. En besparing om 10% motsvarar ca 20 mnkr på årsbasis.
- ▶ För att skapa jämförbarhet till Svealandstrafiken har 0,74 mnkr dragits bort från fakturan januari 2020.
 - ▶ Rörlig ersättningsmodell: Svealandstrafiken har en helt rörlig ersättningsmodell. Detta gör att ersättningen för månader med hög produktion (som januari) blir högre allt annat lika. Ersättningen över ett helt år påverkas dock ej. Se appendix för detaljer.
 - ▶ Utökat ansvar: Svealandstrafiken har ett utökat ansvar inom Region Örebro som en entreprenör normalt sett inte har. Kostnader för detta har inte räknats med i Skugganbudet och därför räknas dessa kostnader bort från Svealandstrafiken.



Innehållsförteckning

- 01 Bakgrund
- 02 Genomförande
- 03 Jämförelse Tidigare trafik - Nuvarande trafik
- 04 Jämförelse Skugganbud - Nuvarande trafik
- 05 Diskussion
- 06 Appendix

Diskussionskapitlet har delats upp i fyra olika kategorier

Kategori	Inledning
Begränsningar och osäkerhetsfaktorer	Studien har haft syftet att granska de ekonomiska konsekvenserna av Region Örebro's beslut att inte upphandla kollektivtrafiken i Örebro stadstrafik. I studien har vissa avvägningar och antaganden gjorts för att möjliggöra dess genomförande. Det skapar därför vissa begränsningar och osäkerhetsfaktorer, vilka diskuteras i denna kategori.
Samband mellan kostnad och kvalitet?	Ett skäl till att Region Örebro beslutade att ta över trafiken i egen regi var en ambition om att höja kvaliteten. Studien har enbart jämfört de olika trafikutförandena ur ett ekonomiskt perspektiv och kan därför inte dra några slutsatser om kvaliteten. Dock förs i detta avsnitt en diskussion om sambandet mellan kostnad och kvalitet på övergripande nivå baserat på offentliga källor från svenska regioner.
Beställarens påverkan	Under en upphandling som sträcker sig över många år ingår de spelregler som en aktör måste förhålla sig till när de utför trafiken. En förutsättning för att en effektiv och kvalitativ trafik ska kunna genomföras är att den offentliga upphandlingen görs på ett sätt som möjliggör det. Aktören kan endast påverka utförandet av trafiken i den grad som det möjliggörs givet de krav som beställaren ställer på trafiken. Kraven som ställs på trafiken kan därför både öppna och stänga dörrar för utveckling och effektivitet. I denna del diskuteras hur de krav som EY uppfattat att Region Örebro ställt påverkar utföraren.
Utförarens påverkan	I en offentlig upphandling finns faktorer som en aktör själv kan arbeta med och utveckla för att skapa ett konkurrensfylligt erbjudande baserat på kraven som beställaren specificerar. Det finns även vissa faktorer i upphandlingar som är givna och inte kan ändras, tex: löner enligt kollektivavtal eller i detta fall bränslepriset. I denna kategori diskuteras de frihetsgrader som en utförare kan arbeta med för att skapa ett konkurrenskraftigt erbjudande i Örebro Stadstrafik.

Begränsningar och osäkerhetsfaktorer i denna studie

Ingen behöver stå för anbudet i studien

När en part lämnar ett anbud och vinner upphandlingen blir vederbörande skyldig att åta sig uppdraget enligt det anbud som lämnats. I denna studie har ett skugganbud skapats men ingen part kommer behöva åta sig att utföra det anbud som lämnats. Det finns således ett incitament för anbudsgivaren att lämna ett så lågt anbud som möjligt för att framstå som bättre jämfört med andra alternativ. Således finns en risk att de estimat som lämnats av de privata operatörerna som medverkar i studien är för låga.

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. 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.

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.

Studien är beroende av Svealandstrafikens kalkyler

För att uppnå en jämförbarhet i studien måste Svealandstrafiken göra vissa avdrag på sina kostnader för utökade åtagande som varken ingår i tidigare trafik eller skugganbudet. Likt skugganbudet kan det finnas incitament för Svealandstrafiken att göra så stora avdrag som möjligt för att minska kostnaden och då framstå i bättre dager.

Eftersom EY inte har insikt i Svealandstrafikens redovisning går det inte att säkerställa att avdragen är korrekta. Däremot har EY gjort rimlighetsbedömningar på avdragen baserat på beskrivningar från Svealandstrafiken, tidigare trafik och skugganbudet.

Studien behandlar bara de olika trafikutförandena ur ett ekonomiskt perspektiv

Eftersom studien enbart behandlar det ekonomiska perspektivet har den bortsett från flera andra perspektiv. Den billigaste produkten är inte alltid den bästa och ett dyrare alternativ kan vara bättre ifall det levererar ett högre värde för kunden. Studien argumenterar därför inte att ett alternativ är bättre än något annat utan enbart vilket som ses som mer

fördelaktigt ur ett ekonomiskt perspektiv. Det ekonomiska perspektivet är dock ofta centralt i offentliga upphandlingar vilket gör att en jämförelse utifrån det ekonomiska perspektivet kan vara relevant i sig som en viktig byggsten i en total analys.

Studien jämför en aktör som slutfört sitt avtal med en aktör i början av sitt avtal

I studien jämförs priset på tidigare trafik med priset för nuvarande trafik. Avtalet för tidigare trafik tecknades år 2008 och har sedan dess justerats utifrån utvecklingen i en indexkorg. Eftersom avtalet slöts i 2008 avspeglar priset till stor del även de förutsättningar som gällde då. Ett exempel på detta är att reporäntan under 2008 var avsevärt högre än vad den är idag. Indexjusteringen som användes bör ha kompenserat för de ändringar som skett till viss del men har troligen inte kompenserat för alla skillnader. Jämförelsen mot tidigare trafik kan därför bli missvisande eftersom det inte speglar dagens förutsättningar. Hade den tidigare aktören lagt anbud idag på trafiken är det därför inte säkert att priset hade varit det samma.

Det ses ändå som värdefullt att inkludera den tidigare trafiken i jämförelsen då den tillför en tredje jämförelsepunkt i studien, som dessutom baseras på i hög grad offentlig tillgänglig fakta, och på så sätt bidrar till att rimlighetsbedöma skugganbudet.

En annan tidsaspekt är att Svealandstrafiken enbart hade utfört trafiken i fyra månader januari 2020. Detta innebär att verksamheten var nystartad och kanske inte optimerats och effektiviserats i den grad som önskats. Det innebär att om en månad jämförts under ett senare år hade priset möjligen blivit annorlunda på grund av förändringar och optimeringar. Ett annat perspektiv på detta kan vara att en upphandlad utförare förväntas att leverera till avtalat pris redan från starten av en avtalsperiod och utföraren får därför själv bära risken för eventuella inkörningsproblem.

Svårt att jämföra olika trafikområden

På grund av att olika trafikområden har väldigt olika förutsättningar och krav från beställaren är det svårt att göra jämförelser mellan olika områden. Exempel på aspekter som spelar in är distanser, topografi, lönenivå, lokalhyror. Det kan därför bli missvisande att bara titta på KPIer som till exempel kostnad per omloppskilometer. För att kunna göra en jämförelse som speglar samma förutsättningar har därför ett skugganbud skapats.

Hur ser sambandet ut mellan kostnad och kvalitet på övergripande nivå?

Svagt negativt samband mellan kostnad och kvalitet på övergripande nivå

Denna jämförande studie har inte inkluderat undersökningar av eventuella skillnader i kvalitet mellan Svealandstrafiken och den tidigare operatören Nobina utan fokuserat på att studera ekonomiska konsekvenser.

För att studera kvalitetsaspekten och hur den påverkas krävs djupare undersökningar. Kvalitet kan i sammanhanget innebära många olika saker, exempelvis vem som avses när kvalitet mäts. Det kan röra sig om de som utför trafiken, såsom bussförare. Kvalitet kan också fokusera på dem som beställt trafiken och inte minst de som tar del av produkten - resenärerna.

