

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

Förslag till direktionsbeslut

avseende

Inriktning för trafikupphandlingar inom Program Trafik 2019-2021

REVISIONSHISTORIA			
Revision	Beskrivning av ändring	Ansvarig	Gäller från
A	Grundversion	Richard Rebhan	
B	Gruppering av inriktningsbeslut	Richard Rebhan	
C	Sammanfattande beslut samt komplettering med bakgrund samt konsekvensanalys	Åsa Bjerke	



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

Innehåll

1	Programmets affärsmässiga bakgrund	3
1.1	Bakgrund	3
1.2	Syfte	3
1.3	Effektmål	3
2	Inriktningsbeslut.....	4
2.1	Inledning.....	4
2.2	Upphandlingsprocessen	5
2.3	Avtalets omfattning	6
2.4	Affärsmodell	7
2.5	Tekniska krav	9



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

1 Programmetts affärsmässiga bakgrund

1.1 Bakgrund

Ett stort antal trafikavtal som SKTM ansvarar för eller kommer ansvara för löper ut under perioden 2018-2021.

Samtliga busstrafikavtal SKTM ansvarar för i Sörmland löper ut under perioden augusti 2019 till december 2021. Det innebär ett behov av att säkerställa trafik genom att attrahera kommersiell trafik såväl som att göra trafikpliktsutredningar och utifrån eventuella trafikpliktsbeslut genomföra upphandlingar av busstrafik.

Under perioden januari 2018 till april 2020 måste även upphandlingar avseende serviceresor i Sörmland, skolskjutstrafik i flera kommuner samt riksfärdtjänsten upphandlas. Därutöver tillkommer upphandling av skärgårdstrafik i Nyköpings och Trosa kommuner.

1.2 Syfte

Programmets syfte är att:

- stödja visionen i Sörmlandsstrategin; ”*Det är lätt att leva, växa och verka genom goda resmöjligheter i ett modernt kollektivtrafiksystem*”. (Regionalt trafikförsörjningsprogram Sörmland 2017).
- skapa en attraktiv kollektivtrafik
 - för hållbar tillväxt och utveckling
 - som erbjuder goda resmöjligheter, är användarvänlig, håller en hög kvalitet samt är hållbar och samordnad.
- målen ska nås genom att:
 - stärka de storregionala sambanden i Mälardalen och mellan dess nodstäder
 - möjliggöra användning av innovativa lösningar och kunskap
 - erbjuda en attraktiv och effektiv kollektivtrafik.

1.3 Effektmål

Ur trafikförsörjningsprogram Sörmland 2017 (preliminär version) och Sörmlandsstrategin identifieras följande effektmål för programmet. Effektmålen har prioriterats i följande ordning:

- **attraktiv kollektivtrafik** som är användarvänlig med hög kvalitet som ska:
 - Öka kollektivtrafikens marknadsandel i andel av motoriserade resor.
 - Hålla en god kvalitet, vara användarvänlig, sammanhållen och samordnad
 - Fokusera på enkelhet och bekvämlighet för resenären
- **effektiv kollektivtrafik** som är hållbar och samordnad som ska:
 - Planeras och utföras för ökad kostnadseffektivitet
 - Planeras och utformas så att energieffektiviteten ökar och att miljöpåverkan genom emissioner och buller minskar



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

- **tillgänglig kollektivtrafik** som erbjuder goda resmöjligheter som ska:
 - Ge invånare och besökande i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet
- **funktionell kollektivtrafik** som stöder regional och lokal utveckling som ska:
 - Stödja regionens täthet och flerkärnighet med stärkta förutsättningar för en sammanhållen och utvidgad arbetsmarknadsregion
 - Utvecklas med tydligare kopplingar till starka tillväxtregioner och regionala nodstäder
 - Utgöra ett verktyg för en positiv utveckling i länets kommuner genom ökad tillgänglighet till regionala arbetsmarknader
 - Underlätta utveckling av attraktiva städer och hållbara lokala trafiksystem med större andel gång-, cykel- och kollektivtrafik

2 Inriktningsbeslut

2.1 Inledning

För att uppnå goda och effektiva förutsättningar för trafikupphandlingarna samt en effektiv avtalsförvaltning föreslås att affärsuppläggen för olika trafikområden och trafikslag så långt som möjligt är samma. Avsteg ska bara ske utifrån unika förutsättningar i enskilda fall. Därigenom finns behovet att fatta tydliga inriktningsbeslut inom ett antal områden som t.ex. kvalitet, miljö, bränslen och fordon. Besluten skapar ett sammanhållet och tydligt ramverk för kommande trafikupphandlingsprojekt i programmet att förhålla sig till.

