



Partnersamverkan
Kollektivtrafik

Modellavtal och indexkorg för serviceresor

Indexrådet, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Taxiförbundet,
Sveriges Bussföretag



Agenda

- Modellavtal
- Indexkorg för Serviceresor
- Bensträckare
- Övergång från Taxiindex till Indexkorg för Serviceresor
- Frågor



Medverkande

- Jonas Johansson, Projektledare Serviceresor – Svensk Kollektivtrafik
- Jonas Kjernald, Indexrådet ordförande – Västtrafik
- Pierre Cederberg, Medlemsansvarig – Svenska Taxiförbundet
- Gazmend Bunjaku, Indexrådet sekreterare – Sveriges Bussföretag



Partnersamverkan

För en förbättrad kollektivtrafik är en samverkansarena för aktörerna inom Kollektivtrafiksverige

Beskrivning

- Tar fram stöd, modellavtal, verktyg och vägledningar som stöd för alla som arbetar med kollektivtrafik i Sverige.
- Branschgemensamma avtalsrekommendationer inklusive modellavtal, kravbilagor, Indexrekommendationer och funktionskrav för olika fordon.

Styrgrupp

- Peter Haglund, ordförande, SKR
- Johan Wadman, Svensk Kollektivtrafik
- Anna Grönlund, Sveriges Bussföretag
- Paul van Doninck, Je3rnhusen
- Pierre Sandberg, Tågföretagen
- Lennart Kalderén, Svenska Taxiförbundet



Kollektivtrafikens Avtalskommitté (Kolla)

Beskrivning

- **Syfte:**
Utveckla, förvalta och sprida kunskap om vägledningar och rekommendationer för kollektivtrafik.
- **Mål:**
Ge information, stöd och inspiration till RKM och trafikföretag samt öka förståelsen för varandras verksamheter.
- **Arbete:**
Samla in goda exempel och utveckla dokumenten över tid för bättre upphandlingar och mer kollektivtrafik för pengarna.

Ledamöter

- Mikael Olsson, konsult, Ordförande
- Magnus Ljung, SKR
- Henrik Sollenborn, RKM Sörmland
- Peter Lundén, Trafikförvaltningen Stockholm
- Ann-Sofie Törnqvist, Östgötatrafiken
- Jens Tångefjord, Svensk Kollektivtrafik
- Dan Olofsson, SJ
- Kjerstin Hultsten, MTR Tunnelbanan
- Emma Forsberg, Nobina
- Niclas Blomqvist, Transdev
- Gazmend Bunjaku, Sveriges Bussföretag
- Lennart Kalderén, Svenska Taxiförbundet



Projektgrupp & Arbetsgrupp Modellavtal Serviceresor

- Kolla – Projekt Serviceresor

- Ewa Rosén – Projektledare
- Jonas Johansson – Svensk Kollektivtrafik
- Anders Malmqvist – Svenska Taxiförbundet
- Lars Annerberg – Sveriges Bussföretag

Förankring har skett inom respektive branschorganisation



- Svensk Kollektivtrafik – Kraftsamling MERIT (nätverk för Serviceresor),
Upphandlingsgruppen (arbetsgrupp)

Gruppen har sedan förankrat med övriga deltagare i Upphandlingsgruppen,
samt Kraftsamling MERIT:s referensgrupp och styrgrupp



Partnersamverkan
Kollektivtrafik

Varför nytt modellavtal?

Modellavtal Serviceresor

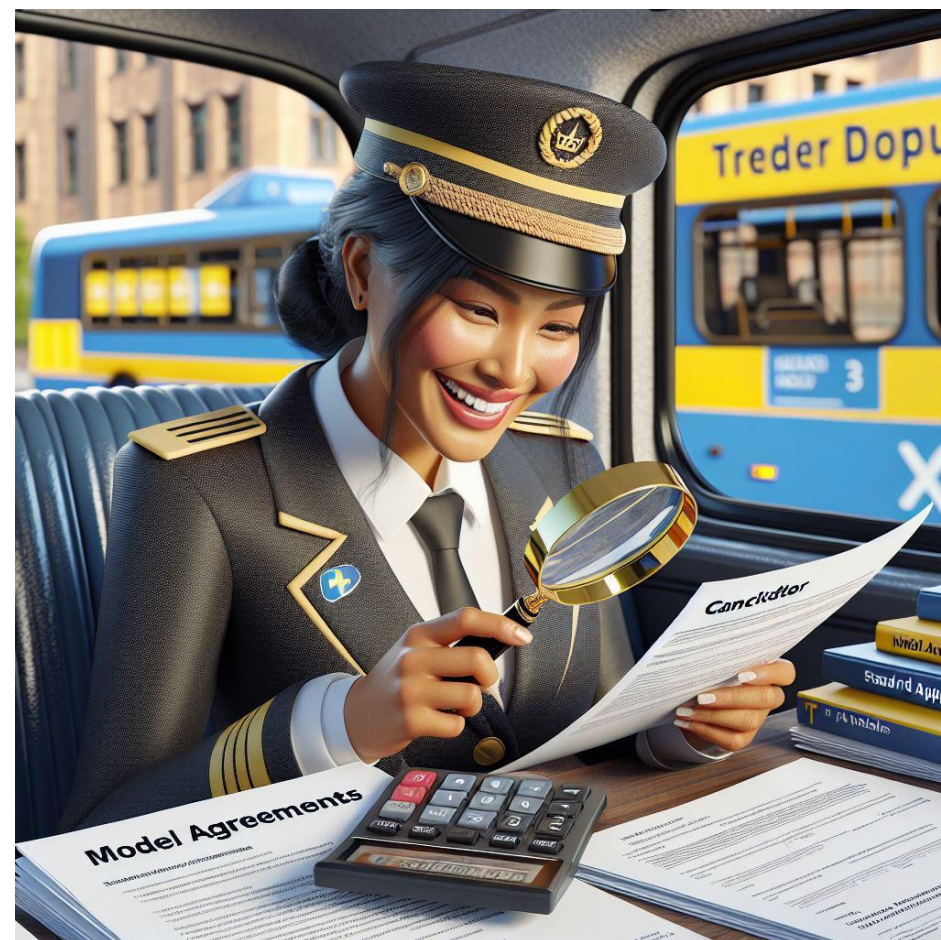
AVTAL
mellan
[Beställaren]
och
[Trafikföretaget]
om Serviceresor





Behovet och syftet är att underlätta upphandlingsprocessen – med både modellavtal, maldokument och standardbilagor fås:

- Hög igenkännlighet
- Enhetligare avtalsstruktur
- Ökad transparens
- Minskat riskpåslag
- Bättre anbud
- Minskat behov av överprövning





Serviceresor ♥ Buss = Puss

- 4 av 10 motoriserade resor
- Ökad tillgänglighet i
 - tätorter
 - Landsbygd
- Fler anropsstyrda tjänster
 - Ex. On-demand, mobilitetstjänster
 - Särskilda persontransporter spås gå mot:
*Kollektivtrafik när du kan och
serviceresor när du måste*
- Flexibla uppdrag
 - Både linjetrafik och serviceresor
 - Trafikväxling – fordon nyttjas för fler resformer





Partnersamverkan
Kollektivtrafik

Hur används modellavtalet?





