

Uppgjord av Åsa Bjerke	Nr Program Trafik 2019-2021		
Godkänd av	Datum 2017-04-20	Rev A	Referens

## Bilaga 1

### Bakgrund och konsekvenser – Inriktningsbeslut Program Trafik 2019-2021

REVISIONSHISTORIA			
Revision	Beskrivning av ändring	Ansvarig	Gäller från
A	Grundversion	Åsa Bjerke	



Uppgjord av Åsa Bjerke	Nr Program Trafik 2019-2021		
Godkänd av	Datum 2017-04-20	Rev A	Referens

## Innehåll

1	Inledning.....	3
2	Inriktningsbeslut.....	3
2.1	Inledning.....	3
2.2	Upphandlingsprocessen .....	3
2.3	Avtalets omfattning .....	6
2.4	Affärsmodell .....	9
2.5	Tekniska krav .....	11



Uppgjord av Åsa Bjerke	Nr Program Trafik 2019-2021		
Godkänd av	Datum 2017-04-20	Rev A	Referens

## 1 Inledning

Detta dokument har som syfte att på övergripande nivå sammanställa bakgrunden till och konsekvenserna av de inriktningsbeslut som föreslås direktionen. Det fullständiga arbetsmaterialet finns att tillgå i Program Trafik 2019–2020 programdokumentation.

## 2 Inriktningsbeslut

### 2.1 Inledning

För att uppnå en effektiv avtalsförvaltning bedömer SKTM att affärs- och avtalsuppläggen för olika trafikområden och trafikslag så långt som möjligt ska vara lika. Avsteg ska bara ske utifrån unika förutsättningar i enskilda fall när behov finns utifrån trafikslagets eller avtalsområdets unika förutsättningar och vinsten med avvikelse bedöms som tillräckligt stor.

Ett viktigt skäl för likformighet är att etablera gemensam bas för att nå en likvärdig kvalitet över hela kollektivtrafiken i regionen. Vid utveckling/förändring av krav och avtalsformer påverkas också den egna verksamheten avseende processer, arbetsmetoder, verksamhetsstödsystem, etc. För att genomföra detta arbete på ett kontrollerat sätt och få önskade positiva effekter finns skäl att begränsa antalet varianter av förändringar som görs.

En metod för utveckling och kostnadseffektivisering av trafikavtalen är att så långt som möjligt anpassa sig till de branschgemena rekommendationer och överenskommelser. En kompletterande metod är att använda hela eller delar av beprövade avtalsupplägg från andra trafikhuvudmän. Detta säkerställer praktiska erfarenheter av att krav och affärsmodeller inte är onödigt kostnadsdrivande eller skapar ojämn riskfördelning mellan avtalsparterna. Dessutom kan avtalsupplägg som är otydliga, komplicerade eller driver ett oönskat beteende hos leverantören undvikas.

För att utveckling/förändring av avtalsupplägg ska ge önskad effekt i praktiken är det viktigt att det nya avtalsupplägget är väl förankrat i den egna organisationen. Konsekvenserna för den egna organisationen kan inte heller vara större än att de hinner implementeras fram till kontraktstart vilket i praktiken innebär ca 24 månader.

Inom vissa områden finns begränsade möjligheter till förändring och utveckling då SKTM måste förhålla sig till gällande lagar och rättspraxis.

### 2.2 Upphandlingsprocessen

#### *Tidplan*

Trafikupphandlingar är komplexa och innehåller vissa styrande krav enligt upphandlingslagstiftningen som påverkar tidplaner som t.ex. förhandsannonsering, minsta anbudstid, kontraktsspärr, etc. En trafikupphandling innehåller också ett antal arbetsmoment, vissa obligatoriska och andra valbara, samt beslutsmoment som kräver en viss arbetsinsats för att kunna genomföras med önskad kvalitet. Av erfarenhet bedömer SKTM det viktigt att det i tidplanen har reserverats utrymme för att hantera eventuell överprövning samt att det finns tillräckliga tidsmarginaler för leverantören för en kvalitativ kontraktstart.

Utifrån dessa förutsättningar har SKTM tagit fram basplaner som innehåller samtliga moment samt en utifrån erfarenhet bedömd rimlig tidsåtgång. Utgående från basplanen detaljplaneras respektive upphandlingsprojekt utifrån sina faktiska förutsättningar samt kontrollerade beslut



Uppgjord av Åsa Bjerke	Nr Program Trafik 2019-2021		
Godkänd av	Datum 2017-04-20	Rev A	Referens

tas avseende om valbara moment ska tas bort och/eller tidplanen kortas. En konsekvens av detaljplaneringen är att ambitionsnivån avseende arbetsmoment, omfattning på förfrågningsunderlag och anbud kan anpassas utifrån tillgängliga resurser, tid och praktiska förutsättningar (semester, etc).

