



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-04-08

Ärendenummer SLK-2025-00425

Handläggare

Lena Risfelt

Telefon: 031-368 03 61

E-post: lena.risfelt@stadshuset.goteborg.se

Redovisning av uppdrag att utreda förutsättningarna för att bedriva hela eller större delar av verksamheten gällande serviceresor i egen regi

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Redovisning av kommunfullmäktiges uppdrag, 2023-06-08 § 13 att utreda förutsättningarna för att bedriva hela eller större delar av verksamheten gällande serviceresor i egen regi, antecknas och förklaras fullgjort.

Beskrivning av ärendet och stadsledningskontorets bedömning

I samband med beslut om kompletterande budget maj 2023 gav kommunfullmäktige stadsmiljönämnden i uppdrag att utreda förutsättningarna för att bedriva hela eller större delar av verksamheten gällande serviceresor i egen regi.

Stadsmiljönämnden beslutade 2023-11-24 § 279 att det var relevant att avgränsa uppdraget och utredningens omfång. Utredningen avgränsades till att omfatta huruvida förvaltningen ska utföra de resor som idag upphandlas av extern part i egen regi. Vidare att en senare utredning kan få visa på eventuella ekonomiska, ekologiska och sociala dimensioner av ett sådant utförande. Stadsmiljönämnden beslutade 2025-03-21 § 42 att föreslå kommunfullmäktige att förklara uppdraget fullgjort utifrån vad som framgår i det redovisade svaret. Stadsmiljönämnden beslutade även att ge stadsmiljöförvaltningen i uppdrag att utreda vidare förutsättningarna och konsekvenserna för en kombination av utförande av serviceresor i egen samt extern regi.

Inom stadsmiljönämndens uppdrag och utredning har en analys genomförts utifrån aktuella volymer av serviceresor och hur de fördelar sig över tid, såväl under året som under veckodagar och dygn samt i form av restyper med olika fordonstyper. Här konstateras att det råder en stor variation av volymen resor över dygnet, med toppar i morgontrafiken och eftermiddagstrafiken, vilket skapar utmaningar för ett alternativ med resor helt i egen regi. Analysen inkluderar även identifierade faktorer som kan påverka framtida behov och kostnader, indexuppräknings till 2030 samt modellering av olika scenarier. Resultatet av analys och modellering visar att nuvarande lösning med resor utförda i extern regi estimeras att kosta cirka 392 mnkr år 2030, att jämföra med cirka 808 mnkr i 100 % egen regi. Det beror främst på att den kapacitet som krävs i fordon och personal för att även täcka toppbelastningen är kostnadsdrivande.

Det bedöms att staden idag utnyttjar flexibiliteten som möjliggörs i externt utförande i förhållande till det varierade resebehovet. Nämnden bedömer att alternativet med övertagande av resor helt i egen regi är för kostnadsdrivande och heller inte kostnadseffektivt att genomföra i förhållande till det förvaltningen, och framförallt resenärerna, skulle vinna på denna lösning. Kundnöjdhet och trygghet ligger redan högt idag och i linje med rikets nivåer. Med en egen regilösning skulle staden dock erhålla ökad möjlighet till styrning avseende utförandet av resor, fordonsflotta, personalsammansättning och personalvillkor. Samtidigt skulle detta innebära stora konsekvenser på marknaden där leverantörer och dess underåkare skulle förlora den största beställaren i Göteborgsregionen.

Utifrån utredningen är dock en kombination av egen regi för basvolymen respektive extern regi för toppvolymen (hybridlösning) relevant att utreda vidare på en mer detaljerad nivå. En sådan utredning bör belysa olika kombinationsalternativ och deras effekter ur ekonomiskt, ekologiskt och socialt perspektiv. Här är faktorer som behov i olika geografiska områden samt konsekvenser för extern regi vid ett skifte viktiga att ha med i beaktande. Skälen för en fortsatt utredning av en hybridlösning grundar sig främst i att den inte är lika kostnadsdrivande och skulle troligen hamna i kostnadsnivå med dagens lösning, eller något högre, samtidigt som staden får utökat ägandeskap och rådighet över utförandet av en del av resorna och därmed fordonen och tillkommande personal och dess villkor. Mot bakgrund av ovanstående samt utredningens samlade resultat förespråkar nämnden att alternativet utredning av utförande av resor helt i egen regi förklaras fullgjort men att alternativet utförande av resor i en kombination av egen och extern regi utreds vidare i ett nästa steg.