Malldokument & standardbilagor

- *Avtalet*
- Prisbilaga
- Uppdragsbeskrivning
- *Etableringsplan*
- Avvecklingsplan
- **Personuppgiftsbiträdesavtal**
- **Upphandlingsmyndighetens
”Arbetsrättsliga villkor för taxiförare”**
- **Personbil [2024]**
- **Specialfordon [2022]**
- **Miljökrav personbil [2022]**
- Miljökrav (på organisationen)
- Grafisk profil
- System och teknikbeskrivning
- SUTI självdeklaration
- Regelverk för serviceresor/färdtjänst/sjukresor
- Styrdokument förarcertifiering
- **Sveriges kommuner och regioners
uppförandekod**
- **Trafiksäkerhetspolicy från arbetsmiljöverket**
- **Miljökrav buss [2022]**
- **BUS Nordic version [2.0]**
- Trafikföretagets anbud

Kursiv=malldokument finns, Fetstil=Standardbilaga, [hakparenteser]=ange aktuell utgåva



Personbil 2024



Personbil 2024

Funktions- och utrustningskrav

Framtaget av Fordonsgruppen inom MERIT. Version 1.0



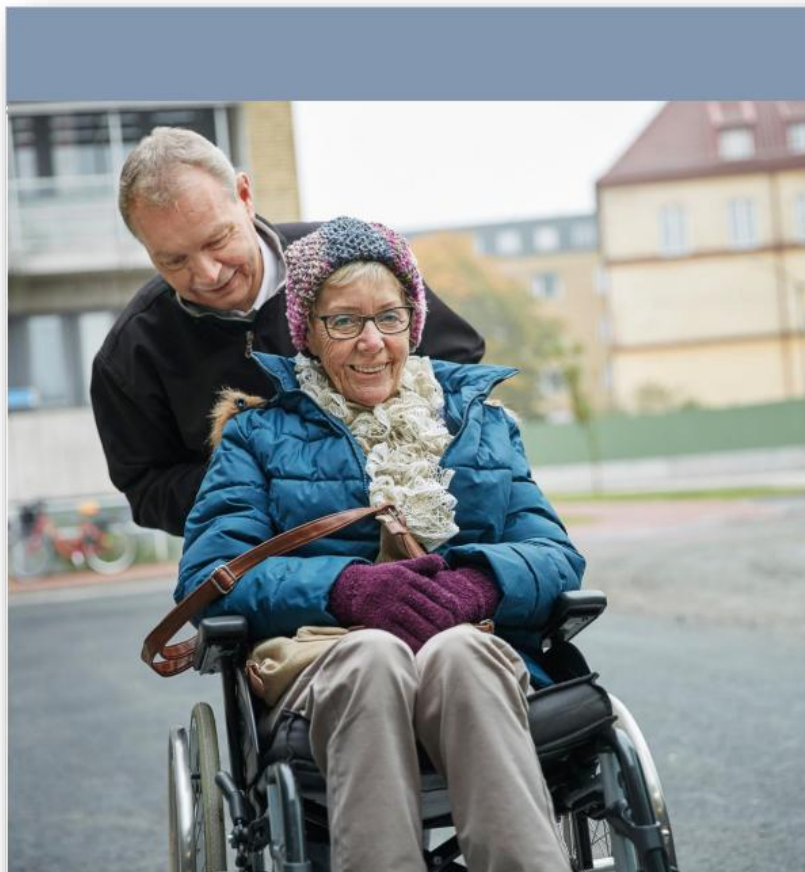
Personbil 2024

Innehållsförteckning

1	Allmänt	5
2	Bakgrund	5
3	Generella krav	6
3.1	Bedömning av fordons lämplighet	6
4	Utformning	8
5	Utrustning	8
5.1	Alkolås	8
5.2	Brandsläckare	8
5.3	Bälteskniv	8
5.4	Bälteskudde	8
5.5	Förbandslåda	8
5.6	Reflexväst	8
5.7	Lastförskjutningsskydd	9
5.8	Skolskylt	9
5.9	Däckkrav	9
6	Krocksäkerhet	10
7	Beställarens övriga fordonskrav	10
7.1	Fordonsålder	10
7.2	Fordonsräckvidd	10



Specialfordon 2022 V.2.0



Specialfordon 2022

Funktions- och utrustningskrav för fordon med säker rullstols- och bårplats.
Framtaget av Fordonsgruppen inom MERIT. Version 2.0, 2024-06-27.

Specialfordon 2022 V.2.0

2 Innehållsförteckning

1	Förord	1
2	Innehållsförteckning	2
3	Bakgrund	4
4	Övergripande	4
5	Dokumentets innehåll	5
6	Juridiska krav	5
7	Äganderätt till innehållet	6
8	Certifieringskrav	6
8.1	Kvalitetssäkrings- och miljöledningsstandarder	6
8.2	TKM (TQM) - Total Kvalitetsledning	7
8.3	Standarder för att öka kunskaper	7
9	Definitioner	7
9.1	Låggolvsfordon	7
9.2	Rullstolsplats för universellt bruk (TSFS 2016:22)	8
9.3	Rullstolsplats för utökat bruk (TSFS 2016:22)	8
9.4	Semiautomatisk fasthållningsordning	8
9.5	Trappklättrare	8
9.6	Transportrullstol	9
10	Fordonsdefinitioner	9
10.1	Klass 1 fordon	9
10.2	Klass 2 fordon	9
10.2.1	Klass 2 A	9
10.2.2	Klass 2 B	9
10.2.3	Klass 2 C	9
10.3	Klass 3 fordon	10
10.4	Klass 4 fordon	10
11	Utrustning Grundbeskrivning	12

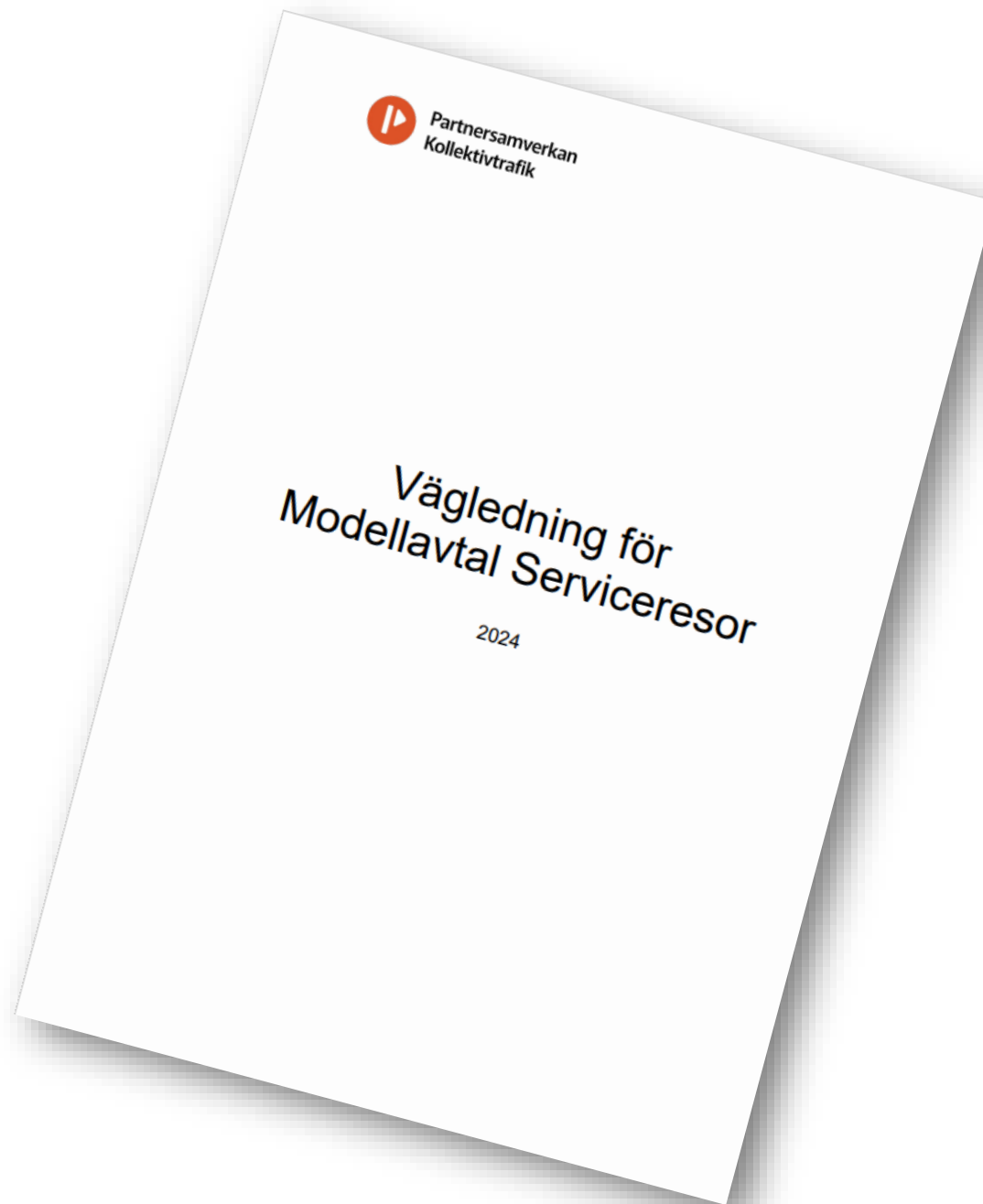
Specialfordon 2022 V.2.0

11.1	Övergripande	12
11.2	Fasthållning rullstol	12
11.3	Övrig fasthållning	12
12	Utrustningskrav gemensamt för Klass 1, 2, 3-fordon	13
12.1	Kaross	13
12.2	Inredning	14
12.3	Funktion stolar och bilbälte	16
12.4	Belysning	18
12.5	Säkerhet	20
13	Miljökrav	21
14	Arbetsmiljö	21
15	Alkoläs	21
16	Barn i fordon	21
16.1	Beakta särskilt vad gäller barns resande	22
17	Transportrullstol	22
18	Komfortbälte - Positioneringsbälte	23
19	Utrustning utöver standard	23
19.1	Trappklättrare	23
19.2	Skolskjuts	23
19.3	Allergianpassat fordon	23
20	Generellt om last	24