I de fall SKTM förväntas utveckla avtalen dvs genomföra större förändringar i kravbild och struktur jämfört med nuvarande trafikavtal kommer den första upphandlingen av respektive trafiktyp kräva en väsentligt större arbetsinsats än övriga. Därpå kommande upphandlingar kan baseras på den framarbetade strukturen och anpassas till respektive områdes förutsättningar.

### **Upphandlingsform**

SKTM är bunden till de upphandlingsrättsliga förutsättningar som fastställs i lagen (2016:1145) om offentlig upphandling (LOU) respektive lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF). En grundförutsättning är att avtal som grundas på beslut om allmän trafikplikt ska upphandlas enligt LUF, medan övriga avtal ska upphandlas enligt LOU.

Upphandlingsform syftar såväl på upphandlingsförfarande som upphandlingsverktyg. Med upphandlingsförfarande avses de möjliga förfaranden som framgår av LOU och LUF. Valet av förfarande påverkas främst av om upphandlingens värde överstiger det s.k. tröskelvärdet. För upphandlingar som överstiger tröskelvärdet kan endast förfarandena öppet förfarande, selektivt förfarande, förhandlat förfarande med föregående annonsering och konkurrenspräglad dialog användas, såvida det inte föreligger omständigheter som möjliggör tillämpande av ett undantag. De för Program Trafik 2019–2021 aktuella upphandlingarna utgör huvudsakligen upphandlingar vars värde överstiger tröskelvärdet. För upphandlingar som görs enligt LOU bör ett öppet förfarande användas och enligt LUF bör det förfarande väljas som bedöms ha bäst förutsättningar för att säkra upphandlingens konkurrenskraft, säkerhet och kvalitet. Förfarandet konkurrenspräglad dialog kommer sannolikt inte bli aktuellt pga bristande erfarenhet av förfarandet.

Med upphandlingsverktyg avses de verktyg inom respektive förfarande som myndigheten kan använda i syfte att öka konkurrenskraften och kvaliteten i upphandlingen. Typiskt sett bidrar verktygen till ökad dialog med marknaden. Exempel på verktyg är Samråd Inför Upphandling (SIU), preliminärt förfrågningsunderlag samt prekvalificering. Respektive upphandlingsprojekt måste utifrån konkurrenssituation, tidplan, upphandlingskvalitet och avtalets omfattning välja och använda lämpliga verktyg.

Busstrafikavtal (avtalstid typiskt ca 10 år) upphandlas så pass sällan att förutsättningar för upphandlingar, konkurrenssituationen på marknaden och SKTM:s erfarenhet och kompetens avseende trafikupphandlingar har hunnit förändras väsentligt. Som exempel infördes 2016 nya upphandlingsregler, lagen (2016:1145) om offentlig upphandling (LOU) respektive lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF), och stor del av nuvarande personal var inte delaktig i upphandlingen av nuvarande trafikavtal.

Det är därför viktigt att analysera/värdera den praktiska påverkan i positiv och negativ riktning avseende nya LOU/LUF för att välja lämplig upphandlingsmetod. Det är också viktigt att välja ett upphandlingsförfarande utifrån vad den egna organisationen känner sig trygg med och för att begränsa risken för överprövning. Då SKTM vill åstadkomma en utveckling av trafikavtalen är det viktigt att inte drabbas av "beröringskräck" för marknads aktörer för att stämma av



Uppgjord av Åsa Bjerke	Nr Program Trafik 2019-2021		
Godkänd av	Datum 2017-04-20	Rev A	Referens

att myndighetens ambitionsnivå och kravställning i kommande trafikavtal är rimlig, inte onödigt kostnadsdrivande och ger önskat beteende av trafikföretaget.

### **Krav på anbudsgivare**

Upphandlingslagstiftningen ställer upp regler för vilka krav SKTM får ställa på leverantören i en upphandling. Kraven får avse behörighet att utöva yrkesverksamhet, ekonomisk och finansiell ställning samt teknisk och yrkesmässig kapacitet. Kraven ska vara lämpliga och proportionerliga sett till vad som upphandlas.