Stadsmiljönämnden gav 2025-03-21 § 42 stadsmiljöförvaltningen i uppdrag att vidare utreda förutsättningarna och konsekvenserna för en kombination av utförande av serviceresor i egen samt extern regi, utifrån den redovisning som getts vid sammanträdet. Stadsledningskontoret bedömer att kommunfullmäktiges uppdrag i kompletterande budget maj 2023 till stadsmiljönämnden kan förklaras fullgjort.

Bilaga

Stadsmiljönämndens handlingar 2025-03-21 § 42

Jonas Kinnander

Eva Hessman

Direktör Ärende och utredning

Stadsdirektör

Utredning om serviceresor i egen regi

Stadsmiljöförvaltningen

2024-11-08



Bakgrund, metod och begränsningar

- Stadsmiljöförvaltningen (SMF) har fått i uppdrag att utreda förutsättningarna för att bedriva hela eller större delar av verksamheten för serviceresor i egen regi. Förvaltningen bedömde att en utredning avseende ekonomiska, ekologiska och sociala perspektiv är nödvändig.
- Denna analys är en del i utredningen med fokus på det ekonomiska perspektivet. Analysen består av fyra olika steg som tillsammans kartlagt förutsättningarna för att bedriva serviceresor i egen regi:
 - (1) **Kartläggning av nuläget** inkluderar behovsanalys (t.ex. mängd av resor, längd på resor och fordonstyper som utför resor) utifrån tjänst, tid, dag och åldersgrupp samt vilken påverkan som nuvarande lösning (extern regi) har på de olika perspektiven, i såväl utförande som kravställning.
 - (2) **Utveckling av scenarios** som inkluderar omvärldsanalys och identifiering av faktorer som kan påverka/förändra behovs- och kostnadsbilden under kommande åren.
 - (3) **Utvärdering av alternativ** (fortsatt i extern regi, helt i egen regi och ett hybridalternativ).
 - (4) **Rekommendation av ytterligare analyser och faktorer** att beakta vid val av regiform.
- Arbetet har genomförts under september och oktober av KPMG med stöd av företrädare för SMF. Analysens resultat bygger på tillgänglig data och de antaganden som har lagts till grund för utvärderingen. För att erhålla mer preciserade underlag krävs ytterligare fördjupning.

Slutsatser

- Stadens behov av serviceresor varierar kraftigt beroende på tidpunkt och dag, vilket utnyttjar flexibiliteten i externt utförande.
- Trafikplanering, genom exempelvis ökad samåkningsgrad och slingor, kan minska behovsskiftningar, men en stor andel egen regi som täcker ett varierat behov skulle innebära högre kostnader och låg beläggning på egna fordon.
- Upplevd kvalitet och trygghet är relativt hög, där regiformen stödjer näringslivet, men möjligheten till kontroll är mer komplex jämfört med egen regi.
- Utifrån analysen tydliggörs att en verksamhet helt i egen regi ungefär är dubbelt så kostsam som dagens externa regi.
- En mix där dagtidsresor går över i egen regi kan optimera utnyttjandet av fordonen och vara mer ekonomiskt fördelaktigt, men konsekvenserna och ingående antaganden behöver ytterligare värderas.
- För kostnadseffektivitet bör rätt kombination av egen och extern regi övervägas, där egen regi täcker grundbehovet och extern regi topparna, vilket skulle minska överkapaciteten och öka kontrollen.
- Analysen har inte fastställt vilken mix av egen och extern regi som är mest lämplig för staden, eller alternativ för att sysselsätta egna förare/fordon vid överkapacitet för ökad kostnadseffektivitet.
- Den fortsatta utredningen bör detaljera analysen kring alternativ för mix (t.ex. utifrån behov i olika geografiska områden), konsekvenser för extern regi vid ett skifte samt övriga ekonomiska, sociala och ekologiska perspektiv för realistiska alternativ.