Partnersamverkan
Kollektivtrafik

Vägledning Modellavtal





Partnersamverkan
Kollektivtrafik

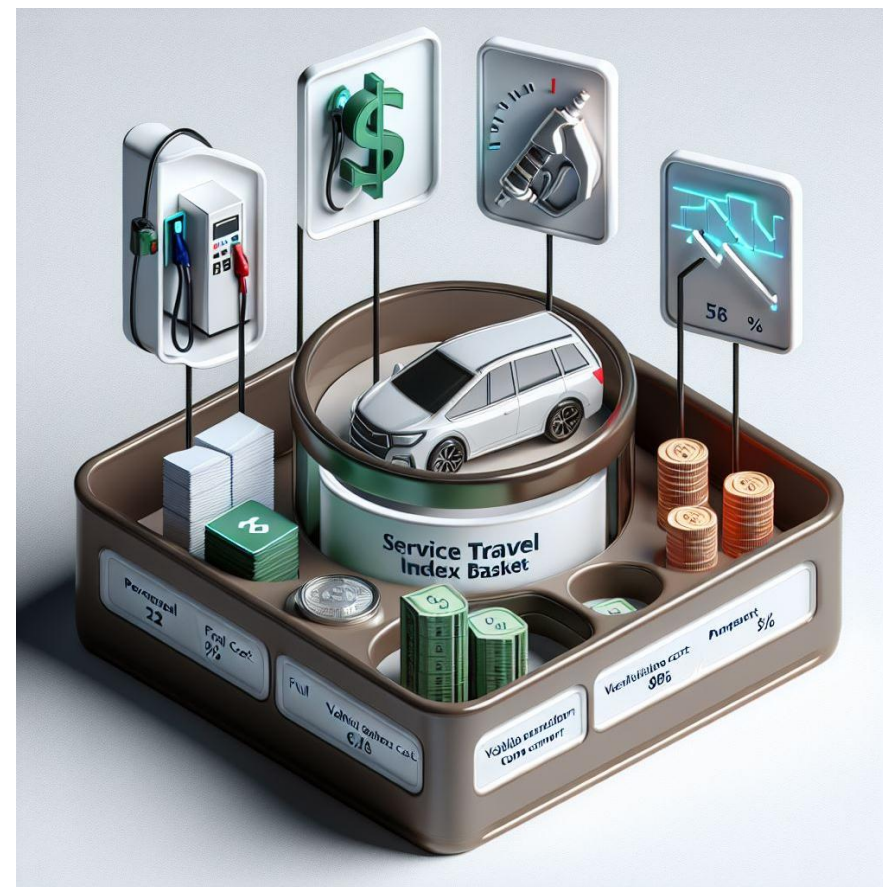
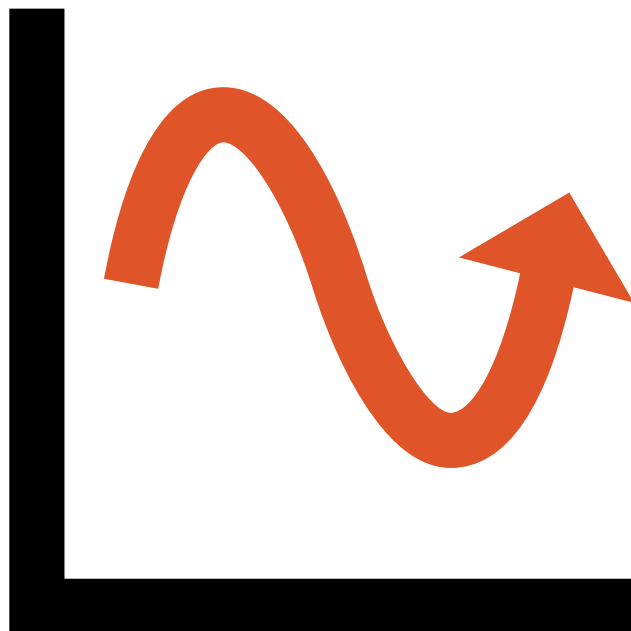
Surfa in på...

<https://Partnersamverkan.se/modellavtal>



Partnersamverkan
Kollektivtrafik

Indexkorg för Serviceresor





Partnersamverkan
Kollektivtrafik

Indexrådet

Beskrivning

- Affärsneutral indexkorg för trafikavtal - grundrekommendation
- Bevaka förändringar som innebär generell påverkan på index syfte och förutsättningar
- Ger rekommendationer om hur förändringar bör hanteras
- Verkar för ökad kunskap kring Index och dess påverkan i en avtalsrelation

Bildades
2008/2009

Ledamöter

Svensk Kollektivtrafik:

- Jonas Kjernald, Västtrafik (ordförande)
- Peter Svahn, Region Stockholm
- Tommy Laestander, Länstrafiken i Västerbotten
- Erik Isacson, Skånetrafiken
- Katarina Nilsson, Region Gävleborg

Sveriges Bussföretag:

- Gazmend Bunjaku, Sveriges Bussföretag (sekreterare)
- Joan Persson, Vy Buss AB
- Thomas Samuelsson, Nobina
- Anders Lundström, Byberg & Nordin
- Sebastian Brunberg, VR Sverige

Tågföretagen:

- Anton Ernstig, MTR Nordic

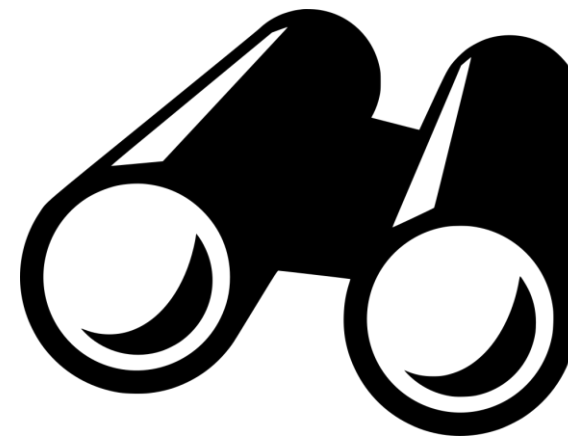
Svenska Taxiförbundet

- Pierre Cederberg



Indexrådet

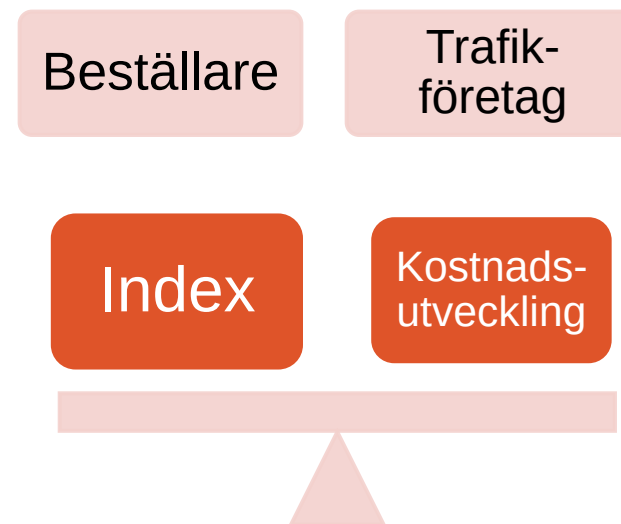
- Rätt index
- Förändringar i index som påverkar
- Generell förändring i kostnadsutvecklingen som inte slår igenom i index
- Rekommendationer