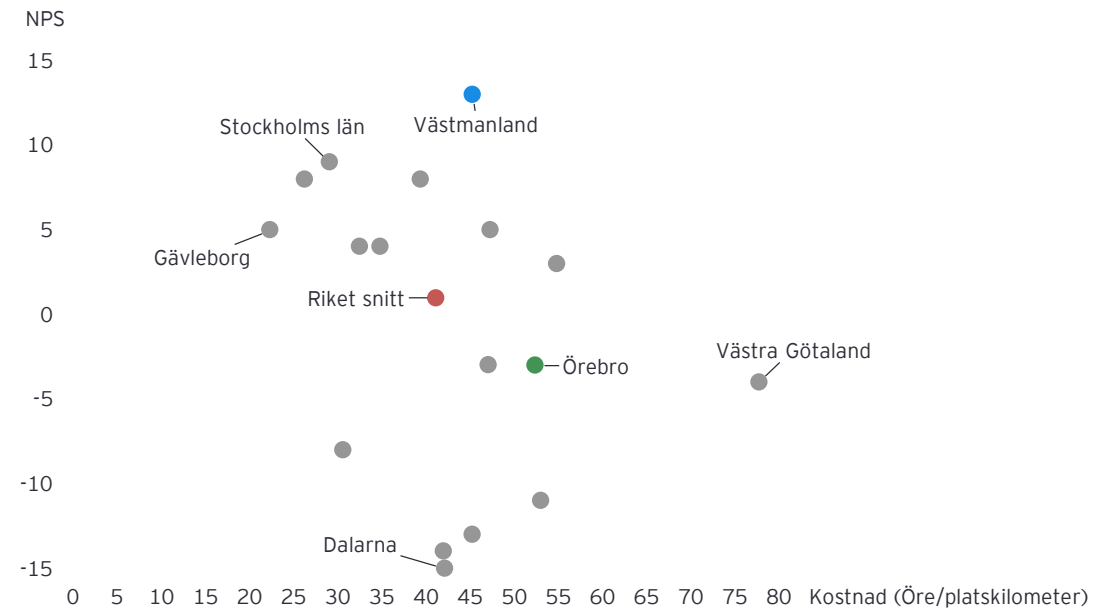
För resenärerna genomförs årligen kvalitetsmätningar inom ramen för Kollektivtrafikbarometern vilket gör det möjligt att undersöka eventuella samband, dock endast för den samlade kollektivtrafiken i respektive län.

Grafen till höger visar samvariationen på en övergripande nivå mellan kostnad och kvalitet för 17 av landets regioner. Det ska observeras att inte endast kollektivtrafik avseende buss är inkluderat utan även tåg. Kostnad är mätt som öre per platskilometer och kvalitet redovisas här som NPS eller "Net Promoter Score" vilket mäter kundernas benägenhet att rekommendera sitt kollektivtrafikbolag.

På denna nivå kan inget tydligt samband observeras mellan kostnad och kvalitet. Snarare talar ett negativt R^2 möjligen för en svagt negativ samvariation. Det ska dock framhållas att samvariation inte nödvändigtvis är samma sak som orsakssamband. Det innebär att mer detaljerade studier krävs för att dra tydliga slutsatser om och i vilken grad ett samband mellan kostnad och kvalitet existerar.

Hur kvalitet påverkas av konkurrensutsättning och eventuella operatörsbyten eller driftformer är därför inte möjligt att säga baserat på denna mycket övergripande vy men är intressant att belysa i vidare studier. Särskilt eftersom både produktens kvalitet och dess kostnad behöver bedömas för att möjliggöra en komplett värdering.

Net Promoter Score (NPS) och kostnad per platskilometer i linjelagd kollektivtrafik (2019)



Om undersökningen

- Data avseende kostnader och trafikdata är hämtade från Trafikanalys Regional Linjetrafik 2019 och inkluderar både regional tåg- och busstrafik, dock ej kommersiell trafik. Tåg utgjorde ca 48% av platskilometer 2019 och ca 30% av trafikeringskostnaderna.
- Data avseende kvalitet är hämtat från Kollektivtrafikbarometern Årsrapport 2019 vilket omfattar 22 kollektivtrafikföretag.
- Vissa län är uteslutna ur ovanstående jämförelse i de fall då komplett dataunderlag saknas.
- Det ska även noteras att Trafikanalys kostnadsdata omfattar regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM), medan Kollektivtrafikbarometern omfattar RKM och länstrafikbolag. Dessa är inte i samtliga fall överlappande fullt ut.

Hur utföraren kan skapa effektivitet i Region Örebro

Trafikplaneringen

Trafikplaneringen utgör planen för hur den operativa trafiken ska utföras och inkluderar alla de delar som ska få bussen från punkt A till punkt B. Detta inkluderar vilka rutter bussen ska ta, antal bussar per typ, antal förartimmar, avlösningsplatser, klargörningstider, matraster, pauser samt säkerhetsmarginal med mera. Trafikplaneringen påverkar således effektiviteten i trafiken då det är den som möjliggör att resurserna kan utnyttjas på ett effektivt sätt.

Det finns därför risk att ineffektiviteter byggs in om planeringen inte är optimal. Att skapa en effektiv trafikplanering kräver avancerat datorstöd samt kompetens och erfarenhet inom området.

Trafikplaneringen som tagits fram inom ramen för skugganbudet har inte visat på avgörande skillnader mot befintlig trafikplanering. Men vissa optimeringar har ändå påvisats. Ett exempel på detta är att Svealandstrafikens trafikplanering är ca 1% längre utifrån antal omloppskilometer. Hade befintlig trafikplanering använts, hade skugganbudets kostnader ökat med ca 110 tkr eller ca 1,2 mnkr per år baserat på månadsproduktionen.

Utförarnas kompetens och erfarenhet inom planering kan därför utnyttjas av beställarna i arbetet med att utforma tidtabellen. Har utföraren och beställaren en nära och konstruktiv dialog möjliggör det för beställaren att ta del av detta mervärde. Omvänt betyder det också att tvingande krav avseende linjesträckningar och tidtabell kan orsaka stora merkostnader för beställaren, mer om detta på nästkommande sida i avsnitt "tidtabell".

Bussflottan

En stor kostnad i trafikutförandet är kostnaden för bussar i form av räntor, amorteringar, underhåll, skador och städning. En aktör kan sänka dessa kostnader genom att arbeta med aspekter som inköpspris, underhållskostnader och restvärde.

Inköpspriset är priset per buss som betalas till fordonstillverkaren och påverkas av aktörens förhandlingsläge med fordonstillverkaren. Det är rimligt att anta att en stor aktör som köper in en större mängd bussar har en bättre förhandlingsposition jämfört med en mindre aktör. I anbudet har samma busspriser använts som för Svealandstrafiken vilket innebär en inköpskostnad på ca 240 mnkr. Om en större aktör skulle kunna uppnå en 5% rabatt på busspriserna, kan priset för trafiken sänkas med ca 130 000 kr per månad eller ca 1,56 mnkr per år.

Ett annat sätt en aktör kan optimera bussflottan på är att konfigurera bussen på ett sätt så att underhållskostnaden blir så låg som möjligt. Underhållskostnaden utgör i skugganbudet en kostnad på ca 0,9 mnkr eller ca 9,8 mnkr per år. Också här kan tvingande krav på fordonens utförande utgöra ett hinder för en aktör att skapa förutsättningar för lägre underhållskostnader, vilket kan slå mot det pris beställaren behöver betala.

Ett ytterligare sätt att optimera bussflottan är att standardisera bussarna som köps in så att de blir mer flexibla att flytta mellan olika trafikområden. Detta möjliggör besparingar på två sätt, dels kan det bli möjligt att minska antalet reservbussar och dels sänks restvärdesrisken, det vill säga risken för att aktören blir stående med bussar med ett lägre värde än förväntat. Om risken är hög behöver avskrivningstiden förkortas, om risken är låg kan den förlängas. För att illustrera den ekonomiska potentialen i detta skulle en 10-årig istället för 12-årig avskrivningstid i skugganbudet innebära att det fördröades med 369 tkr per månad eller 4,4 mnkr per år. Ett arbete för standardisera kraven på bussar vid upphandling bedrivs inom ramen för Kollektivtrafikens avtalskommitté KOLLA genom bland annat branschgemensamma funktionskrav såsom Bus Nordic.