Branschen har tagit fram en gemensam rekommendation avseende lämpliga krav avseende trygghet och säkerhet. I övrigt ställs oftast krav för att säkerställa:

- ekonomiska stabilitet och tillräckliga ekonomiska förutsättningar för att genomföra uppdraget
- tillräckliga personella resurser, kompetens, verktyg för att kunna utföra uppdraget
- att leverantören fullgör sina åligganden avseende skatt, socialförsäkring, etc
- frånvaro av brott eller allvarliga fel i yrkesutövningen
- att leverantören innehar samtliga nödvändiga tillstånd för att bedriva verksamheten
- eventuella referensuppdrag eller erfarenheter från liknande uppdrag

### **Utvärderingsmodell**

Hur utvärderingen av anbudsgivare och anbuden måste ske regleras också inom respektive lagrum (LOU/LUF). Syftet med utvärderingen är för SKTM att utvärdera att:

- Anbudsgivaren uppfyller en kravnivå som troliggör leverantörens förmåga att genomföra uppdraget avseende kompetens, resurser, finansiell styrka, etc.
- Anbudsgivaren förstått uppdraget och att upphandlad tjänst kommer att levereras med den av beställaren definierade lägsta godtagbara kvalitets- och funktionsnivån.
- Utvärdera anbudspriset avseende hela kontraktet (kontraktstiden) för definierad tjänst och kvalitet som upphandlas.
- Värdera kvaliteten i anbudsgivarens föreslagna lösning med påslag eller avdrag på anbudspriset. Kvalitetsutvärdering används i första hand i själva upphandlingen men det finns beprövade metoder för att även använda kvalitetsutvärderingen som ett verktyg för utvärdering av levererad kvalitet under avtalstiden.

Prekvalificering (som är tillåten inom LUF) används med fördel för att innan FFU-utskick gallra bort anbudsgivare som inte uppfyller kraven på leverantörsförmåga. Detta för att effektivisera upphandlingsprocessen och spara tid och resurser för båda parter (beställaren och anbudsgivare).

Prisutvärderingen utformas utifrån vilka parametrar ersättningsmodellen är uppbyggt av samt huruvida prisparametrarna ska viktas i utvärderingen och om anbudsgivaren ska få sätta pris på enskilda ersättningsparametrar. Myndighetens inriktning är att begränsa anbudsgivarnas frihetsgrader för att undvika och begränsa möjligheten till taktisk prissättning av enskilda ersättningsparametrar som går emot affärsuppläggets intentioner.



Uppgjord av Åsa Bjerke	Nr Program Trafik 2019-2021		
Godkänd av	Datum 2017-04-20	Rev A	Referens

SKTM bedömer att införandet av en utvärderingsmodell som även inbegriper kvalitet vid upphandlingstillfället kan innebära en ökad risk för överprövning. Det är viktigt att den utvärderingsmodell som används är tydlig, transparent samt att utvärderingen utförs på ett professionellt sätt. Som exempel att den kvalitetsutvärderingsgrupp som utvärderar anbuderna inte har kännedom om anbudspriserna, är utbildad i utvärderingsmodellen samt har kunskaper om verksamheten. En utvärderingsmodell som dessutom används för kvalitetssäkring och -utvärdering under avtalstiden kräver en extra tydlig utformning. Modellen måste också säkerställa att den mäter anbudsgivarens nuvarande och kommande verksamhet och inte bara en skrivbordsprodukt.

## 2.3 Avtalets omfattning

### *Trafikåtagande och trafikering*

#### Trafikområden

Dagens busstrafiksystem med stomlinjenät och lokala linjer riktar sig naturligt mot kommuncentra och regionala målpunkter i och utanför länet för att binda ihop regionen. Befintliga större bussdepåer fungerar som effektiva nav i detta system. Bedömningen är att vissa förändringar eller kompletteringar kan göras för att förbättra trafikekonomin. Dagens trafikområdesindelning bedöms generellt av marknaden som effektiv och logisk och har en balans mellan att skapa en tillräcklig konkurrens vid trafikupphandling och att ge kostnadseffektiva trafikavtal.

Skärgårdstrafiken bedrivs inom ett specifikt och begränsat område där någon stor befolkningsutveckling inte är aktuell. Trafiken består av arbets- och studieresor för bofasta och ansluter till den landbaserade kollektivtrafiken. Något intresse att driva hela eller delar av Skärgårdstrafiken i kommersiell regi finns inte.

Nuvarande uppdelning av områden för servicereiseavtal och skolskjutsavtal baseras på kommunindelningen. Trafiken inom avtalen består till stor del av resor som inte räknas som regional allmän kollektivtrafik och som utgår från primärkommunens juridiska och ekonomiska sfär. Inom respektive områden bör utrymme finnas att pröva en uppdelning per fordonstyp i specialfordon och personbil ur ett konkurrensperspektiv då potentiella aktörer ibland driver verksamhet med antingen specialfordon eller personbil men inte dessa i kombination.