Index skapar balans

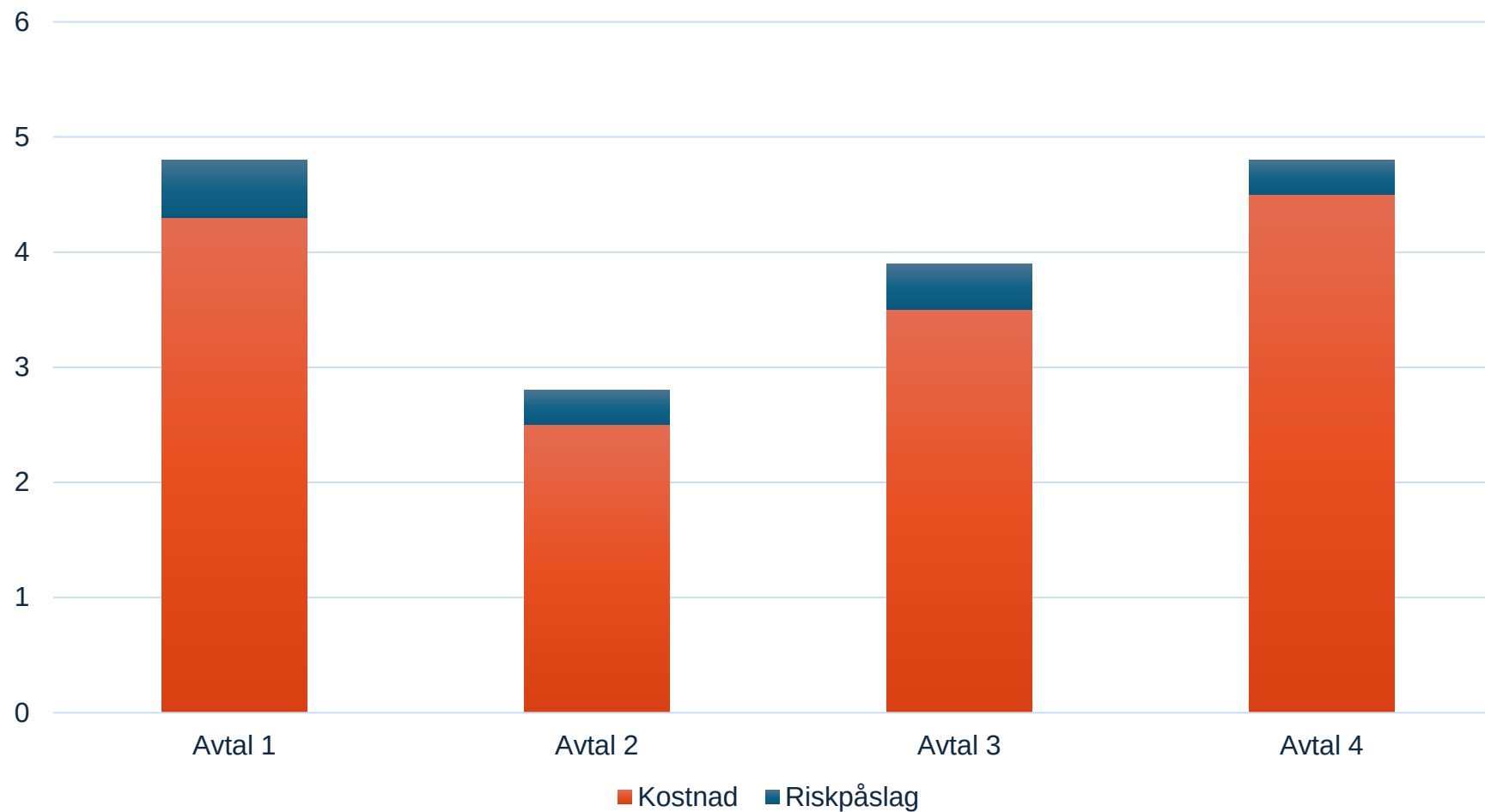
- Index skall spegla kostnadsutvecklingen
- Hela kostnadsmassan
- Ge samma förutsättningar i upphandling – slippa gissa...
- Men också....





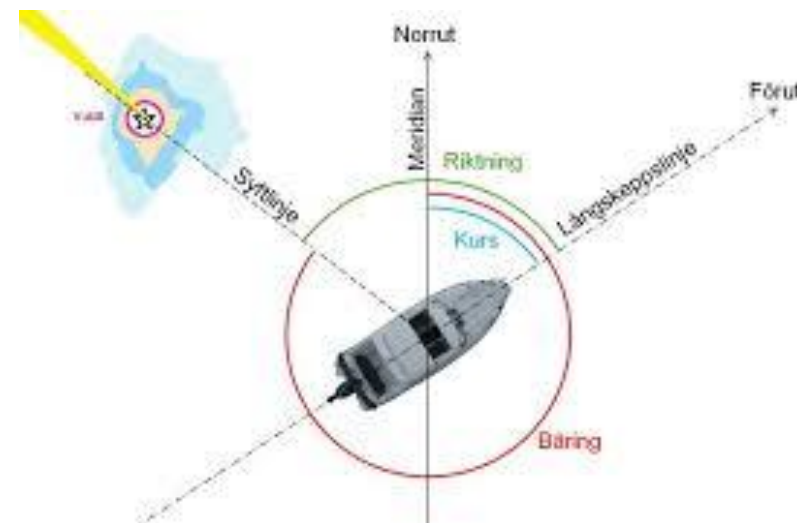
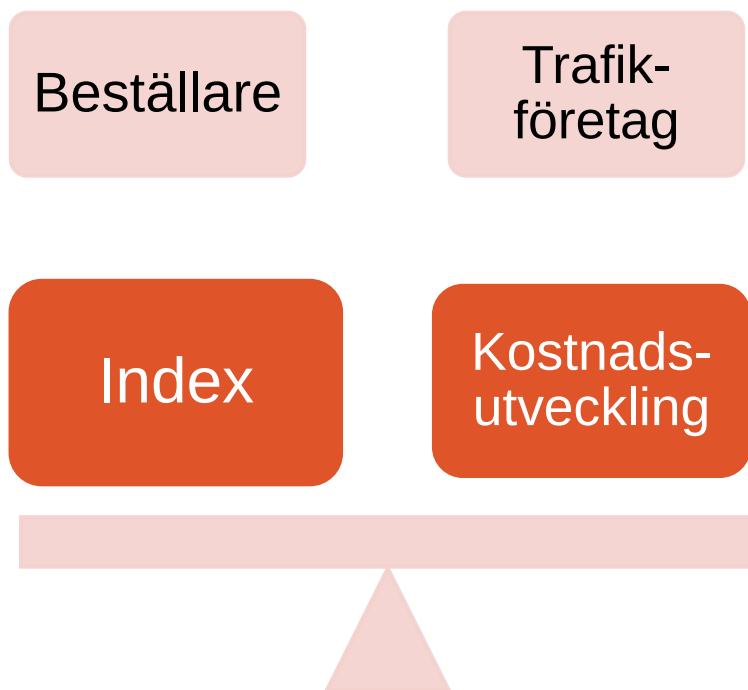


Risk påverkar priset





Index inom Kollektivtrafiken





Indexkorg för Serviceresor





Projektgrupp & Arbetsgrupp Indexkorg

- Arbetsgrupp Indexkorg för serviceresor

- Jonas Johansson – Svensk Kollektivtrafik - Sammankallande
- Anders Malmqvist – Svenska Taxiförbundet
- Pierre Cederberg – Svenska Taxiförbundet
- Lars Annerberg/Gazmend Bunjaku – Sveriges Bussföretag
- Jonas Kjernald - Indexrådet

Förankring har skett inom respektive branschorganisation

- Svensk Taxiförbundet – Indexgrupp
- Svensk Kollektivtrafik – Kraftsamling MERIT (nätverk för Serviceresor), Upphandlingsgruppen (arbetsgrupp)
- Indexrådet
- Sveriges Bussföretag