Starta och sluta på samma plats

En operatör kan välja om förarna ska starta och sluta sina arbetspass på samma plats eller inte. Kollektivavtalet specificerar inte att en aktör måste erbjuda personalen detta utan aktörer kan erbjuda detta som en förmån till förarna om det önskas. Att starta och sluta på samma ställe leder till ökade kostnader då aktören måste betala för förarnas restid tillbaka till utgångsplatsen. Svealandstrafiken har valt att erbjuda denna förmån till sina bussförare där både start och slut sker på depån vilket medför ett högre pris. Hade skugganbudet även erbjudit denna förmån hade det medfört en estimerad merkostnad på ca 183 tkr för januari 2020 eller ca 1,98 mnkr per år. Det ska noteras att Svealandstrafikens uppgivna merkostnad för denna tjänst är 450 tkr för januari 2020.

Bränsleförbrukning

En ytterligare kostnad som direkt påverkar aktörers lönsamhet är bränsleförbrukningen. Många aktörer arbetar därför systematiskt med utbildning, incitamentsprogram samt olika typer av mjukvara för att sänka förbrukningen. I skugganbudet har det antagits en 5% lägre bränsleförbrukning än den nuvarande inom Svealandstrafiken. Detta har skapat en estimerad besparing om ca 176 tkr för januari 2020 eller ca 1,9 mnkr per år.

Hur Region Örebro påverkar utföraren

Tidtabell

En utgångspunkt för skugganbudet har varit att den befintliga tidtabellen gäller. Detta gör dock att en aktör har begränsade möjligheter att påverka tidtabellen även om förändringar skulle kunna bidra till en mer effektiv trafik. I trafikplaneringen har det observerats att vissa förändringar skulle kunna bidra till ökad effektivitet.

Exempelvis innehåller helgtrafikeringen ca 10% högre andel reglertid vid ändhållplats än motsvarande värde för vardagar. Utan att försämra regulariteten kan denna stilleståndstid möjligen reduceras genom att bryta linjerna som idag är genomgående vid "Slottet" och i stället växla mellan två eller tre olika linjer. Ett upplägg enligt denna princip skulle kunna skapa bytesfri resa till flera destinationer med bibehållen regularitet på samtliga delsträckor. Det medför en lägre regularitet för bytesfri resa på vissa genomgående relationer men ger samtidigt en förmodat ansevärd besparingspotential.

Det finns även en teoretisk möjlighet till besparing genom översyn av avgångstider på speciellt vardagar. Under analysen har det laborerats med "turflytt" där det tillåts att turer flyttas upp till +/- 5 minuter under pågående omloppsoptimering. Denna optimering visade på en potentiell besparing på antal fordon och gav en lösning med 62 tursatta fordon mot normala 68 tursatta fordon som maximal potential. Hade samma trafik genomförts fast med 6 st färre bussar hade det skapat en estimerad besparing om ca 212 tkr för januari 2020 eller ca 2,3 mnkr per år i sänkta kapitalkostnader. Vidare resulterar det i färre antal förartimmar. Däremot är detta ett högst teoretiskt exempel och innebär en mycket aggressiv planering. Denna typ av plan skulle leda till ett högt antal spetsvändningar med stor risk för försämrad kvalitet som konsekvens och är därför troligen inte realiserbar eller önskvärd. Det visar däremot på att noggranna punktlighetsanalyser tillsammans med viss flexibilitet i tidtabellen kan ge en relativt omfattande besparingspotential.

Ålder på bussarna

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 inlåsningseffekt 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. Vidare anser Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik och Kollektivtrafikens avtalskommitté att beställaren bör ställa funktionskrav kring inre och yttre skick istället för ett detaljerat ålderskrav*. Detta medför enligt kommittén ett mer hållbart användande av fordon och ger trafikföretagen möjlighet att på ett mer resurseffektivt sätt använda fordonen.

Busstyp per linje

En annan förutsättning som tillämpats i Skugganbudet är den busstyp som ska användas på respektive linje samt kravet att enbart större bussar får ersätta mindre bussar, dvs ledbuss får ersätta normalbuss men inte tvärt om. Kravet leder till att det exempelvis används fullstora ledbussar på sena vardagskvällar där det sannolikt hade räckt med en normalbuss vilket vore mer kostnadseffektivt. Jämförs nuvarande andel normal/ledbuss med trafiken i tidigare avtal kan det konstateras att andelen ledbussar har ökat från 58% till 76%. Hade anbudet istället använt samma andel normal/ledbussar som i tidigare avtal hade det möjliggjort en estimerad besparing om ca 310 tkr för januari 2020 eller ca 3,3 mnkr per år. Det ska dock noteras att denna studie inte har haft tillgång till resenärsdata vilket gör att det inte är möjligt att avgöra om användningen av ledbussar är motiverad av kapacitetsskäl.

	Normalbuss 12M	Ledbuss 17M+
Inköpspris	2 720 000 kr	3 460 000 kr
Underhållskostnad per omlopps-KM	1,44 kr	2,48 kr
Skador per omlopps-KM	0,48 kr	0,48 kr
Förbrukning normalkubik per omlopps-KM	0,54 kr	0,71 kr

Kostnader för olika busstyper i skugganbudet



Innehållsförteckning

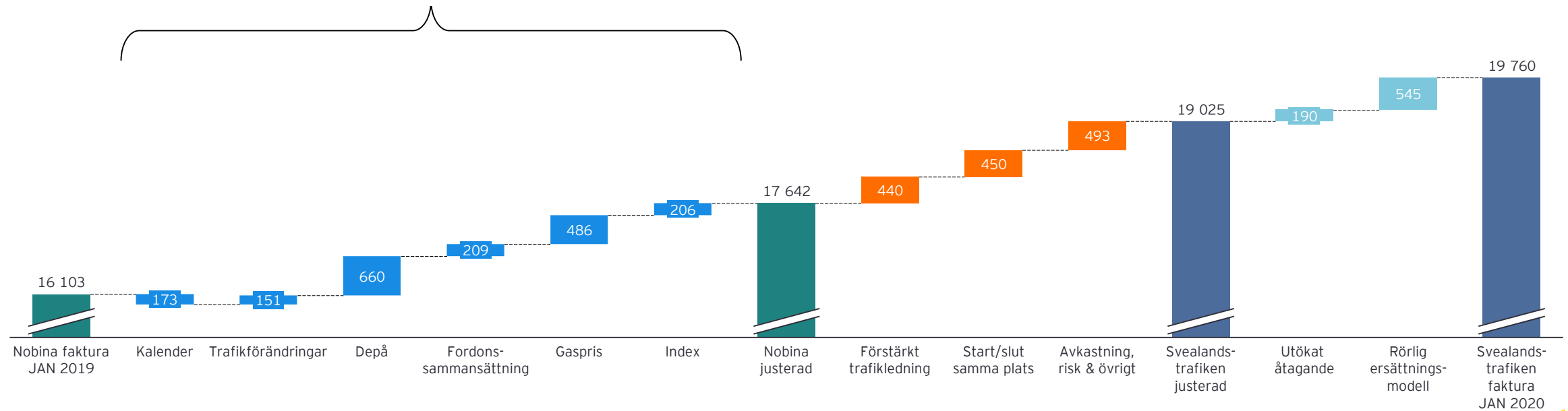
- 01 Bakgrund
- 02 Genomförande
- 03 Jämförelse Tidigare trafik - Nuvarande trafik
- 04 Jämförelse Skugganbud - Nuvarande trafik
- 05 Diskussion
- 06 Appendix

Innehållsförteckning appendix

- 01** Beräkningar Nobinas justeringar
- 02** Svealandstrafikens initiativ och prioriteringar
- 03** Beräkningar Svealandstrafikens justeringar
- 04** Beräkningar och antaganden i skugganbudet
- 05** Definitioner i rapporten

I denna del av appendix tydliggörs hur Nobinas justeringar beräknats

Dessa beräkningar redovisas på kommande sidor



Beräkning av kalendereffekt och trafikförändringar

Kalenderjustering

Beräkning av antal vardagar			
Beskrivning	2019	2020	Diff
Antal helgdagar	5	6	+1
Antal dag före helgdag	4	4	0
Antal jullov	3	2	+1
Antal vardag	19	19	0
Omräknat till vardagar	27,0	26,6	-0,4

Kostnadspost	Belopp (kr)
Kalenderberoende ersättning med 2019 kalender	11 677 683
Kostnad per vardag jan 2019	432 507
Kalenderberoende ersättning med 2020 kalender	11 504 680
Differens Nuvarande trafik - Tidigare trafik	-173 003

Fasta ersättningsdelar har räknats bort då de ej påverkas av kalender

Antaganden:

- Helgdag - 50% av vardags produktion
- Dag före helgdag - 70% av vardags produktion
- Jullov - 90% av vardags produktion
- Linjärt samband mellan total kalenderberoende ersättning och antalet beräknade vardagar i månaden. Beräkningen blir schablonmässig som konsekvens.