#### Tidtabell

Trafiken ska i huvudsak bedrivas utifrån en helårstabell och synkroniseras med tåg tidtabellen. Anslutning mellan tåg- och busstrafik är en mycket viktig del av trafiken för en funktionell kollektivtrafik och en självklar tidtabellskoppling.

#### Trafikplikt

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten, RKTm, har som ett av sina huvuduppdrag att med utgångspunkt från det regionala trafikförsörjningsprogrammet, fatta beslut om allmän trafikplikt för sådan regional kollektivtrafik som samhället avser att ta ansvar för och teckna avtal om. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Sörmland (remissversionen) anger att kollektivtrafiken ska stödja regional och lokal utveckling, vara användbar med hög kvalitet, vara hållbar och samordnad samt erbjuda goda resmöjligheter. Detta utgör grunden för beslut om allmän trafikplikt.



Uppgjord av Åsa Bjerke	Nr Program Trafik 2019-2021		
Godkänd av	Datum 2017-04-20	Rev A	Referens

Beslut om att avstå från allmän trafikplikt har tidigare tagits av RKTM för busstrafik mellan Trosa Liljeholmen där nuvarande kommersiella trafik uppfyller de krav som ställs på trafiken enligt trafikförsörjningsprogrammet.

Samråd mellan RKTM och trafikföretagen genomförs för att innan beslut om trafikplikt stämma av trafikföretagens intresse av att utföra kommersiell trafik eller ej. En trafikpliktsutredning ska genomföras för varje trafikavtalsområde.

### **Infrastruktur**

Länstrafiken AB äger idag 7 stycken bussdepåer runt om i Sörmland som används i den allmänna kollektivtrafiken och som hyrs ut till trafikentreprenörerna. Depåerna är strategiskt och geografiskt placerade utifrån att minimera tomgångskörning och påverkan på trafiken. SKTM sköter drift och underhåll av depåerna samt tillhandahåller i vissa fall rast- och korttidsuppställningsplatser vid större knutpunkter.

Det är viktigt att det finns en tydlig gränsdragning i ansvar (gränsdragningslista) mellan hyresvärd och hyresgäst avseende tillsyn/skötsel, felavhjälpan underhåll, planerat underhåll, re-investering samt investering.

För den särskilda kollektivtrafiken samt båttrafik håller trafikföretagen med egna depåer.

Idag sköts hållplatsunderhållet av flera av SKTM upphandlade leverantörer utifrån fyra geografiska avtalsområden. Då hållplatsen är en del av den totala resenärsupplevelsen och hållplatsernas geografiska spridning och nuvarande områdesindelning inte ger några stordriftsfördelar bedömer SKTM att hållplatsunderhåll bör vara en del av kommande trafikavtal.

### **Samverkan och övergripande gränssnitt**

#### **Samverkan**

Olika former av samverkan är idag en naturlig del i många trafikavtal och har som syfte att få avtalets olika intressenter att arbeta tillsammans mot avtalets mål och intentioner. Samverkansavtal används med fördel för att formalisera samarbetet mellan olika funktioner i avtalsrelationen som t.ex. samhällsplanering och infrastrukturhållare. Förutom beställaren och trafikföretaget har kommun/landsting och trafikverket som väghållare en viktig roll i samverkan. Branschens modellavtal innehåller även en bilaga för samverkansavtal som stöd för att formalisera samverkan mellan kollektivtrafikens aktörer.

Utökad fokus på samverkan har visat sig framgångsrikt och mest känd är kanske den så kallade "Västtrafikmodellen" som bygger på ett "vi"-fokus för avtalets intressenter att arbeta tillsammans mot gemensamma mål, med såväl ökat resande som ökat kundnöjdhet. SKTM har idag en trepartssamverkan med kommun och trafikföretag i Eskilstuna inom nuvarande avtal som haft en positiv utveckling. Även SKTM:s remissversion av Sörmlands Trafikförsörjningsprogrammet uttalar en tydlig ambition att öka samverkan i kommande trafikavtal och flera remissvar uttalar sitt stöd till detta.

"Inget avtal fungera bättre än hur det förvaltas". I alla avtal uppträder otydligheter eller meningsskiljaktigheter avseende tolkning av avtalet och därför är ett gott samverkans klimat och tydliga samverkansformer mellan avtalsparterna av största vikt. God samverkan är också en förutsättning för att ett avtal ska kunna utvecklas över tid.