Svenska Taxiförbundets medlemmars behov att ta fram ett uppdaterat index

- Taxiindex för anropsstyrd trafik är ett fastbasindex av typen faktorprisindex
- Taxi verkar i större tätbebyggelse, på mindre orter och på ren glesbygd dvs olika förutsättningarna på de lokala marknader
- En Indexkorg kommer att tjäna både Beställare och Trafikföretagen (riskhantering)
- Taxiindex byts ut mot en Indexkorg för serviceresor tillsammans med en gedigen vägledning i form av Indexrådets rekommendation för Indexkorgen för serviceresor



Svensk Kollektivtrafiks medlemmars behov

- Bättre följsamhet av kostnadsutvecklingen
- Färre komponenter
- Gemensam förankrad Indexhantering

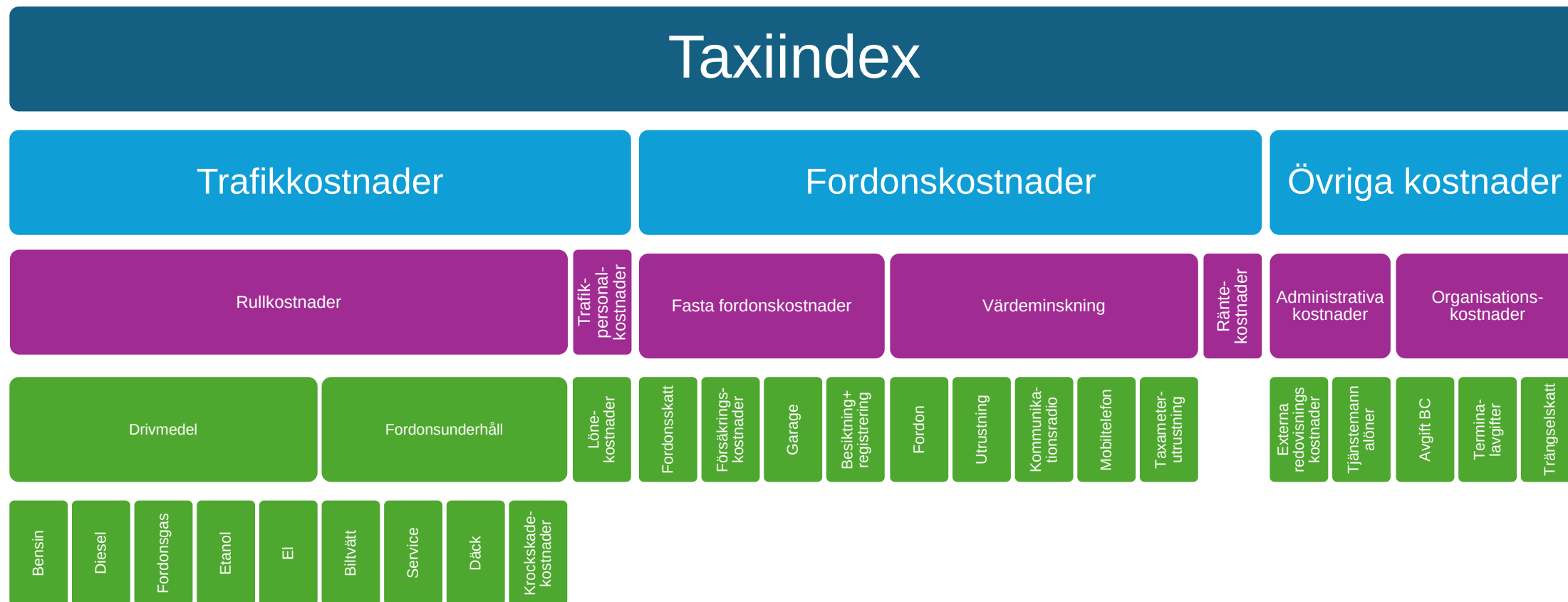


Generellt Indexkorg för Serviceresor

- SCB upphör med att publicera Taxiindex jan 2026.
- Indexkorg för serviceresor består av offentliga Index (SCB)
...med tillägg av ett antal drivmedelsindex som Indexrådet säkerställer.
- Ny leverantör av Indexrådets Index - Sydsvenska Handelskammaren



Taxiindex beståndsdelar





Indexkorg för serviceresor

Indexkorg för serviceresor

Personal

Bränsle

Nyfordonsanskaffning

Allmänt

Fordon/finansiering



Samtidigt så....

Taxiindex

vs

LCI

KPI

Drivmedel

ITPI

STIBOR + 3



Indexkorg för Serviceresor

Kostnads-beskrivning	Indextyp	Typ av värde	Vikt
Personal:	LCI, (arbetare, B-S...)	Prel. värde	50-60%
Bränsle:	Bränsleindex		10-25%
Nyfordonsanskaffning:	Fordon transportmedel (ITPI 29-30)		5-15%
Allmänt:	KPI	Fastställda tal	10-20%
Fordon/finansiering	Ränta* (STIBOR 3M) + 3%		0-5%

- Likt den rekommendation som finns för buss och spår.
- Indexkorg baserat på viktning av fem kostnadskomponenter med alternativa bränsleindexkomponenter.



Indexkorg för Serviceresor

- Anbudslämnaren ges möjlighet inom givna ramar vikta de olika ingående indexen. I upphandlingen hålls denna aspekt utanför utvärderingen av pris.
- Nyfordonsanskaffning: Fordon transportmedel ITPI 29-30
- LCI justeras kvartalsvis
- Övriga index skall justeras månads- eller kvartalsvis.
- Kvartal tre bör inte användas som baskvartal.
- Baskvartalets indextal och kostnadsnivå skall vara kända vid anbudsinlämning.
- Indexjustering ska ske från och med trafikstart.
- Incitamentsdelen av ersättning till trafikföretaget ska indexregleras på samma sätt som den fasta ersättningen till trafikföretaget.



Indexkorg för Servicersor

- Kostnader och intäkter som inte fångas av index, främst beroende på skatter och avgiftsförändringar som påverkar servicereisebranschens kostnader men inte full ut avspeglas i index, ska hanteras i indexrådet för rekommendation.
- Ränta (Stibor 3M + 3 procentenheter), vid ett tillägg med tre procentenheter blir risken mindre att räntekomponenten blir negativ. Speglar även en faktisk utveckling av räntekostnaderna i ett trafikavtal.



Personal (LCI)

Scenario	Rekommenderad andel indexkorg
Grundrekommendation	50–60 %

Kostnadsutvecklingen för personalkostnader speglas av LCI-index. Grundrekommendation är att LCI-index ska utgöra 50–60 % av indexkorgen. Andelen inom spannet sätts av trafikföretaget utifrån förutsättningarna i aktuellt avtal. Normalt innebar avtal med längre genomsnittlig körsträcka att andelen hamnar i nedre delen av spannet, medan avtal med kortare genomsnittlig körsträcka normalt hamnar i övre delen av spannet.

Avtal med tillkommande åtagande som exempelvis ledsagning, beställningscentral, trafikledning och liknande påverkar också LCI-andelen uppåt i spannet.



Drivmedel (index utifrån bränslekategori)

Scenario	Rekommenderad andel indexkorg
Grundrekommendation	10–25 %

Kostnadsutvecklingen för drivmedel speglas av lämpligt drivmedelsindex. I kategorin drivmedel ingår också el för de fall detta används som drivmedel för fordonen.

Grundrekommendationen för bränsle är att det ska omfatta 10–25 % av indexkorgen. Var i spannet man hamnar beror på val av drivmedel. El som drivmedel innebär en nedre nivå av spannet, medan till exempel HVO innebär en övre nivå i spannet. Dessutom påverkas även denna komponents andel av avtalets genomsnittliga körsträcka.

De drivmedelskomponenter som angivits i anbudet ska spegla de drivmedel som används i avtalet. Om man exempelvis i ett avtal använder HVO skall HVO-index användas. på samma sätt skall EL-index användas om man i ett avtal använder elfordon. Om man i ett avtal har olika drivmedel kan man använda en mix av fler drivmedelsindex. Exempelvis i ett avtal där en del av fordonen använder HVO och en del använder el.