Trafikförändringar

Beräkning av vardagsproduktion	
Total produktion jan 2019 (tidtabellskm)	362 273 ¹
Omräknat till vardagar	27,0
Vardagsproduktion (km)	13 417,5
Kalenderjusterad produktion (tidtabellskm)	356 906,0 ²
Total produktion jan 2020 (tidtabellskm)	361 583,5 ³

Produktionspåverkan med anledning av kalenderjustering och trafikförändringar	
Kalenderpåverkan (km)	-5 367,0 ^{1 - 2}
Trafikförändringar (km)	4 677,6 ^{3 - 2}

Kostnad tidtabellsförändring	
Tidtabellsberoende ersättning	11 677 683
Kostnad per km	32
Kostnadspåverkan tidtabell	150 778

Här multipliceras beräknad påverkan (km) trafikförändringar med kostnad per km

Antaganden:

- Linjärt samband mellan tidtabells-km och ersättning Nobina. Beräkningen blir schablonmässig som konsekvens.
- De förändringar i produktionen som inte förklaras av kalender förklaras av trafikförändringar.

Källa trafikförändringar:

<https://via.tt.se/pressmeddelande/lanstrafiken-byter-tidtabell-den-15-december?publisherId=3235656&releaseId=3265459>

Beräkning av kostnadsförändring depå och andel ledbussar

Kostnadsförändring depå

Förutsättningar

- En ny bussdepå har byggts för stadsbussar och regionbussar i Region Örebro
- Eftersom bussdepån inte var färdigställd när kontraktet med Nobina inleddes betalade Nobina en schablonmässig hyra för depån.
- Denna hyra indexerades över tid, men trots detta betalar Svealandstrafiken en väsentligt högre hyra.
- Eftersom både regionbussar och stadsbussar utnyttjar depån har hyran schablonmässigt fördelats på Region- respektive stadstrafik baserat på andelen regionbussar/stadsbussar i depån.

Beräkning av kostnadsförändring bussdepå	
Hyra Nobina 2019 avseende stadstrafik	3 541 247 kr
Hyra Svealandstrafiken 2020 avseende stadstrafik	11 466 667 kr
Differens per månad	660 452 kr

Fordonssammansättning

Förutsättningar

- Andelen ledbussar i trafiken har ökat. Ledbussar (SLLg) är betydligt dyrare per km än normalbussar (SNLg).
- Denna beräkning svarar på frågan vad Nobinas ersättning hade varit med samma fördelning ledbussar/normalbussar som körs av Svealandstrafiken
- I Nobinas avtal finns tre ersättningskomponenter som påverkas av andelen ledbussar.
 - Fast fordonsersättning
 - Kilometerersättning (bränsle)
 - Kilometerersättning (övrigt)
- Samtliga dessa ersättningskomponenter är högre för en ledbuss än för en normalbuss.
- De övriga ersättningskomponenterna Fast ersättning och Tim-ersättning påverkas inte av fordonstyp

Kostnadpåverkan fordonssammansättning	
Andel ledbuss Nobina	59%
Andel ledbuss Svealandstrafiken	72,2%
Total fordonsrelaterad ersättning jan 2019	7 492 303
Fordonsrelaterad ersättning jan 2019 med 2020 fordonsfördelning	7 701 166
Differens per månad	208 863

Beräkning av kostnadsförändring fordonsgas och index

Kostnadsförändring fordonsgas

Förutsättningar

- Utföraren av stadsbusstrafiken är förpliktigad att använda sig av en utpekad gasleverantör, för närvarande Gasum.
- Nobina ersattes för fordonsgas genom ersättningskomponenten kilometerersättning (bränsle)
- Denna ersättningskomponent indexeras inte utan justeras baserat på aktuellt bränslepris.
- Vid en förändring av bränslepriset med viss % justeras kilometerersättning (bränsle) med samma %
- Denna beräkning svarar på frågan vad Nobinas ersättning hade varit med samma gaspris som Svealandstrafiken

Indexering

Förutsättningar

- Om Nobina hade fortsatt stadstrafiken hade ersättningen indexerats och således varit högre - allt annat lika
- Vissa ersättningskomponenter indexeras dock inte och har därför räknats bort från denna kalkyl, dessa är:
 - Kilometerersättning (bränsle)
 - Hyra bussdepå
- Index består enligt avtalet av en viktad indexkorg baserat på AKI, KPI och ITPI.

Beräkning av kostnadsförändring fordonsgas	
Gaspris Nobina 2019	11,97 kr/Nm ³
Gaspris Svealandstrafiken 2020	14,25 kr/Nm ³
Kilometerersättning (bränsle) jan 2019 vid 2019 års gaspris	2 551 114 kr
Kilometerersättning (bränsle) jan 2019 vid 2020 års gaspris	3 037 040 kr
Differens	485 926 kr

Beräkning av kostnadsförändring index	
Total ersättning Nobina jan 2019	16 102 816 kr
Total ersättning som är föremål för indexuppräknning	10 010 455 kr
Index 2019-2020	1,021
Differens	205 678 kr

Innehållsförteckning appendix

01 Beräkningar Nobinas justeringar

02 Svealandstrafikens initiativ och prioriteringar

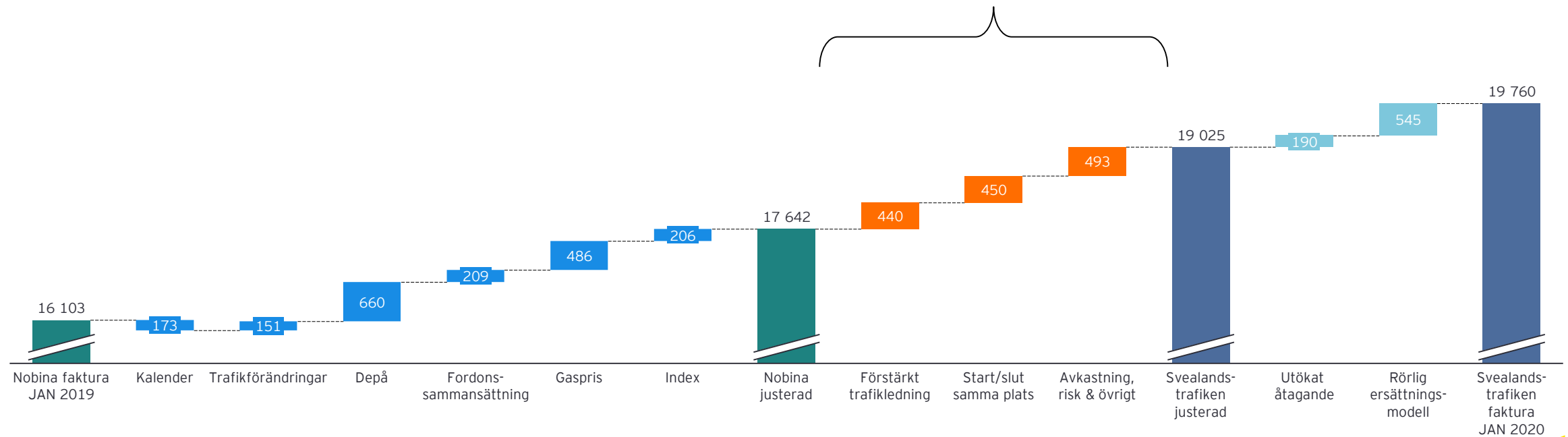
03 Beräkningar Svealandstrafikens justeringar