Uppgjord av Åsa Bjerke	Nr Program Trafik 2019-2021		
Godkänd av	Datum 2017-04-20	Rev A	Referens

Tydliga gränssnitt för kommunikation och informationsutbyte är viktigt för ett väl fungerande avtal och en kostnadseffektiv förvaltning av avtalet. Ett väl fungerande gränssnitt definierar fördelningen av ansvar mellan parterna, tydliga kontaktytor, eskaleringsvägar och ansvariga personer. Det är viktigt att nivån och formen för rapportering är tydligt definierad för att undvika missförstånd.

#### Övergripande gränssnitt

För busstrafikavtal är trenden i branschen att trafikföretaget får ett större ansvar för och frihet att påverka såväl utbuds-, tidtabells- som omloppsplanering. I dagens avtal i Eskilstuna finns redan denna ansvarsfördelning. Ett större ansvar möjliggör att trafikföretaget kan dra nytta av sin övergripande kunskap och drivkraft att driva trafik kostnadseffektivt. Det ger dessutom den part som varje dag möter resenärerna (kunderna) ett större helhetsansvar för det resenärsnära gränssnittet. En försvårande omständighet blir dock att trafikföretagets naturliga drivkraft kommer med- eller motverka av SKTM önskat trafikutbud. Skälet är att skillnaden mellan olika avtalsområden där vissa områden till stor del av styrs av naturlig efterfrågan (stor mängd resenärer) medan andra av behov av skolskjuts och samhällsnytta.

I de flesta nuvarande avtal har SKTM ett stort inflytande över trafikplaneringen såväl för serviceresor, skolskjuts som för buss. SKTM rekommenderar att i samtliga bussavtal sträva efter att låta operatören ha ett ökat ansvar för fordons-, tidtabell- och omloppsplanering. I de områden där naturlig efterfrågan tydligt styr utbudet finns förutsättningarna att låta trafikföretagen i högre grad påverka dimensionering av utbudet. Däremot måste SKTM tydligt vara i kontroll av utbudsplaneringen för att rätt balans mellan naturligt behov och skapandet av samhällsnytta upprätthålls. SKTM har ett centralt servicecenter med ansvar för planering av serviceresor som innebär såväl helhetssyn som möjlighet till samordningseffekter såväl operativt som resursmässigt. I dagsläget bedöms detta vara den mest kostnadseffektiva lösningen. För skolskjuts varierar kommunernas historik, förmåga och vilja utföra planering eller låta trafikföretaget sköta detta. SKTM rekommenderar att ett utökat ansvar för planering bör ges till operatören men att kommunerna fattar slutgiltigt beslut själv.

Ett "delat ansvar" kräver dock en väl fungerande samverkan samtidigt som SKTM måste styra verksamheten genom funktionella krav. SKTM måste ha förmåga att tydligt formulera ansvarsfördelning samt de riktlinjer som trafiken måste följa. Det ställer också krav på mer tydliga avtalskrav, både gällande leveranser som uppföljning/rapportering, och en aktiv avtalsförvaltning.

För busstrafik och skolskjuts ligger ansvaret för trafikledning idag helt på trafikoperatören. SKTM:s bedömningen är att trafikledning bör ske av den part som hanterar operativ trafikplanering. För serviceresor sker operativ planering av SKTM som därför också bör ansvara för trafikledning.

Det är viktigt att de som är närmast kunden, trafikföretaget och dess förare, har en förståelse och ett ansvar för den dagliga kommunikationen med resenärerna. Den av SKTM utförda NKI-mätningen (Nöjd Kund Index) visar att de viktigaste parametrarna för en fortsatt positiv utveckling är förarnas körsätt och bemötande. Trenden är att ge trafikföretaget mer ansvar för resenärskommunikationen för att skapa ett större helhetsansvar för den kundupplevelsen. Erfarenheterna från branschen är att det ökade ansvaret ger en positiv resandeutveckling såväl som fler nöjda resenärer. Ansvar som exempelvis kan överföras på trafikföretaget är:

- uppdaterad information på hållplatser





Uppgjord av Åsa Bjerke	Nr Program Trafik 2019-2021		
Godkänd av	Datum 2017-04-20	Rev A	Referens

- drift och skötsel av hållplatser
- hantering av information avseende trafikstörningar
- motta och hantera resenärssynpunkter
- delta i marknadskampanjer

Resenärskommunikation måste alltid ske i samverkan för att säkra att kunden får ett sammanhållet och tydligt budskap.