SKTM har ambitionen att i linje med regionalt trafikförsörjningsprogram (regionens mål), erfarenheter från nuvarande trafikavtal samt återkoppling från marknaden och branschen utveckla nuvarande avtalsupplägg för kommande trafikavtal. Detta för att med ökad kvalitet och kostnadseffektivitet nå regionens mål.

SKTM har med hjälp av en arbetsgrupp bestående av egen kompetens inom juridik, trafikförsörjning, trafikplanering, IT, infrastruktur, fordon, miljö samt strategi tagit fram förslag till inriktningsbeslut

Direktionen föreslås ta nedan beskrivna inriktningsbeslut.

Not: I bilaga 1 finns en kompletterande, övergripande beskrivning av bakgrund och konsekvenser.

SKTM föreslår att Direktionen beslutar att avtalsuppläggen ska utgå ifrån:

- gällande lagstiftning och rättspraxis när det gäller offentlig upphandling.
- av branschen framtagna rekommendationer för kravställning och avtalsupplägg.
- använda, med positiva erfarenheter beprövade, metoder och verktyg, egna och från andra trafik huvudmän.
- upplägg och modeller som är förankrade i den egna organisationen, främst de delar av organisationen som ansvarar för upphandling och förvaltning/uppföljning av trafikavtalen.



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

- strävan att ge Trafikföretaget ett utökat ansvar och frihetsgrader där så är lämpligt.
- värdera affärsrisk så att affärsrisk tas av den avtalspart som har bäst möjlighet att hantera risken.

2.2 Upphandlingsprocessen

Avseende upphandlingsprocessen föreslår projektgruppen att Direktionen beslutar om följande inriktning.

Tidplan

Tidplan för upphandling och uppstart av kommande trafikupphandlingar ska följa de bastidplaner som projektet tagit fram. Basplanerna tar hänsyn till styrande krav på upphandlingar enligt gällande upphandlingslagstiftning, rekommenderade arbetsmoment, överprövning samt en kvalitativ kontraktsstart. Utifrån detta ska respektive upphandlingsprojekt detaljplaneras utifrån sina faktiska förutsättningar samt kontrollerade beslut tas avseende om valbara moment ska tas bort och/eller tidplanen kortas.

Typ	Projektlängd
Busstrafik	38 månader
Serviceresor och skolskjuts	31 månader
Skärgårdstrafik	25 månader

Tabell 1: Bastidplaner för trafikupphandlingar

Upphandlingsform

Upphandlingsform definieras av att enligt gällande upphandlingslagstiftning använda förfaranden och verktyg som verkar för SKTM:s strävan att fatta tilldelningsbeslut som bygger på konkurrenskraft, kvalitet och säkerhet.

Krav på anbudsgivare

Krav på anbudsgivare ställs så att de garanterar erforderlig kapacitet hos anbudsgivarna, med avseende på behörighet, ekonomi, teknik och yrkesmässighet, för utförandet av trafiken.

Krav på anbudsgivarna följer branschens aktuella rekommendationer vad gäller leverantörskrav för ökad trygghet och säkerhet i trafiken med eventuell anpassning till särskilda förutsättningar i respektive upphandling.

Utvärderingsmodell

Beslut om utvärderingsmodell tas i varje enskild upphandling utifrån:

- När LUF tillämpas (busstrafik) genomförs prekvalificering av anbudsgivarnas leverantörsförmåga om bedömningen är att det ger mer effektiv upphandling. Eventuell prekvalificering bedöms utifrån:
 - Antal potentiella anbudsgivare samt antal potentiella anbudsgivare som bedöms inte uppfylla kraven på leverantörsförmåga.



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

- Upphandlingsprojektets förutsättningar.
- När LOU tillämpas ska anbudsgivarna uppfylla ställda kvalitetskrav i förfrågningsunderlaget på leverantörsförmåga.
- Utvärdering sker i första hand på anbudspris i kombination med viss andel kvalitet och i andra hand, om utvärdering av kvalitet bedöms olämpligt sett till upphandlingens natur, endast på anbudspris.
 - Utvärderingsmodellen anpassas till förutsättningarna i respektive upphandling.
 - Utvärderingspriset beräknas på vald ersättningsmodell i förhållande till relevant trafikdata som motsvarar avtalsvärdet.
 - Anbudet måste uppfylla de i förfrågningsunderlaget ställda kvalitetskraven på den tjänst som ska levereras.
 - Kvalitetsutvärderingsmodellen anpassas till respektive upphandlings behov och förutsättningar. Kvalitetsutvärderingen av anbud kräver betyg godkänt samt ska ge ett till förutsättningarna anpassat avdrag/påslag på anbudspriset. Kvalitetsutvärderingsmodell används i första hand endast vid upphandlingstillfället. Om så bedöms möjligt kan kvalitetsutvärderingsmodellen integreras i avtalsförvaltningen.