04 Beräkningar och antaganden i skugganbudet

05 Definitioner i rapporten

I denna del av appendix tydliggörs innehållet i Svealandstrafikens initiativ och prioriteringar

Dessa beräkningar redovisas på kommande sida



Kostnader för Svealandstrafikens initiativ och prioriteringar

Förstärkt inre och yttre trafikledning

Förutsättningar och bedömd merkostnad

- Svealandstrafiken har satsat på förstärkt inre och yttre trafikledning som ett sätt att höja kvaliteten i trafiken.
- Trafikledningen består av dels lokala resurser i Örebro och Västerås samt två trafikledningsbilar som är tillgängliga när trafik bedrivs, dvs i princip dygnet runt förutom vissa vardagnätter.
- Bedömningen från Svealandstrafiken är att skillnaden gentemot den trafikledning som bedrevs av Nobina uppgår till totalt 8 FTE samt en trafikledningsbil.
- Merkostnaden uppskattas av Svealandstrafiken till 450 tkr för januari 2020

Starta och sluta på samma ställe

Förutsättningar och bedömd merkostnad

- En prioritering med syfte att höja kvaliteten i trafiken är att bussförare startar och slutar sina arbetspass vid samma ställe.
- Detta leder till en merkostnad för Svealandstrafiken i form av ökad arbetstid.
- Svealandstrafiken uppskattar denna merkostnad till 440 tkr för januari 2020

Avkastning, risk och övrigt

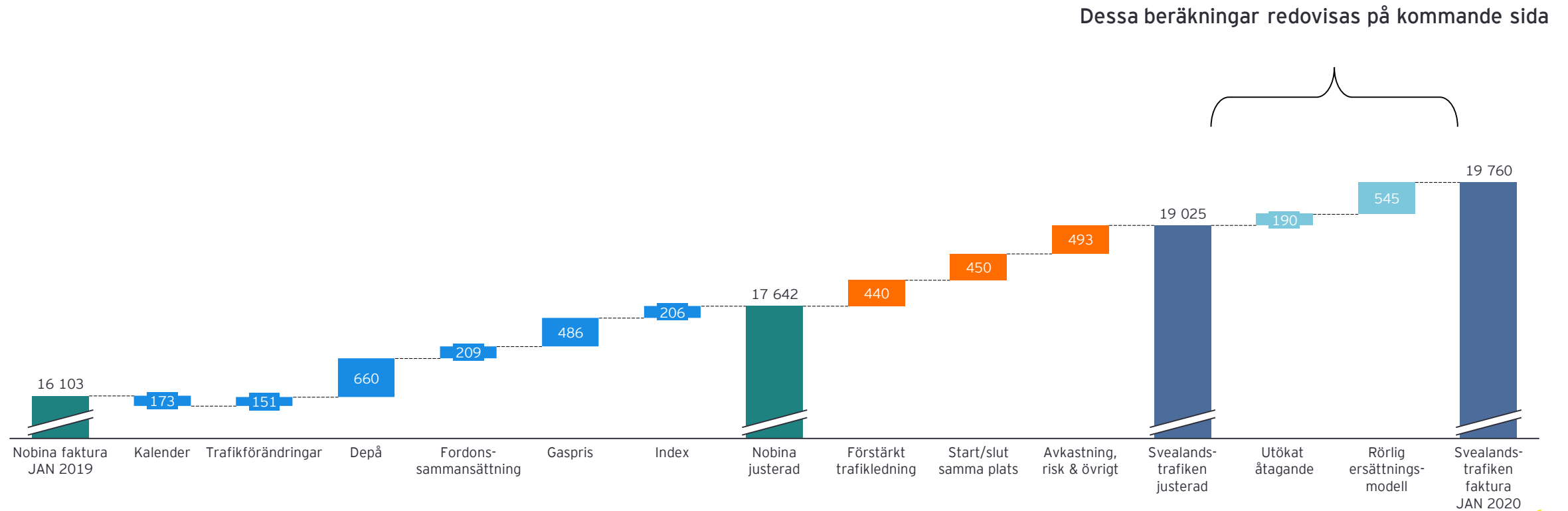
Förutsättningar och bedömd merkostnad

- Denna post består av avkastning, kostnad för risk och övriga kostnadsdifferenser mot Nobinas tidigare trafik respektive skugganbudet som inte i detalj kan förklaras. Det är således även en justeringspost.

Innehållsförteckning appendix

- 01 Beräkningar Nobinas justeringar
- 02 Svealandstrafikens initiativ och prioriteringar
- 03 Beräkningar Svealandstrafikens justeringar
- 04 Beräkningar och antaganden i skugganbudet
- 05 Definitioner i rapporten

I denna del av appendix tydliggörs hur Svealandstrafikens justeringar beräknats



Jämförelsestörande poster för Svealandstrafiken

Åtaganden och ansvar

Förutsättningar och bedömd merkostnad

- Svealandstrafiken har ett något större åtagande och ansvar än vad som är normalt för en upphandlad aktör.
- För att skapa jämförbarhet har kostnaderna för dessa delar räknats bort från Svealandstrafikens kostnader.
- Åtaganden har identifierats genom att gå igenom avtalet mellan Nobina och Länstrafiken i Örebro för att tydliggöra ansvarsfördelningen som gällde då.
- Följande ansvarsområden har tillkommit för Svealandstrafiken helt eller delvis.
 - Trafikplanering (Tidtabeller)
 - Fastighetsskötsel av uthyrda lokaler
 - Underhåll av terminaler och hållplatser
 - Förvaltning av betalsystem - inkl. hantering av betalningar
 - Hantering Kommunikations-radiosystem
 - Hantering av Realtidsinformationssystem
 - Viss upphandlingsverksamhet

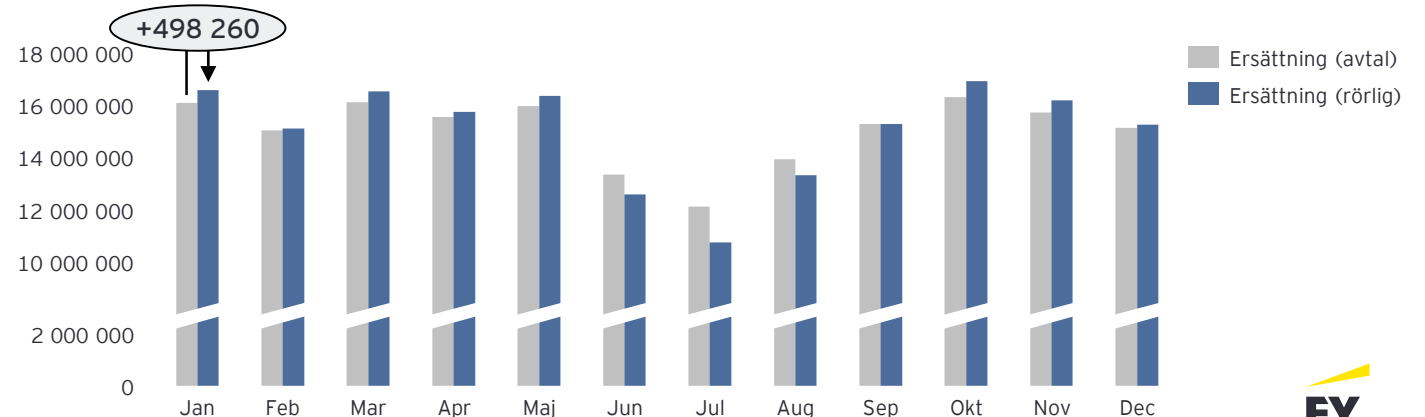
Den totala merkostnaden för detta i januari bedöms vara 190 tkr i januari 2020