Flytt av arbetsuppgifter och ansvar mellan två avtalsparter kräver tydlighet om var den nya gränsen går och att beställaren säkerställer att ansvaren inte överlappar (eller att glapp uppstått). Gentemot resenären kommer SKTM alltid utkrävas det yttersta ansvaret för tjänsten och därför kan inte ansvaret för kvaliteten delegeras. SKTM kan delegera ansvaret för utföranden och för att vara drivande i processen.

### **Allmänna villkor**

Allmänna villkor avtalsvillkor som fakturering, betalning, indexering, etc bör så långt som möjligt följa branschgemensamma rekommendationer. I övrigt måste de anpassas mot myndighetens nuvarande och kommande förutsättningar.

### **Avtalslängd**

Generellt används i branschen idag:

- avtalstid för "Buss/spår" är 10 år utan option på förlängning.
- avtalstid för "Buss/spår – anropsstyrd trafik " är 4 år utan option på förlängning.

Rekommendationen till att vara restriktiv med att använda optioner är att den skapar osäkerhet bland anbudsgivarna. Skulle vissa anbudsgivare ta hänsyn till optionen i anbudspriset och andra är risken att anbuden inte är jämförbara. En eventuell option påverkar avskrivningstider för framför allt fordon samt kan innebära affärsrisk för anbudsgivaren. Option på förlängning används främst om bedömningen är att det finns risk att avtalets förutsättningar kan förändras så väsentligt att båda parter har intresse av en kortare avtalstid.

## **2.4 Affärsmodell**

### **Affärsmodell**

Affärsmodellen för ett trafikavtal byggs upp av följande komponenter:

- Ansvarsfördelningen mellan B och L avseende främst trafikplanering men även drift och underhållsansvar för infrastruktur
- Ersättningsmodell – betalning för produktion (levererad tjänst)
- Viten/bonus utifrån kvalitetskrav – säkerställa leverans enligt kravställd kvalitetsnivå
- Eventuella extra incitament/bonus – incitament för leverans över lägsta godtagbara kravställd kvalitetsnivå
- Eventuella på förhand överenskomna väsentliga händelser eller förändringar under avtalstiden som ger parterna rätt till förhandling eller förutbestämd för ändring av förutsättningar.



Uppgjord av Åsa Bjerke	Nr Program Trafik 2019-2021		
Godkänd av	Datum 2017-04-20	Rev A	Referens

Ersättningsmodellen består av produktionsersättning och incitamentsersättning. Produktionsersättningen baseras främst på produktionskilometer, produktionstimmar och antal fordon i produktion. Incitamentsersättning baseras främst på Nöjd Kund Index, antal påstigande och antal betalande resenärer.

Komponenterna i affärsmodellen ger trafikföretaget vissa drivkrafter och trafikföretagets beteende blir summan av samtliga, och styrkan i respektive, driftkraft. Produktersättning och incitamentsersättning föreslås kombineras med viten, exempelvis gällande fordonskrav, inställd trafik och kontraktkrav, för att säkra en bra avtalsefterlevnad. För att reducera riskpåslag på anbudspriset bör vitestak användas i kombination med eventuellt en hävningsklausul.

I första hand måste myndigheten besluta om ansvarsfördelningen mellan sig och trafikföretaget. Ökat ansvar bör ge ökat engagemang hos leverantören och ger möjlighet för myndigheten att utnyttja trafikföretagets inneboende drivkraft till ökad lönsamhet som beror av kostnadseffektiv trafik (utbud anpassat efter efterfrågan), nöjda kunder och ett ökat resande.

Efterfrågan av kollektivtrafik är geografiskt och över tid beroende av naturlig efterfrågan från resenärer eller behovet från samhället av samhällsnytta. När efterfrågan finns drivs utbudet av kommersiella faktorer i övrigt drivs efterfrågan utifrån effektiv samhällsplanering.

Affärsmodellen innehåller de verktyg som mest tydligt styr trafikföretagets leverans. Affärsmodellen ska ge trafikföretaget incitament att så långt som möjligt effektivisera produktionen men samtidigt skapa kvalitet och nöjda kunder. Affärsmodellen handhar också riskfördelningen mellan parterna. En affärsmodell som ger trafikföretaget incitament att effektivisera verksamheten måste kombineras med en ansvarsfördelning där trafikföretaget har möjlighet att identifiera och genomföra sina effektiviseringsförslag. Det är i detta fall också viktigt att notera att ett vinstdrivande företag automatiskt har drivkraften att anpassa utbudet efter efterfrågan samt att inte leverera en tjänst där efterfrågan inte ger kostnadstäckning för utbudet.