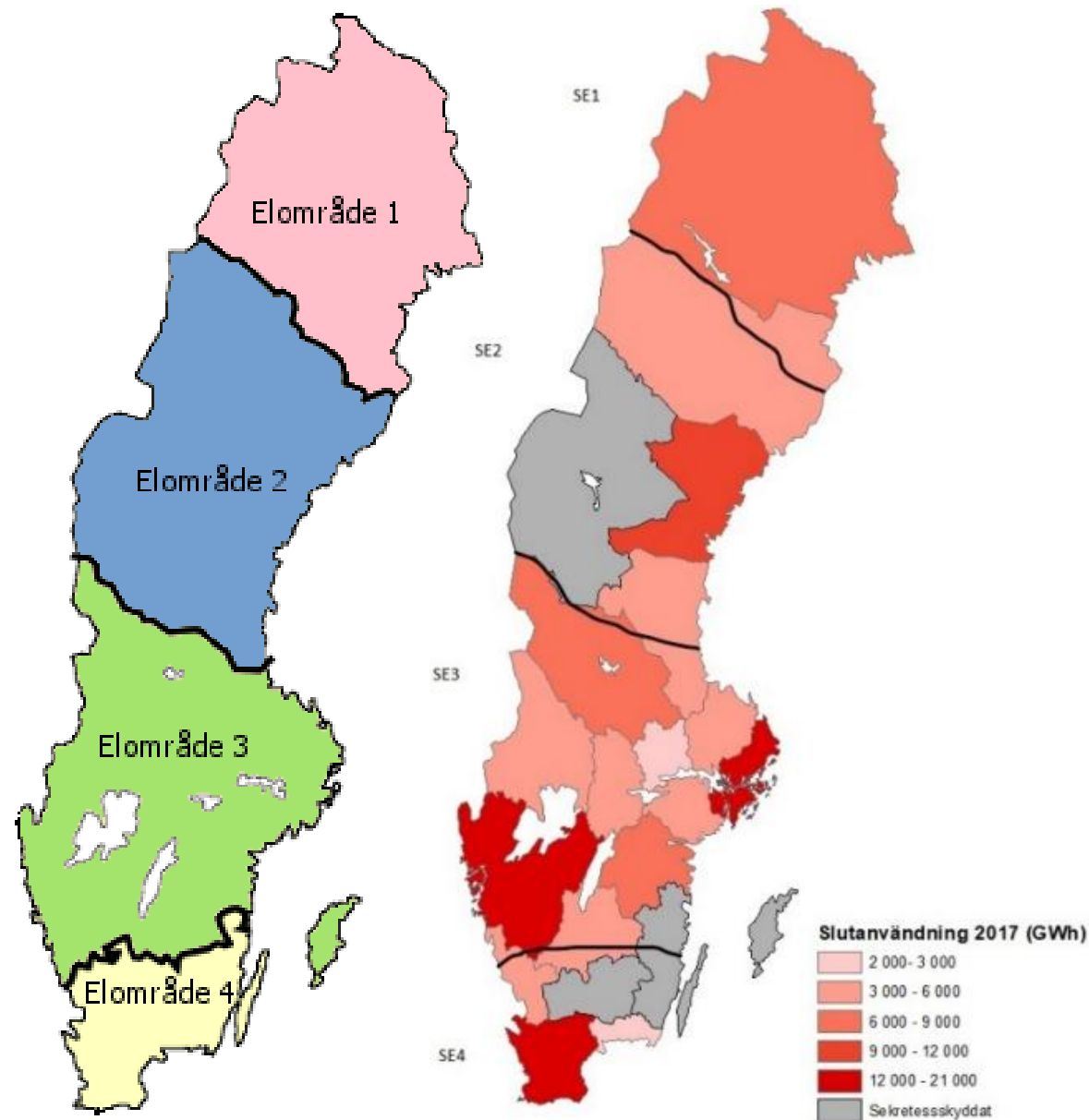
Bränsleindexkomponenter vid upphandling

Drivmedel	Källa	Index	Länk
Bensin 95 okt	SCB	KPI 6221	https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_PR_PR0101_PR0101A/KPI19Bas1980/
Diesel		KPI 6214	
RME	Indexrådet	RME	https://partnersamverkan.se/index/index-rme/
HVO		HVO	https://partnersamverkan.se/index/index-hvo/
EI		EI	https://partnersamverkan.se/index/index-ei/
CBG – Biogas	Transparent lösning/Öppen bok		
(CNG) – Fordonsgas			



Partnersamverkan
Kollektivtrafik

EL-områden



Källa (2024-01-02): [Elområden.se \(elomraden.se\)](https://elomraden.se)

Källa (2024-01-02): Tema 3 Så ser el-Sverige ut (energimyndigheten.se)



Bränsleindexkomponenter vid upphandling

- De drivmedelskomponenter som angivits i anbudet ska spegla de drivmedel som används i avtalet.
- Förändras drivmedelanvändningen väsentligt kan det finnas skäl för omförhandling, till exempel vid byte av motorteknik.



Fordon/Nyfordonsanskaffning (ITPI 29–30)

Scenario	Rekommenderad andel indexkorg
Grundrekommendation	5–15 %

För att spegla kostnadsutvecklingen för fordonsanskaffning rekommenderas ett användande av ITPI 29–30 med ett spann på 5–15%. Denna komponent avser fordonsanskaffning samt fasta fordonskostnader.

Var i spannet indexandelen hamnar beror på hur höga fordonsinvestering som avtalet innebär. Ju dyrare fordon desto större andel i indexkorgen.

Förändras fordonsparken väsentligt under avtalstiden kan det finnas skäl för omförhandling av avtalet, till exempel vid byte av motorteknik.



Allmänna kostnader (KPI)

Scenario	Rekommenderad andel indexkorg
Grundrekommendation	10–20 %

Komponenten för övriga kostnader är KPI med ett spann på 10–20%. Komponenten avser kostnadsutveckling för kostnader som inte ingår i någon av övriga komponenter, till exempel fordonsunderhåll och organisationskostnader.



Fordon/finansiering (Stibor 3M + 3%)

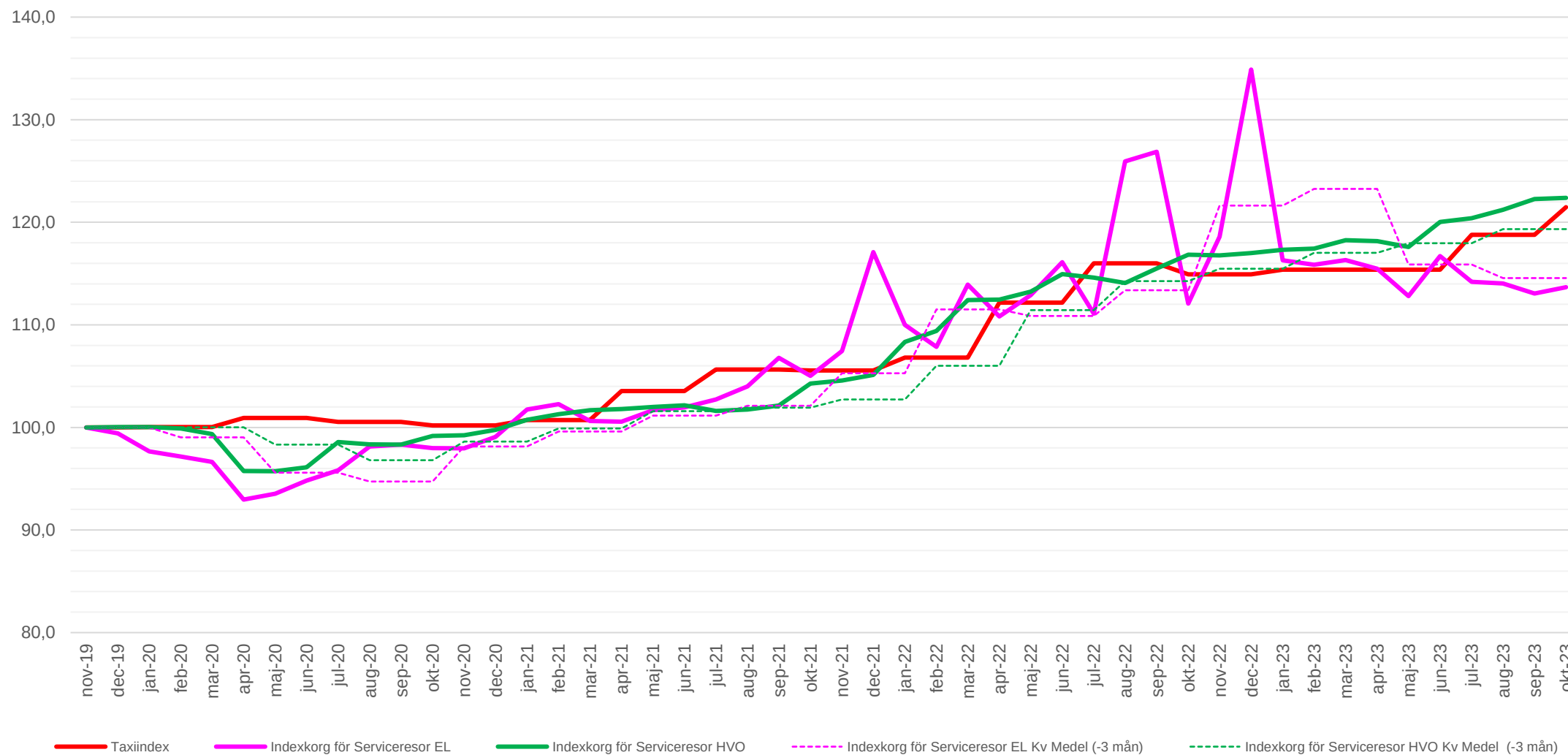
Scenario	Rekommenderad andel indexkorg
Grundrekommendation	0–5 %