Innehåll

1 Bakgrund & metod

4

2 Nuläge

7

3 Scenarios

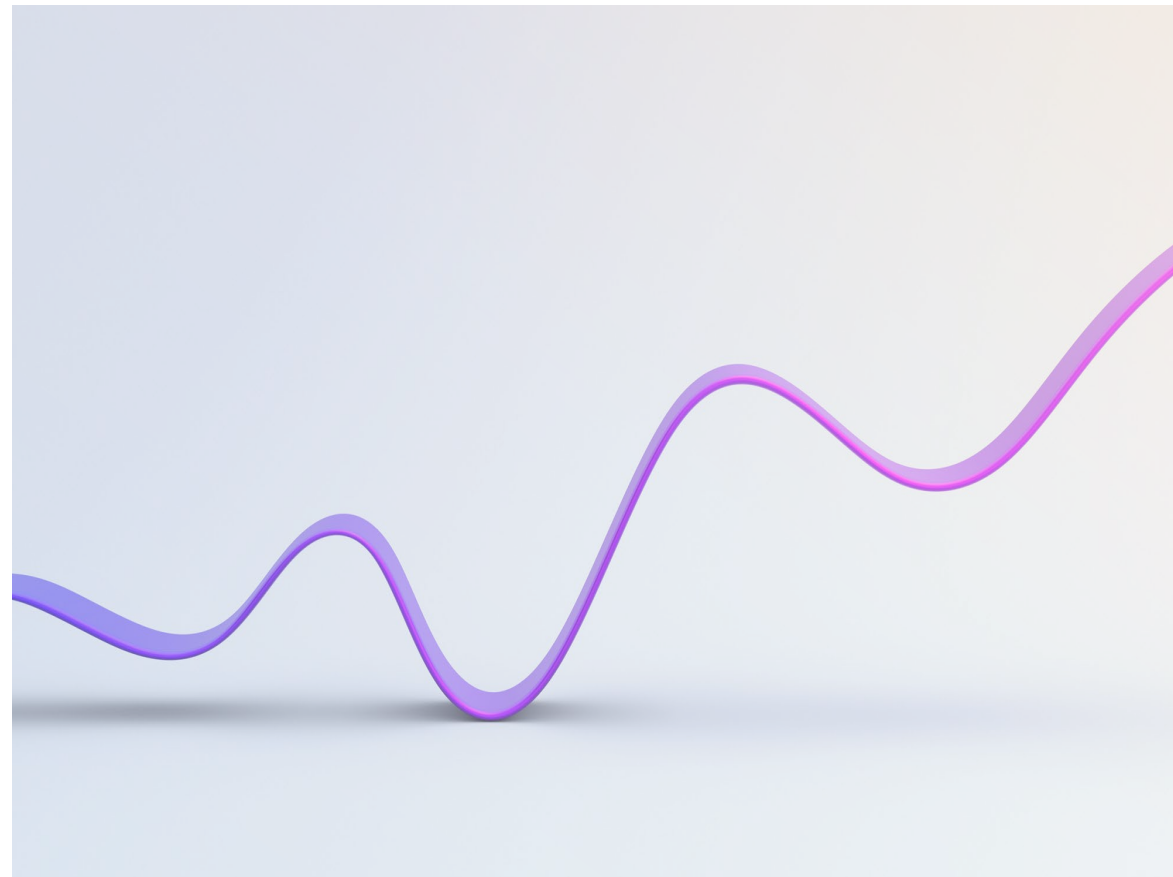
30

4 Utvärdering

39

5 Rekommendation

52



1

Bakgrund & metod

Utredningen kartlägger olika alternativ av regi- form för Stadsmiljöförvaltningens serviceresor



Göteborgs
Stad

Bakgrund

- Stadsmiljöförvaltningen (SMF) har ett helhetsansvar för stadens offentliga rum och samlade framkomlighet
- Verksamheten arbetar för att skapa välfungerande och attraktiva stadsmiljöer och naturområden för stadens alla invånare. Det omfattar bland annat torg och parker, naturområden, gångstråk och sjöar
- Målsättningen är att bidra till ett enklare vardagsliv genom tillgänglighet och integrerad stadsplanering, med en låg miljöpåverkan, förbättrad folkhälsa och ekonomi
- Större delen av verksamhetsområdet serviceresors arbete bedrivs idag till stor del i egen regi, i form av exempelvis trafikledning, kundservice och trafikplanering
- Vissa uppdrag hanteras av extern part, däribland trafikuppdrag och riksfärdtjänster samt resor i annan kommun