När trafikföretaget ges större ansvar för planering finns emellertid risk för att myndigheten tappar planeringskompetens. Myndigheten behöver arbeta aktivt med att upprätthålla denna kompetens då den är en förutsättning för att kunna sluta konkurrenskraftiga avtal i framtiden och för att kunna följa upp och förvalta befintliga trafikavtal.

Incitament som NKI, valideringsgrad eller ökat resande kräver system som kan följa upp de mätetal som definierar incitamentet. Systemen måste leverera mätetal med kvalitet. För att minska riskpåslag måste det också finnas tillräckliga historiska mätdata för att trafikföretaget ska kunna bedöma risker och möjligheter att uppnå målnivåer. Befintliga verktyg för att samla in mätdata, och därmed tillgängliga historiska data, är delvis bristfälliga. Det är därför viktigt att incitamentsmodeller bara införs i de delar där data finns att tillgå, och att insamling av data utvecklas för att göra det möjligt att i framtiden kunna utnyttja incitament i större utsträckning.

### ***Ersättningsmodell***

Dessa uppträder oftast i en kombination varför vald ersättningsmodell måste stödja båda fallen. Branschrekommendationerna och de mest förekommande ersättningsmodellerna är att:

- till största delen basera ersättning på så kallad produktionsersättning. Dvs ersättning fast ersättning för eventuella drift- och underhållstjänster, ersättning per körd kilometer, körtimmar och antal utnyttjade fordon.



Uppgjord av Åsa Bjerke	Nr Program Trafik 2019-2021		
Godkänd av	Datum 2017-04-20	Rev A	Referens

- till viss andel låta ersättningen bestå av ett incitament som styr trafikföretagets inneboende drivkrafter mot vilka förbättringar som önskas i avtalet. Tex. ökad valideringsgrad, ökad resenärsnöjdhet eller ökat resande. Detta till skillnad mot viten där myndigheten ställer upp ett lägsta kravnivå som trafikföretaget måste uppnå.

### **Frivolym och trafikförändringar**

Affärs- och ersättningsmodellen måste också kunna hantera ökade, minskade eller förändrade trafikvolym och trafikflöden som avtalsparterna inte kunde förutse vid anbudstillfället. Detta regleras genom frivolym, förändringspriser samt eventuella avtalsklausuler som tillåter viss förhandling under avtalstiden. Branschrekommendationerna är en gräns för frivolymförändring på ca 10% per år och 20% under avtalstiden. Myndigheten bedömer att och har historiskt haft en mer volatil trafik varför ca 10% per år och 30% under avtalstiden har använts.

### **Index**

Kostnader för kollektivtrafik påverkas av många faktorer i omvärlden som inflation, konjunktur, bränslepriser, etc och avtalstiderna är för tex busstrafikavtal mycket långa. För att trafikföretag som lämnar anbud på trafik inte ska behöva kalkylera med riskpremie för större skillnader mellan trafikföretagets kostnader och intäkter under avtalstiden, regleras ersättningen med index. Indexregleringen görs med hjälp av en indexkorg som tar hänsyn till index som speglar de viktigaste kostnadsslagen för trafikföretagen.

Inom branschen, via ett indexråd, finns detaljerade rekommendationer om vilken blandning av index som bör användas och som bäst speglar verksamheten. Indexrådet bevakar och uppdaterar sina rekommendationer utifrån tex förändringar i skatter eller annan reglering.

## **2.5 Tekniska krav**

### **Allmänna fordonskrav inklusive tillgänglighet i fordon**

I dagens trafikavtal ställer myndigheten relativt detaljerade krav på fordonens egenskaper följer i de flesta fall branschens rekommendationer. Syftet med att följa branschrekommendationerna är att skapa en större andrahandsmarknad för begagnade fordon för att därigenom öka branschens kostnadseffektivitet. I likhet med att ge trafikföretagen utökat ansvar och frihet för den operativa trafikplaneringen för att öka kostnadseffektiviteten bör trafikföretagen ges ansvar för att dimensionera och optimera det operativa utnyttjandet av fordonsresurserna. Detta kräver att myndigheten övergår till att ställa funktionella krav på fordon och deras utnyttjande.

När det gäller serviceresor bör myndigheten ställa krav på typ och storlek på fordon då det är myndigheten som planerar trafiken. Motsvarande gäller i de fall som myndigheten eller kommunen planerar skolskjutstrafiken.

I skärgårdstrafik måste fordonskraven anpassas efter respektive trafikavtals förutsättningar.

Det är av vikt att myndigheten ställer krav som gör att kollektivtrafiken är tillgänglig för alla typer av resenärer. I vissa fall kan tillgänglighet prioriteras framför komfort.