Rörlig ersättningsmodell

Förutsättningar och bedömd merkostnad

- Svealandstrafikens ersättningsmodell bygger på rörlig ersättning. Nobinas ersättning byggde delvis på fasta delar (ca 30%) och delvis på rörliga delar. Detta innebar att Nobinas ersättning var jämnare fördelad över året.
- För januari specifikt (som är en månad med hög produktion) betyder det att Svealandstrafikens ersättning är högre allt annat lika. Denna skillnad speglar ingen skillnad i effektivitet/produktivitet utan beror endast på hur ersättningsmodellen är konstruerad.
- Svealandstrafiken uppger att avkastningen för januari 2020 är 770 tkr. En del av detta behöver därför täcka månader med lägre produktion.
- Svealandstrafikens avkastningskrav är enligt ägardirektiv 10,8 mnkr
- En fjärdedel av detta ska hänföras till stadstrafiken i Örebro vilket ger ett avkastningskrav på $10,8 / 4 / 12 = 225$ tkr för januari 2020
- Den överskjutande delen $770 - 225 = 545$ tkr kan därför anses vara hög avkastning i högproduktionsmånad såsom januari för att kompensera för låg avkastning under lågproduktionsmånad under exempelvis sommaren.
- Detta belopp är konsistent med en kontrollräkning mot Nobinas tidigare avtal. Där har en ekonomisk modell av avtalet byggts upp för att simulera vilken ersättning Nobina hade behövt ha i januari vid en helt rörlig ersättningsmodell likt den som tillämpas av Svealandstrafiken. Detta belopp är 498 tkr vilket gör att 545 tkr i avdrag för Svealandstrafiken bedöms som rimligt.
- Observera att den totala ersättningen över året inte påverkas av detta resonemang. Dock krävs en justering eftersom jämförelsen görs en specifik månad. Det är således endast fördelningen av ersättningen som skiljer sig, inte dess storlek totalt sett.

Ersättning enligt avtal Nobina samt simulerad rörlig ersättning (kr/månad)



Innehållsförteckning appendix

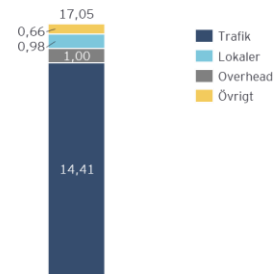
- 01 Beräkningar Nobinas justeringar
- 02 Svealandstrafikens initiativ och prioriteringar
- 03 Beräkningar Svealandstrafikens justeringar
- 04 Beräkningar och antaganden i skugganbudet
- 05 Definitioner i rapporten

Redovisning av beräkningar och antaganden i skugganbudet

På kommande sidor beskrivs i detalj hur skugganbudet är beräknat och vilka antaganden som ligger till grund

Skugganbudet uppskattas till 17,05 mnkr för januari 2020

Skugganbudet mnkr



Kategorier i skugganbudet

Trafik: 14,41 mnkr

Kostnader för utförandet av den dagliga trafiken vilket inkluderar:

- Förare
- Fordonskostnad (gaspris)
- Underhåll av bussar inkl. däck och andra förbrukningsvaror
- Skadegörelse & skador
- Fordonsskatt
- Försäkringar
- Trafikledning
- Tvätt och städ av bussar
- Driftplanering
- Avfärdningsbilar
- Finansieringskostnader
- Avskrivningar

Overhead: 1,00 mnkr

Kostnader för alla kringuppgifter som krävs för att utföra trafiken och driva ett bolag i allmänhet:

- Hantering av hittegods
- Systemstöd
- Admin (HR, lön, ekonomi)
- Ledning
- Andra externa kostnader

Lokaler: 0,98 mnkr

Kostnader för alla lokaler som behövs för att utföra trafiken vilket inkluderar:

- Depå
- Rastlokal
- Pauslokaler

Övrigt: 0,66 mnkr

Dessa påslag beskriver vilka marginaler som har applicerats på kostnaderna vilket inkluderar:

- Felmarginal
- Vinstmarginal

- ▶ Skugganbudet består av fyra olika kostnadskategorier som har uppskattats och beräknats i samarbete med branschexperter och öppna källor.
- ▶ På nästkommande sidor redovisas skugganbudet för respektive kategori. Fullständiga beräkningar och förklaringar återfinns i appendix.
- ▶ Några komponenter ingår inte i skugganbudet som särredovisade komponenter. Det rör dels viten och dels intäkter. Viten baseras på hur trafiken utförs och bedömdes normalt sett vara så små till sin storlek att de täcks av schablon för overhead respektive felmarginal. Intäkter, exempelvis för uthyrning av depåplats till andra bussföretag, bedömdes också vara för små för att inkluderas separat.

Förarkostnader

Förarkostnader

Beräkning totalkostnad förare			
Typ av tim-kostnad	Antal timmar (enligt trafikplanering)	Kostnad per timme	Total kostnad per typ av timme
Standard	26 690,80	260,00 kr	6 939 608 kr
OB Låg	3 009,20	27,00 kr	81 246 kr
OB Hög	5 889,25	54,05 kr	318 335 kr
OB Storhelg	534,87	106,98 kr	57 221 kr
Total			7 396 410 kr

Antaganden kostnad per timme		
Typ av tim-kostnad	Medel	Förklaring
Standard	260,00 kr	Baserat på beräkningar samt input från experter anses 260 kr per timme för standard som rimlig + OB enligt avtal. Kostnaden för en standardtimme innehåller förutom lagstadgade skatter ett antagande om sjukfrånvaro samt 10.000 kr för att täcka andra kostnader som utbildning uniform, personalvård etc. Lönen för standardtimme har gjort ett antagande att alla förarna är i den näst högsta tariffen (månadslön 27 664 kr). Detaljerade beräkningar på nästkommande sida.
OB Låg	27,00 kr	
OB Hög	54,05 kr	
OB Storhelg	106,98 kr	

Förarkostnader - fortsättning

Beräkning förarlön - Kostnad per standard timme		
Post	Näst högsta tariff enligt kollektivavtal	Beräkning
Månadslön	27 664 kr	
Semesterlön (13%)	3 596 kr	Månadslön * 13%
Arbetsgivaravgifter (31,42%)	9 822 kr	(Månadslön + Semesterlön) * 31,42%
Avtalsförsäkring (4,68%)	1 463 kr	(Månadslön + Semesterlön) * 4,68%
Löneskatt pension (4,5%) (24,26%)	341 kr	((Månadslön + Semesterlön) * 4,5%) * 24,26%
Sjukfrånvaro (10 dagar per år 5% av månadslön per dag)	1 153 kr	((Månadslön * 5%) * 10)/12
Övrigkostnader (10000kr per år)	833 kr	10000kr / 12
Total kostnad per FTE	44 873 kr	
Kostnad per timme (174h per månad)	258 kr	

Beräkning - Kostnad per OB timme				
Post	OB Låg	OB Hög	Storhelg	Beräkning
Månadslön	19,68 kr	39,40 kr	77,98 kr	
Arbetsgivaravgifter (31,42%)	6,18 kr	12,38 kr	24,50 kr	Månadslön * 31,42%
Avtalsförsäkring (4,68%)	0,92 kr	1,84 kr	3,65 kr	Månadslön * 4,68%
Löneskatt pension (4,5%) (24,26%)	0,21 kr	0,43 kr	0,85 kr	(Månadslön * 4,5%) * 24,26%
Total lönekostnad per timme	27,00 kr	54,05 kr	106,98 kr	

Källor: (Finfa) <https://www.finfa.se/introduktion/kostnader-och-premier/>

Fordonskostnad (gaspris) och Underhåll av bussar

Fordonskostnad (gaspris)

Beräkning fordonskostnad (gaspris)					
Busstyp	Omloppskilometer per typ	Snittförbrukning normalkubik per km	Summa förbrukning	Summa fordonskostnad per typ	Kostnad per normalkubik exkl. moms
SNLg	103 259	0,537	55 424,3	631 837 kr	11,40 kr
SLLg	294 981	0,708	208 772,9	2 380 011 kr	
Total				3 011 849 kr	

Antaganden fordonskostnad (gaspris)		
Enhet	Kostnad biogas excl moms	Förklaring
Normalkubik	11,40 kr	Fordonskostnaden har beräknats med hjälp av kostnaden för gas, snittförbrukning per fordonstyp samt estimerad omloppskilometer per typ. Snittförbrukningen har estimerats med hjälp av experter inom branschen samt med operatörer inom branschen. Kostnaden för biogas har erhållits från Svealandstrafiken. Gaspriset innehåller även kostnaden för investeringar i anläggningen vid depån vilket gör att priset kan uppfattas som högt.
Liter	9,12 kr	
Busstyp	Snittförbrukning normalkubik per km	
SNLg	0,537	
SLLg	0,708	