För finansiering av fordon och rörelsekapital rekommenderas att räntekomponent används. Denna baseras på STIBOR3M dagar plus tre procentenheter.

I de flesta fall är det rimligt att denna komponents andel är i den nedre delen av avtalet. Den övre delen av spannet används för särskilt investeringsintensiva avtal.



Jämfört med Taxiindex



Bensträckare





Partnersamverkan
Kollektivtrafik



Övergång från Taxiindex till Indexkorg för Serviceresor



Index övergångsregel

Trafikföretagets samtliga ersättningar (både fasta och rörliga) samt nominella belopp för i avtalet angivna viten, ska indexeras från och med trafikstart i enlighet med Svenska Taxiförbundets och SCB framtagna Taxiindex. I samband med att Partnersamverkans Indexråd publicerar en rekommendation för ett Servicereindex, ska Taxiindex senast vid närmaste följande årsskifte ersättas med Servicereindex



Övergång – Tillägg till rekommendation

- Indexrådet tar fram en viktad drivmedelskomponent utifrån sammansättning i det uppdaterade Taxiindex, under en övergångsperiod.
- Avtal som avslutas senast dec 2025 kan ligga kvar med det uppdaterade Taxiindexet.
- Avtal som har senare avtalsslut bör göra övergången till i Servicereiseindex enligt rekommendation.



Värden vid övergång till indexkorg för servicersor

Spegling av dagens
Taxiindex

Kostnadsbeskrivning	Indextyp	Typ av värde	Vikt	Övergångs- värde
Personal:	LCI, (arbetare, B-S...)	Prel. värde	50-60%	58,6%
Bränsle:	Bränsleindex*		10-25%	12,1%
Nyfordonsanskaffning:	Fordon transportmedel (ITPI 29-30)		5-15%	10,4%
Allmänt:	KPI	Fastställda tal	10-20%	18,2%
Fordon/finansiering	Ränta (STIBOR 3m) + 3%		0-5%	0,7%

* Använd sammansatt drivmedelskomponent framtaget av Indexrådet.



Sammansatt drivmedelskomponent vid övergång

Spegling av dagens
Taxiindex

Drivmedelskomponent	Andel	Indexkomponent 1	Indexkomponent 2	Indexkomponent 3
1.1 Diesel	50,9%	KPI 6214		
1.2 HVO	32,5%	HVO		
1.3 Fordonsgas/Biogas	7,2%	Naturgaspris	Biogascertifikat	Fast del
1.4 Bensin	5,6%	KPI 6221		
1.5 El	3,8%	El		
	100,0%			

Basmånad jan 2024



Partnersamverkan
Kollektivtrafik

Kedjning

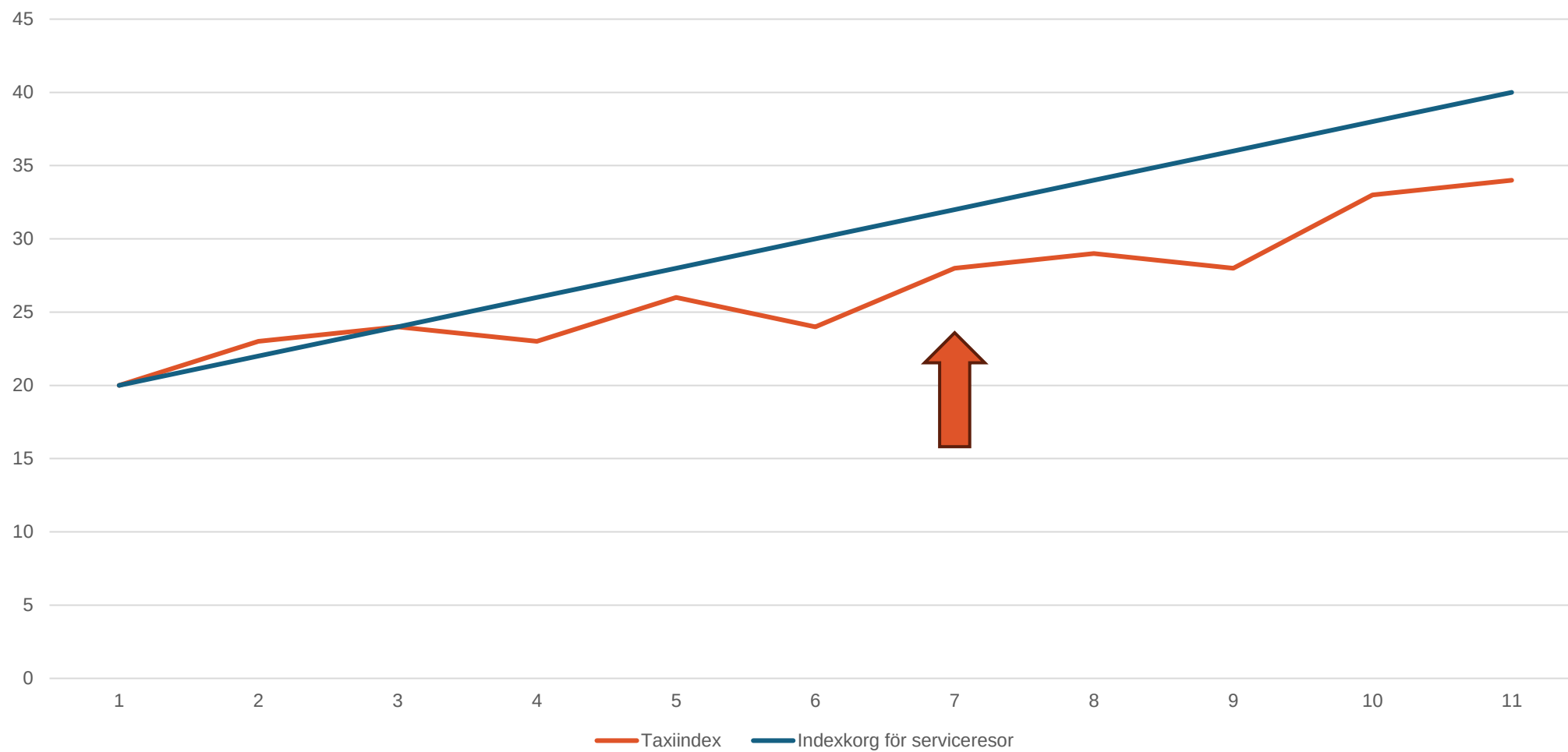


Kedjning innebär att man genom att använda fiktiva basvärden i den nya indexkorgen säkerställer en neutral övergång. Det innebär att man i övergångsperioden justerar utvecklingen i den nya indexkorgen så att utvecklingen blir densamma vid övergångstillfället som utvecklingen i tidigare använt index.