När ansvaret för valen av teknisk lösning överläts på trafikföretaget måste SKTM istället identifiera och definiera relevanta funktionella krav som säkerställer leverans av rätt tjänst



Uppgjord av Åsa Bjerke	Nr Program Trafik 2019-2021		
Godkänd av	Datum 2017-04-20	Rev A	Referens

med rätt kvalitet. SKTM måste också identifiera relevanta mätetal och uppföljningsmetoder för att säkra att kravställd funktion levereras.

Som exempel, istället för att kravställa en specifik fordonstyp måste SKTM ställa krav på kapacitet, komfort, säkerhet, miljö och tillgänglighet. Det är upp till trafikföretaget att hitta en lösning som uppfyller kraven. Ett problem är också att lyckas balansera funktionskraven mot den förväntade kostnaden för att hitta rimlig balans.

### **Ombordutrustning**

Myndigheten ansvarar idag för installation, drift och underhåll och avinstallation av samtliga system i fordonen såsom betalsystem, realtidsfunktioner, inre monitorer, betalkortsterminal, ATR (i vissa bussar) samt kommunikationsradioanläggning. Ökade krav på tillgänglighet och smarta funktioner samt att de stora trafikföretagen ofta har egna motsvarande system parallellt drivet behovet av att se över ansvarsfördelningen för att hitta mer effektiva lösningar. Branschen går mot att överföra allt mer av system i fordonen till den part som äger fordonen.

Det är logiskt att den part som äger fordonet även ansvarar för den teknik som monteras i fordonet. Myndigheten måste dock kravställa ägarskapet över den information systemen levererar, informationskvalitet samt hur SKTM får tillgång till informationen. Systemfrågan blir dessutom extra kritiskt om informationen i systemen är underlag för bedömning av viten eller t.o.m. är beräkningsunderlag för ersättningen. Hur säkerställer SKTM att informationen inte har manipulerats när man inte äger och kontrollerar systemen?

### **Miljö**

Branschen har genom ett Branschgemensamt miljöprogram 2.0 (november 2013) antagit en branschgemensam miljöpolicy och gemensamma miljömål.

Tre betydande miljöaspekter har identifierats:

1. Utsläpp av Klimatpåverkande gaser och Energianvändning
2. Luftkvalitet
3. Buller

Miljöpolicyen stipulerar att "Kollektivtrafiken i Sverige minskar det svenska samhällets miljöpåverkan från persontransporter genom att minska behovet av privatbilstransporter med en utökad och attraktiv kollektivtrafik och genom att ständigt minska våra egna verksamheters miljöpåverkan."

De definierade miljömålen är

- År 2025 ska nettoutsläppen av koldioxid vara högst 8 gram per personkilometer
- År 2025 ska kollektivtrafikens energianvändning vara högst 0,15 kWh per personkilometer
- För bussar ska genomsnittsutsläppen per fordonskilometer av kväveoxider och partiklar år 2025 vara 1,0 g/kWh för kväveoxider och 0,015 g/kWh för partiklar
- Buller från kollektivtrafiken ska minska

Till branschen mål tillkommer myndighetens och regionens egna miljömål definierade i regionalt trafikförsörjningsprogram som måste tas hänsyn till.



Uppgjord av Åsa Bjerke	Nr Program Trafik 2019-2021		
Godkänd av	Datum 2017-04-20	Rev A	Referens

Teknikutvecklingen inom miljöområdet går också fort i jämförelse med avtalstiderna vilket gör att avtalens måste definiera mål och funktion och inte tekniska detaljer för att en utveckling av minskad miljöpåverkan ska kunna ske under avtalstiden.

### **Arbetsvillkor**

Myndigheten ska bidra till sunda arbetsvillkor och en sund konkurrens hos de leverantörer som utför kollektivtrafik i Sörmlands län. De rättsliga förutsättningarna för att ställa krav på arbetsvillkor finns i nya LOU och LUF. Här framgår den grundläggande regeln att myndigheten ska ta arbetsrättsliga hänsyn i sina upphandlingar om upphandlingens art motiverar det samt rätten att förkasta anbud och utesluta leverantörer för det fallet tillämplig arbetsrätt inte följs. Vidare framgår specifikt att myndigheten får ställa särskilda arbetsrättsliga villkor. Upphandlingsmyndigheten anser att krav på kollektivavtalsliknande villkor kan ställas på leverantörer och de har bland annat tagit fram upphandlingskriterier, fokuserande på just lön, semester och arbetstid, som anses främja sunda arbetsvillkor i taxi- och färdtjänstbranschen. Myndigheten kommer noggrant följa rättsutvecklingen till följd av den nya lagstiftningen.