Utmaningar

- I juni förra året (2023) fick Stads- miljöförvaltningen i uppdrag av Kommun- fullmäktige att utreda förutsättningarna för att bedriva hela eller större delar av verksamheten gällande serviceresor i egen regi
- Under oktober återkom Stadsmiljö- förvaltningen med en återslaggning om avgränsning av uppdraget
- Stadsmiljöförvaltningen konstaterade att inga särskilda aspekter av de ekonomiska, ekologiska och sociala perspektiven kunde identifieras och ytterligare utredning bedömdes nödvändig för att identifiera aspekter inom de tre perspektiven

Syfte och frågeställningar

- KPMG har på uppdrag av Stadsmiljö- förvaltningen genomfört en utredning som syftar att besvara följande frågeställning:
 - Ska Stadsmiljöförvaltningen utföra de serviceresor som idag upphandlas av extern part i egen regi?
- Utredningens fokus är den ekonomiska utvärderingen av olika regiformer (utförande i egen regi, extern regi och kombination av dessa former). Analysen inkluderar även kostnadseffektivitet och kvalitet i utförandet samt "hela och rena" utförare. Även ekologiska, sociala och näringslivsperspektivet berörs, men i begränsad omfattning
- För att säkerställa en heltäckande bild krävs ytterligare utredning av de ekologiska och sociala perspektiven

Not. Utredningen har genomförts med hjälp av KPMG och företrädare för SMF (Enhetschef Avtal och Uppföljning, Planeringsledare Avtal och Uppföljning, Enhetschef Beställningscentral samt Enhetschef, Trafikutvecklare och Ledningskoordinator Trafikplanering och logistik) för grunddataunderlag, parameterbedömningar och tillhandahållande av information. GSL har tillhandahållit standardiserade fordonleasingkalkyler som underlag för beräkningar. KPMG har inte inom ramen för stödet haft möjlighet att kvalitetssäkra tillhandahållen information.

Utreddningen består av fyra steg – från att kartlägga nuläget till rekommendation

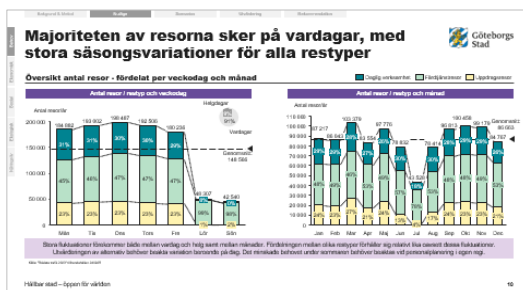


Göteborgs
Stad

Tillvägagångssätt

1

Kartlägga nuläget

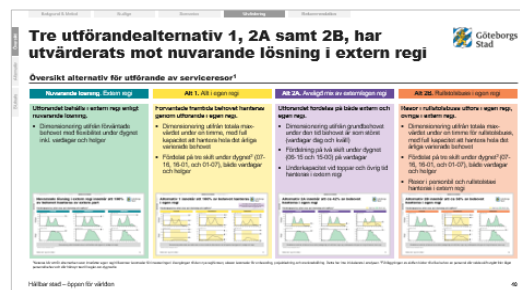


- Analys av nuvarande lösning utifrån behov och perspektiven med tillhörande parametrar:
- **Detaljerad analys** kring ekonomi (kostnadseffektivitet och kvalitet i utförandet, "hela och rena" utförare)
- **Övergripande analys** kring social, ekologi och näringsliv¹

¹Perspektivet berörs endast övergripande. Fördjupad analys i vidare utredning är nödvändig för att tydliggöra realistiska alternativ.