2.3 Avtalets omfattning

Avseende upphandlingsprocessen föreslår projektgruppen att Direktionen beslutar om följande inriktning.

Trafikåtagande och trafikering

För trafikåtaganden och trafikering gäller att:

- Beslut om trafikplikt fattas i enlighet med gällande lagstiftning och det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Sörmland samt tas senast innan FFU för berört trafikområde distribueras.
- Behålla dagens trafikavtalsområden för buss och skärgårdstrafik men i större trafikområden utvärdera om en delning gynnar konkurrenssituationen.
- Behålla dagens kommunindelning för servicetrafik och skolskjuts men i större trafikområden utvärdera om ytterligare indelning i fordonstyp gynnar konkurrenssituationen.
- Trafiken ska i huvudsak bedrivas utifrån en helårstabell och synkroniseras med tågtidtabellen.

Infrastruktur

För infrastruktur som depå, rastplatser/uppställningsplatser och hållplatsunderhåll gäller att:

- Myndigheten ska direkt eller indirekt äga depåer för allmän kollektivtrafik och hyra ut dessa till framtida trafikföretag. Detta för att säkerställa finansiell effektivitet och



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

bibehållet värde på bussdepåerna samt säkerställa rätt strategisk och geografisk placering i förhållande till avtalsområdena i Sörmland.

- Myndigheten ska inte förse trafikföretagen med uppställningsplats för särskild kollektivtrafik då detta inte kräver unik fordonsutrustning samt inte heller tillhanda hålla extra uppställningsplatser för buss.
- Trafikföretaget ansvarar för att hyra båtplats/svåvareplats.
- Myndigheten ska även i fortsättningen tillhandahålla rastplatser/uppställningsplatser vid större knutpunkter där så är lämpligt.
- Myndigheten ska uppdra åt trafikföretagen att sköta hållplatsunderhållet samt informationsuppdatering.

Samverkan och övergripande gränssnitt

Avseende samverkan och övergripande gränssnitt gäller att:

- i samtliga avtal ställa krav på trafikföretaget att aktivt delta i samverkan med beställare, kommuner och övriga samarbetspartners som Trafikverket för att gemensamt verka för att nå avtalsområdets krav och mål. Arbetsformer och ansvarsfördelning anpassas utefter avtalsområdets specifika förutsättningar och utmaningar.
- främja den nära kundupplevelsen och kostnadseffektivitet i bussavtalen genom att ge trafikföretagen ett större inflytande och ansvar över kundbemötande, resenärskommunikation och trafikplanering. Ansvarsfördelning ska också speglas i affärs- och ersättningsmodell.
- i avtalen för serviceresor och skolskjuts sträva efter att tydliggöra trafikföretagets viktiga roll, samt ge ett större ansvar, för kundbemötande samt resenärskommunikation. Ansvarsfördelning ska också speglas i affärs- och ersättningsmodell.

Allmänna villkor

Allmänna villkor utgår i kommande trafikavtal från branschens aktuella rekommendationer med eventuell anpassning till Myndighetens särskilda förutsättningar i respektive upphandling.

Avtalslängd

Avtalslängd i kommande trafikavtal följer branschens aktuella rekommendationer med eventuell anpassning till särskilda förutsättningar i respektive upphandling.

I de modellavtal som finns tillgängliga i februari 2017 anges att:

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

2.4 Affärsmodell

Avseende affärsmodell föreslår projektgruppen att Direktionen beslutar om följande inriktning.



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

Affärsmodell

Affärsmodellen i respektive upphandling ska skapa incitament för trafikföretaget att verka mot SKTM:s mål. Affärsmodellen utarbetas utifrån behov och förutsättningar i respektive upphandling och byggs upp av följande komponenter:

- Ansvarsfördelningen mellan beställare och leverantör avseende främst trafikplanering
- Ersättningsmodell – produktionsersättning och incitamentsersättning
- Viten/bonus utifrån kvalitetskrav i upphandlingen – för att säkerställa leverans enligt kravställd kvalitetsnivå
- Eventuella extra incitament/bonus - incitament för leverans över kravställd lägsta godtagbara kvalitetsnivå
- Eventuella på förhand överenskomna väsentliga händelser eller förändringar under avtalstiden som ger parterna rätt till förhandling.

Produktionsersättning och incitamentsersättning föreslås kombineras med viten, exempelvis gällande fordonskrav, inställd trafik och kontraktsskrav, för att säkra en bra avtalsefterlevnad.

För att reducera affärsrisk för anbudsgivare och för SKTM bör tak för viten och eventuella bonusar definieras. För att säkra kvalitet i leverans rekommenderas att vitestaket kombineras med en rätt att häva avtalet.