Underhåll av bussar (Inkl. däck och andra förbrukningsvaror)

Beräkning underhåll av bussar (inkl däck och andra förbrukningsvaror)			
Busstyp	Omloppskilometer per typ	Kostnad per omloppskilometer	Summa underhåll
SNLg	103 259	1,44 kr	148 435 kr
SLLg	294 981	2,48 kr	730 078 kr
Total			878 513 kr

Antaganden Underhåll av bussar (inkl däck och andra förbrukningsvaror)		
Busstyp	Kostnad per KM	Förklaring
SNLg	1,44 kr	Kostnaden för underhåll avser all service och underhåll som måste göras på bussen baserat på ett 10 årssnitt. Detta inkluderar aktiviteter som nya däck, byte av olja samt byta ut vissa komponenter. Antagandena har tagits fram med hjälp av experter inom branschen. Lågt estimat för underhåll av bussar: SNLg 1,15kr, SLLg 2,15kr och högt estimat SNLg 1,73kr SLLg 2,80kr.
SLLg	2,48 kr	

Skadegörelse & skador och Fordonsskatt

Skadegörelse & skador

Beräkning skadegörelse & skador			
Busstyp	Omloppskilometer per typ	Kostnad per omloppskilometer	Summa skadegörelse och skador
SNLg	103 259	0,48 kr	49 048 kr
SLLg	294 981	0,48 kr	140 116 kr
Total			189 164 kr

Antaganden skadegörelse & skador		
Busstyp	Kostnad per omloppskilometer	Förklaring
SNLg	0,48 kr	Skadegörelse & skador avser skador som uppkommer i trafik men även vandalisering. Kostnadsestimaten har tagits fram med hjälp av experter inom branschen samt från bussoperatörer. Lågt estimat har varit 0,25 kr för båda busstyperna och högt 0,70kr.
SLLg	0,48 kr	

Fordonsskatt

Beräkning fordonsskatt			
Busstyp	Antal per typ	Fordonsskatt per typ	Summa fordonsskatt
SNLg	17	82,25 kr	1 398 kr
SLLg	56	82,25 kr	4 606 kr
Total			6 004 kr

Antaganden fordonsskatt		
Busstyp	Fordonsskatt per typ och månad	Förklaring
SNLg	82,25 kr	Fordonsskatten estimeras till 987 kr per fordon för båda busstyperna vilket fåtts av en operatör inom bussbranschen.
SLLg	82,25 kr	

Trafikförsäkring och avlösningsbil

Trafikförsäkring

Beräkning trafikförsäkring			
Busstyp	Antal per typ	Försäkringskostnad per typ	Summa försäkringskostnader
SNLg	17	416,67 kr	7 083 kr
SLLg	56	416,67 kr	23 333 kr
Total			30 417 kr

Antaganden trafikförsäkring		
Busstyp	Kostnad	Förklaring
SNLg	416,67 kr	Trafik-försäkring estimeras till 5000kr per år och fordon för båda busstyperna och har fått av en buss-operatör. Lågt estimat har estimerats till -10% av kostnaden medans Hög har estimerats till +10% av kostnaden.
SLLg	416,67 kr	

Avlösningsbil

Beräkning avlösningsbilar		
Antal	Kostnad per bil	Summa kostnad avlösningsbilar
1	8 102 kr	8 102 kr

Antaganden avlösningsbilar			
Typ av bil	Kostnad per bil	Antal bilar	Förklaring
Avlösningsbil	8 102 kr	1	Enligt trafikplaneringen har det estimerats att en avlösningsbil kommer behövas för att utföra trafiken på ett effektivt sätt. Denna bil är estimerad att gå ca 443 mil i januari. Kostnaden för en bil har estimerats med hjälp av schabloner och inkluderar alla omkostnader. Bilkostnad (5000) + Bränsle (443,1 mil * förbrukning 0,5 L/mil * 14 kr/L) = 8101,7 kr. Låg har estimerats till -10% medans Hög har estimerats till +10% av kostnaden.

Trafikledning

Trafikledning

Beräkning Trafikledning			
Titel	Antal FTE	Total kostnad per FTE	Summa kostnad trafikledning
Trafikledare	4	54 702 kr	218 806 kr

Antaganden trafikledare			
Total kostnad per FTE	Medel	Antal FTE	Förklaring
Trafikledare	54 702 kr	4	För att utföra trafiken krävs en trafikledning som administrerar och leder trafiken. Antal FTE har estimerats till fyra då trafikledning alltid ska finnas på plats under trafik samt en trafikledare ska klara upp till 100 bussar. Kostnaden per FTE har tagits fram med hjälp av median-lön från Arbetsförmedlingen. Lågt har estimerats till -10% av kostnaden medans Hög har estimerats till +10%. Estimatet för antal FTE har tagits fram av experter inom branschen.

Beräkning lön trafikledning		
Post	Trafikledare	Beräkning
Månadslön	34 100 kr	
Semesterlön (13%)	4 433 kr	Månadslön * 13%
Arbetsgivaravgifter (31,42%)	12 107 kr	(Månadslön + Semesterlön) * 31,42%
Avtalsförsäkring (4,68%)	1 803 kr	(Månadslön + Semesterlön) * 4,68%
Löneskatt pension (4,5%) (24,26%)	421 kr	((Månadslön + Semesterlön) * 4,5%) * 24,26%
Sjukfrånvaro (10 dagar per år 5% av månadslön per dag)	1 421 kr	((Månadslön * 5%) * 10)/12
Övrigkostnader (5000kr per år)	417 kr	5000kr / 12
Total kostnad per FTE	54 702 kr	

Tvätt och städ av bussar

Tvätt och städ av bussar

Beräkning tvätt och städ			
Titel	Antal FTE	Total kostnad per FTE	Summa kostnad tvätt och städ
Städare	4,5	45 995 kr	206 978 kr

Antaganden tvätt och städ			
Titel	Total kostnad per FTE	Antal FTE	Förklaring
Städare	45 995 kr	4,5	För att utföra trafiken krävs att bussarna städas både utvändigt och invändigt. Ett antagande har gjorts att bussarna behöver tvättas utvändigt en gång per dag samt snabbstädas invändigt en gång per dag (17-18 min per buss) plus stortvätt vid behov. Kostnaden per FTE har tagits fram med hjälp av median-lön från SCB och antal FTE har tagits fram med hjälp av experten inom branschen. Låg har estimerats till -10% av kostnaden medans Hög har estimerats till +10% kostnaden. Förutom lönekostnad tillkommer utrustning och material för städning vilket har estimerats till 10% av lönekostnaderna.

Beräkning kostnad per FTE städare		
Post	Medellön Städare	Beräkning
Månadslön	24 200 kr	
Semesterlön (13%)	2 904 kr	Månadslön * 13%
Arbetsgivaravgifter (31,42%)	8 516 kr	(Månadslön + Semesterlön) * 31,42%
Avtalsförsäkring (4,68%)	1 268 kr	(Månadslön + Semesterlön) * 4,68%
Löneskatt pension (4,5%) (24,26%)	296 kr	((Månadslön + Semesterlön) * 4,5%) * 24,26%
Sjukfrånvaro (10 dagar per år 5% av månadslön per dag)	1 008 kr	((Månadslön * 5%) * 10)/12
Antagande: 50% av arbetstiden är OB	3 242,11 kr	(Genomsnitt OB låg och Hög) * (160*0,5)
Övrigakostnader (5000kr per år)	417 kr	5000kr / 12
Antagande Utrustning / material städning 10% av lön	4 143 kr	Total lönekostnad * 10%
Total kostnad per FTE	45 995 kr	

Källor: (SCB) <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/loner-och-arbetskostnader/lonestrukturstatistik-landstingskommunal-sektor/pong/tabell-och-diagram/genomsnittlig-manadslon-efter-yrke/>

Driftplanering

Driftplanering

Beräkning driftplanering			
Titel	Antal FTE	Total kostnad per FTE	Summa kostnad driftplanering
Driftplanerare	1	57 726 kr	57 726 kr

Antaganden driftplanering			
Total kostnad per FTE	Medel	Antal FTE	Förklaring
Driftplanerare	57 726 kr	1	Driftplanering är arbete som ingår i planeringen av den operationella utförandet av trafiken. Kostnaden per FTE har tagits fram med hjälp av experter inom branschen och bedöms till 36.000kr per månad. Låg har estimerats till -10% av estimerade kostnaden medans Hög har estimerats till +10% av kostnaden. Antal FTE som behövs bedöms vara en FTE enligt utlåtande från experter inom branschen.