Det kommer innebära att man t o m övergångsmånaden följer utvecklingen för det gamla indexet och att man för resterande del av avtalet följer hur den nya indexkorgen utvecklas jämfört med övergångsmånaden

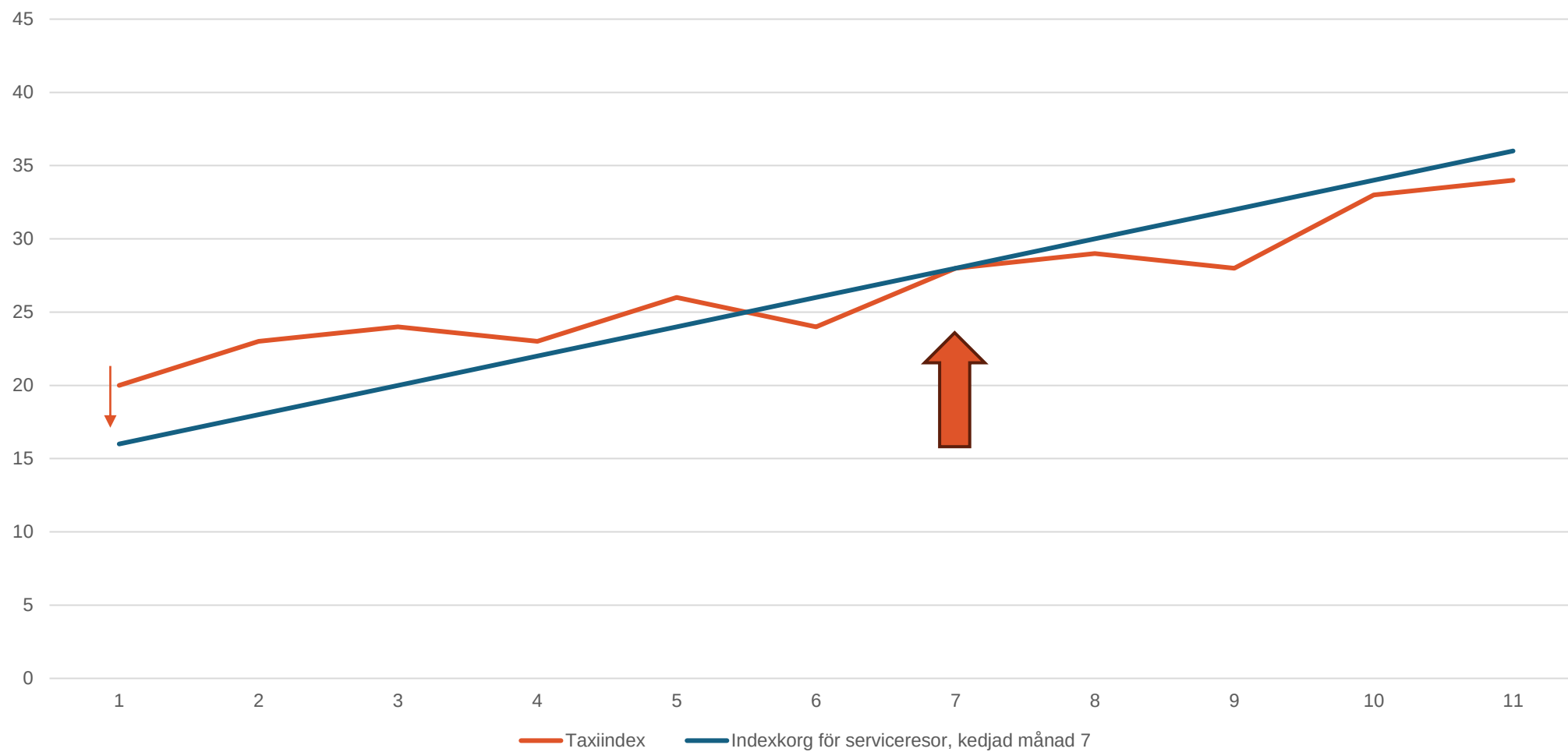


Partnersamverkan Kollektivtrafik



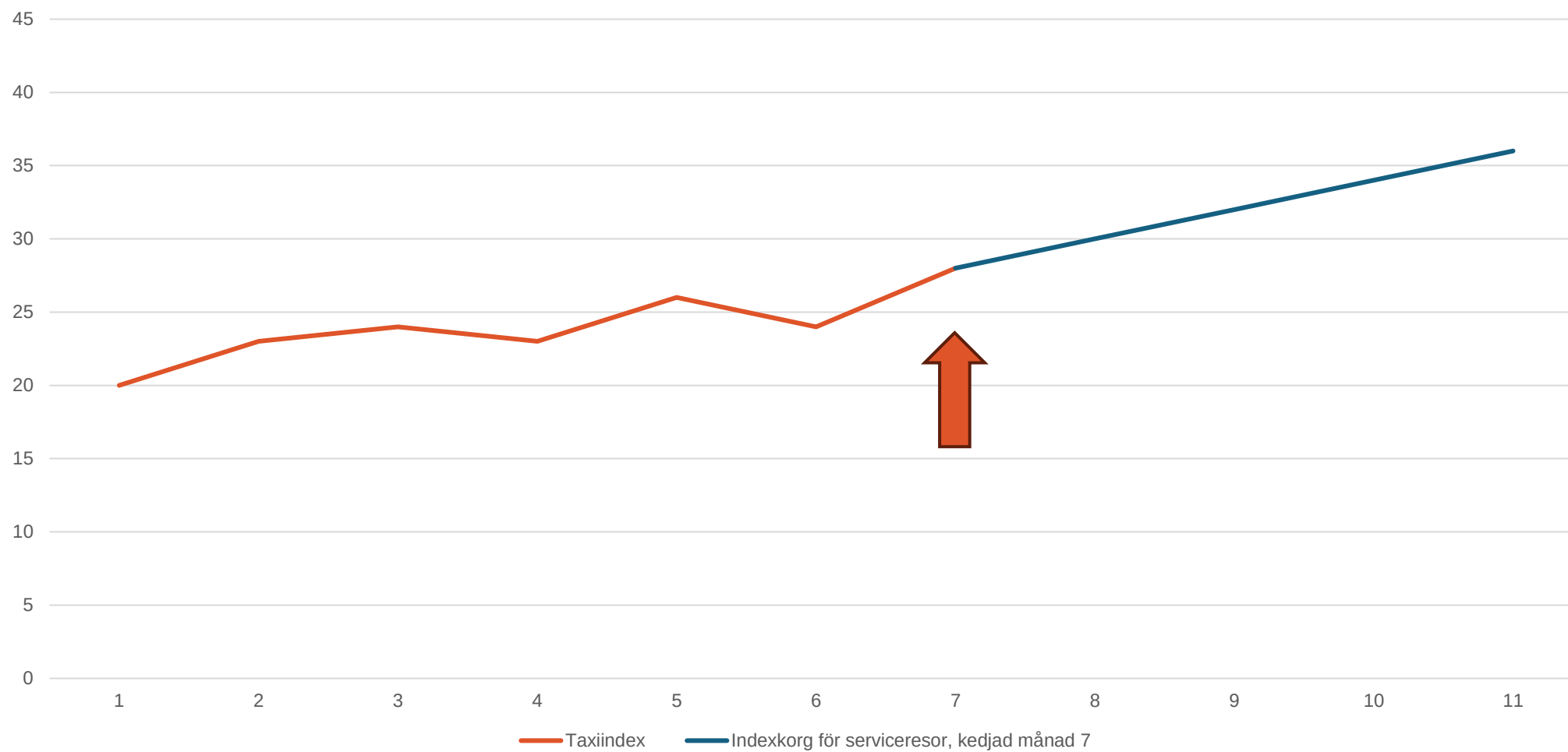


Partnersamverkan Kollektivtrafik





Partnersamverkan Kollektivtrafik





Partnersamverkan
Kollektivtrafik

Verktyg för kedjning



Partnersamverkan
Kollektivtrafik

Surfa in på...

<https://partnersamverkan.se/index/indexrekommendationer/>