Ersättningsmodell

Avseende ersättningsmodell gäller att:

- Ersättningen baseras i första hand på en produktionsersättning kombinerat med incitament. Incitamentens andelen varierar beroende på avtalets speciella förutsättningar men föreslås ligga i spannet 15 till 50% av den totala ersättningen när den används. Om incitament utifrån ett trafikavtals förutsättningar anses olämpligt eller inte tillför värde används endast produktionsersättning.
- Produktionsersättningen utformas beroende på operatörens inflytande över utbud och trafikplanering.
 - Om beställaren står för planeringen föreslås en ersättningsmodell baserat på en kombination av utbudskilometer, utbudstimme och dimensionerande fordon där vikt och vilka parameter som ingår varierar utifrån de specifika förutsättningarna.
 - Vid merbeställning av beställaren utöver i upphandlingen överenskomna volymer föreslås att parterna har rätt till förhandling för att återställa avtalets balans.
- Incitamentsdelen utformas för att ytterligare stödja SKTM:s fastslagna mål med fokus på resenärsutveckling, NKI och Punktlighet. Incitamentsersättningen utformas specifikt för varje avtalsområde för att säkra att operatören tydligt kan påverka sin incitamentsersättning, att måtten är mätbara samt att incitamenten tydligt stödjer avtalsområdets mål och specifika förutsättningar.
- För båttrafikavtal ska ersättningen baseras endast på grundersättningen samt produktionstimme.



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

Frivolyms och trafikförändringar

Reglering av frivolymer och förändringar i trafiken följer branschens rekommendationer men med eventuell anpassning till särskilda förutsättningar i respektive upphandling. Inriktning är därmed att Beställaren har rätt att inför varje planerings-/tidtabellsperiod förändra den totala trafikvolymen inom en Frivolyms utifrån Förändringspriser. Branschrekommendationen är en gräns för frivolymsförändring på 10% per år och 20% under avtalstiden. Myndigheten föreslår en gräns för frivolymsförändring på ca 10% per år och 30% under avtalstiden baserat på regionens framtida, kraftiga tillväxt samt att regionen historiskt haft en trafikvolym som varierat väsentligt under avtalstiden. Trafikförändring utanför Frivolymen ger Parterna rätt att påkalla förhandling i syfte att återställa den grundläggande balansen i det ursprungliga avtalet.

Index

Indexering av ersättning i kommande busstrafikavtal följer branschens (Indexrådets) aktuella rekommendationer med eventuell anpassning till särskilda förutsättningar i respektive upphandling. Indexjustering av ersättning i kommande trafikavtal av, andra typer än busstrafik som saknar detaljerade rekommendationer från branschen (Indexrådet), ska följa branschens gemensamma rekommendationer.

2.5 Tekniska krav

Avseende tekniska krav föreslår projektgruppen att Direktionen beslutar om följande inriktning.

Allmänna fordonskrav

Allmänna fordonskrav ska följa branschens rekommendationer enligt vid trafikupphandling gällande kvalitetssäkrad version av fordonskravspecifikation, för busstrafik för närvarande Buss 2014 v.1.3, med eventuell anpassning till särskilda förutsättningar i respektive upphandling.

I busstrafik och skolskjutstrafik där den operativa planeringen görs av trafikföretaget ska SKTM inte ställa krav på vilken fordonstyp eller fordonsstorlek som trafikföretaget ska använda på enskild tur. Behovet av detaljreglering finns dock i serviceresor och skolskjuts när kommunen eller SKTM Serviceresor planerar resorna.

Tillgänglighet i fordon

Om trafikföretagen har ansvar att avgöra vilken fordonstyp som ska användas på respektive tur ansvarar trafikföretaget för att säkerställa tillgänglighet enligt SKMTs krav. SKTM kan dock i trafikbeskrivning föreskriva viss fordonstyp på viss tur eller linje. Huvudinriktningen ska vara att tillgänglighet prioriteras före komfort.

Ombordutrustning

Trafikföretaget ska så långt det anses lämpligt överta ansvaret för ombordutrustning och Myndigheten ska ställa krav på funktion. Undantaget är strategiskt viktiga delar av betalsystemet för främst busstrafik.

Miljö

Miljökraven på fordon och miljöarbete generellt, är att följa branschens rekommendationer i Branschgemensamt miljöprogram 2.0 och aktuella bilagor. Trafikföretagen ska använda miljöbilar enligt aktuell miljöbilsdefinition i gällande trafikskattelag. Inriktningsbeslutet ger



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

möjlighet till att anpassa olika kravnivåer med hänsyn till särskilda förutsättningar i respektive upphandling.

Arbetsvillkor

Avseende arbetsvillkor ska hårdast möjliga krav enligt gällande lagstiftning ställas på leverantören i upphandlingarna i syfte att bidra till sunda arbetsförhållanden för förarna och sund konkurrens mellan trafikföretagen i upphandlingarna.