Beräkning driftplanering		
Post	Driftplanerare	Beräkning
Månadslön	36 000 kr	
Semesterlön (13%)	4 680 kr	Månadslön * 13%
Arbetsgivaravgifter (31,42%)	12 782 kr	((Månadslön + Semesterlön) * 31,42%)
Avtalsförsäkring (4,68%)	1 904 kr	((Månadslön + Semesterlön) * 4,68%)
Löneskatt pension (4,5%) (24,26%)	444 kr	((Månadslön + Semesterlön) * 4,5%) * 24,26%
Sjukfrånvaro (10 dagar per år 5% av månadslön per dag)	1 500 kr	((Månadslön * 5%) * 10)/12
Övrigkostnader (5000kr per år)	417 kr	5000kr / 12
Total kostnad per FTE	57 726 kr	

Finansieringskostnader och avskrivningar

Finansieringskostnader

Beräkning finansieringskostnader					
Typ	Antal	Inköpskostnad	Summa kostnad per busstyp	Räntekostnad per månad	Ränta
SNLg	17	2 720 000 kr	46 240 000 kr	131 013 kr	3,4%
SLLg	56	3 460 000 kr	193 760 000 kr	548 987 kr	3,4%
Verkstadsutrustning	1	6 666 667 kr	6 666 667 kr	18 889 kr	3,4%
Total				698 889 kr	

Förklaring

I trafikplaneringen krävs 17 SNLg samt 56 SLLg biogas bussar inklusive reservkapacitet från tillverkaren MAN. Kostnaden för att anskaffa dessa bussar har estimerats till 2,72 mnkr för SNLg per st och 3,46 mnkr för SLLg. Låg estimat för inköpskostnaden har estimerats till -10% av kostnaden medans Hög har estimerats till +10% av kostnaden. Utöver inköpet av bussar tillkommer verkstadsutrustning om 10 mnkr varav (2/3) hänförs till Svealandstrafiken. Räntekostnaderna för att finansiera inköpet har antagits till 3,4% baserat på Nobinas årsredovisning. Från Nobinas årsredovisning: 19/20: Total interest expenses: 198 mnkr. Total financial liabilities 5814 mnkr: Snittränta: $198 / 5814 = 3,4\%$.

Avskrivningar

Beräkning avskrivningar			
Typ	Summa inköpskostnad per typ	Avskrivningstid (år)	Avskrivning per månad
SNLg	46 240 000 kr	12	321 111 kr
SLLg	193 760 000 kr	12	1 345 556 kr
Verkstadsutrustning	6 666 667 kr	15	37 037 kr
Total			1 703 704 kr

Antaganden avskrivningar

Förklaring

De införskaffade bussarna kommer skrivas av under 12 år. Avskrivningstiden har fått från Svealandstrafiken och är 10 år. Enligt Nobinas årsredovisning från 2019 använder de 14 år som standard enligt årsredovisning. Keolis använder 14 år men skriver av vissa komponenter i bussarna på kortare tid.

Lokaler och Overhead

Lokaler

Lokalkostnader	
Lokal	Kostnader
Depå	955 556 kr
Rastlokal	25 000 kr
Pauslokaler	- kr
Total	745 000 kr

Antaganden lokaler

Lokal	Kostnad	Förklaring
Depå	955 556 kr	Kostnaden för depån (17,2 mnkr per år) har fått av Svelandstrafiken och är utnycklad baserat på antal fordon i stadstrafiken. Kostnaden för depån inkluderar alla omkostnader samt större verkstads utrustning.
Rastlokal	25 000 kr	Bedömning: Slottet, 60-90KVM, plats för lunch och fikapaus, ca 20-30K per månad
Pauslokaler	- kr	Bedömning: Ingen kostnad, Örebro stad tillhandahöll faciliteter när Nobina körde trafiken.

Overhead

Beräkning overhead

Summa trafik kostnader	14 406 562 kr
Summa lokalkostnader	980 556 kr
Total	15 387 118 kr
Overhead (6,5%)	1 000 163 kr

Antaganden overhead

Kostnadsposter	Nyckel	Schablon	Förklaring
Hantering av hittegods Systemstöd Back office (HR, lön, ekonomi) Ledning Andra externa kostnader	Schablon på trafik och lokal kostnaderna	6,5%	Schablon på 5% - 8% på trafik och lokalkostnaderna baserat på input från experter inom branschen

Övrigt

Övrigt

Övrigt - beräkning	
Komponent	Kostnad
Trafik	14 406 562 kr
Lokaler	980 556 kr
Overhead	1 000 163 kr
Total	16 387 280 kr
Felmarginal (1%)	163 873 kr
Total inkl felmarginal	16 551 153 kr
Vinstmarginal (genomsnitt Nobina och Keolis)	497 872 kr
Total Övrigt	661 745 kr

Antagande Övrigt		
Post	Marginal	Förklaring
Felmarginal	1%	Skugganbudet räknar med en 1% felmarginal ifall något av antagandena har blivit fel. Vinsten för skugganbudet har tagits fram baserat på Nobina och Keolis vinstmarginaler för de tre senaste åren.
Vinstmarginal	3,01%	

Beräkning vinstmarginal före skatt			
Nobina			
Årsrapport publicerad:	2020- Feb	2019-Feb	2018-Feb
Omsättning	10 645 000 kr	9 734 000 kr	9 094 000 kr
Resultat	399 000 kr	395 000 kr	355 000 kr
Marginal	3,75%	4,06%	3,90%
Keolis			
Årsrapport publicerad:	2019-Dec	2018-Dec	2017-Dec
Omsättning	4 905 065 kr	4 769 111 kr	4 551 643 kr
Resultat	203 887 kr	70 283 kr	32 237 kr
Marginal	4,16%	1,47%	0,71%
Snitt	3,01%		

Nobina årsredovisning: https://www.nobina.com/globalassets/koncernen/arsredovisning/20192020/nobina_ar_19_eng_200512_webb.pdf

Innehållsförteckning appendix

- 01 Beräkningar Nobinas justeringar
- 02 Svealandstrafikens initiativ och prioriteringar
- 03 Beräkningar Svealandstrafikens justeringar
- 04 Beräkningar och antaganden i skugganbudet
- 05 Definitioner i rapporten

Definitioner i rapporten

- ▶ **Omloppskilometer:** Sträckan från att bussen lämnar garaget till att den kommer tillbaka till garaget
- ▶ **Omloppstimmar:** Tiden från att bussen lämnar garaget till att den kommer tillbaka till garaget
- ▶ **Tidtabellkilometer:** Den effektiva sträckan som används i tidtabelltrafik
- ▶ **Tidtabelltimmar:** Den effektiva tiden som bussen används i tidtabelltrafik
- ▶ **Reglertider:** Säkerhetstid mellan avgångarna för att säkerställa att avgången går i tid

EY | Assurance | Tax | Strategy and Transactions |
Consulting

About EY

EY is a global leader in assurance, tax, strategy, transaction and consulting services. The insights and quality services we deliver help build trust and confidence in the capital markets and in economies the world over. We develop outstanding leaders who team to deliver on our promises to all of our stakeholders. In so doing, we play a critical role in building a better working world for our people, for our clients and for our communities.

EY refers to the global organization, and may refer to one or more, of the member firms of Ernst & Young Global Limited, each of which is a separate legal entity. Ernst & Young Global Limited, a UK company limited by guarantee, does not provide services to clients. Information about how EY collects and uses personal data and a description of the rights individuals have under data protection legislation are available via [ey.com/privacy](https://www.ey.com/privacy). For more information about our organization, please visit [ey.com](https://www.ey.com).

© 2020 EYGM Limited
All Rights Reserved

ED None

This material has been prepared for general informational purposes only and is not intended to be relied upon as accounting, tax, legal or other professional advice. Please refer to your advisors for specific advice.

[ey.com](https://www.ey.com)