2

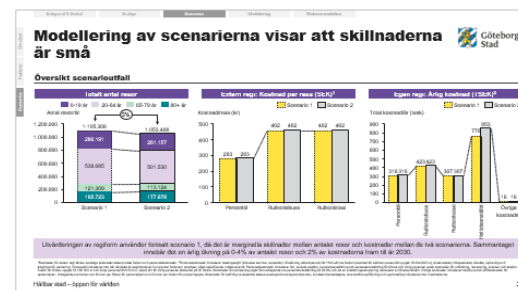
Utveckla scenarios



- Omvärldsanalys och identifiering av faktorer som kan påverka behovs- och kostnadsbilden under kommande åren
- Etablering av scenarios utifrån valda faktorer som utgångspunkt för utvärdering av regialternativ

3

Utvärdera regiform



- Utvärdering av alternativ för regiform utifrån parametrarna applicerade på valda scenarios:
- **Nuvarande lösning.** Extern regi
- **Alternativ 1.** Allt i egen regi
- **Alternativ 2.** Kombination av extern och egen regi (restyper och/eller delar)

Iteration och rimlighets-
bedömning i resultat av
modelleringen av alternativ

4

Rekommendera



- Slutsats och rekommendation om kompletterande analyser för ytterligare framtagande av beslutsunderlag

2

Nuläge

- **Behov och volym**
- **Perspektiv**

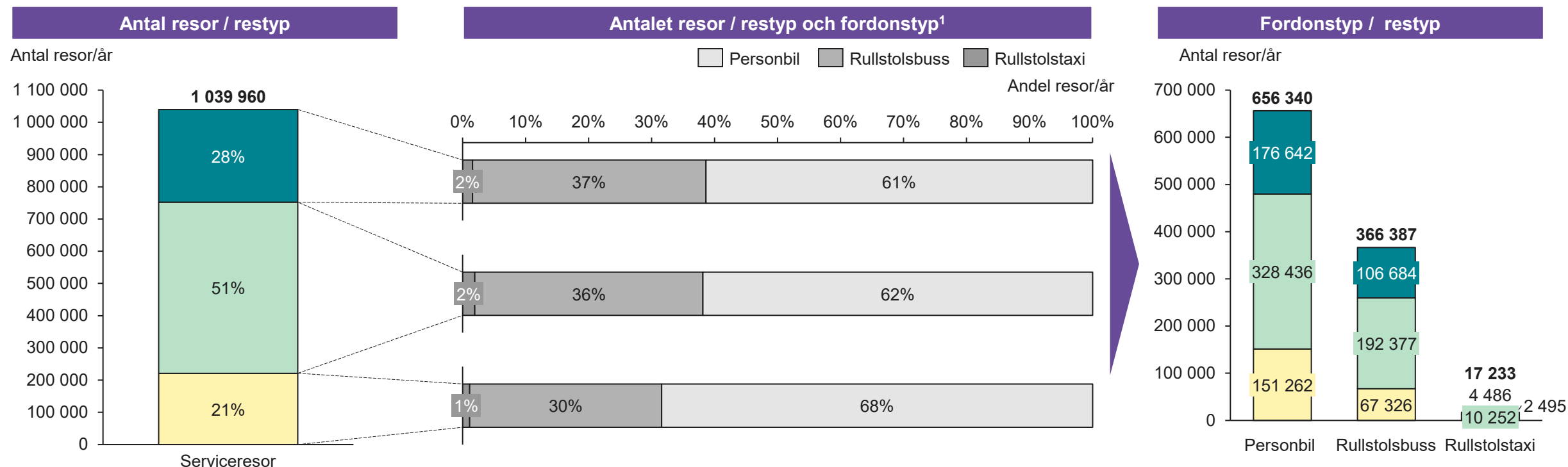
Behov och volym



Staden utfärdar drygt en miljon serviceresor årligen med dominans av färdtjänst i personbil

Översikt antal resor - fördelat per res- och fordonstyp

■ Daglig verksamhet ■ Färdtjänstresor ■ Uppdragsresor



Färdtjänsten utgör majoriteten av serviceresorna och personbilar dominerar medan rullstolstaxin är det minst använda fordonet oavsett tjänst med relativt jämn fördelning. Utvärderingen av alternativ behöver därför inte beakta de olika restyperna vid bedömning av framtida behov av fordonstyper.

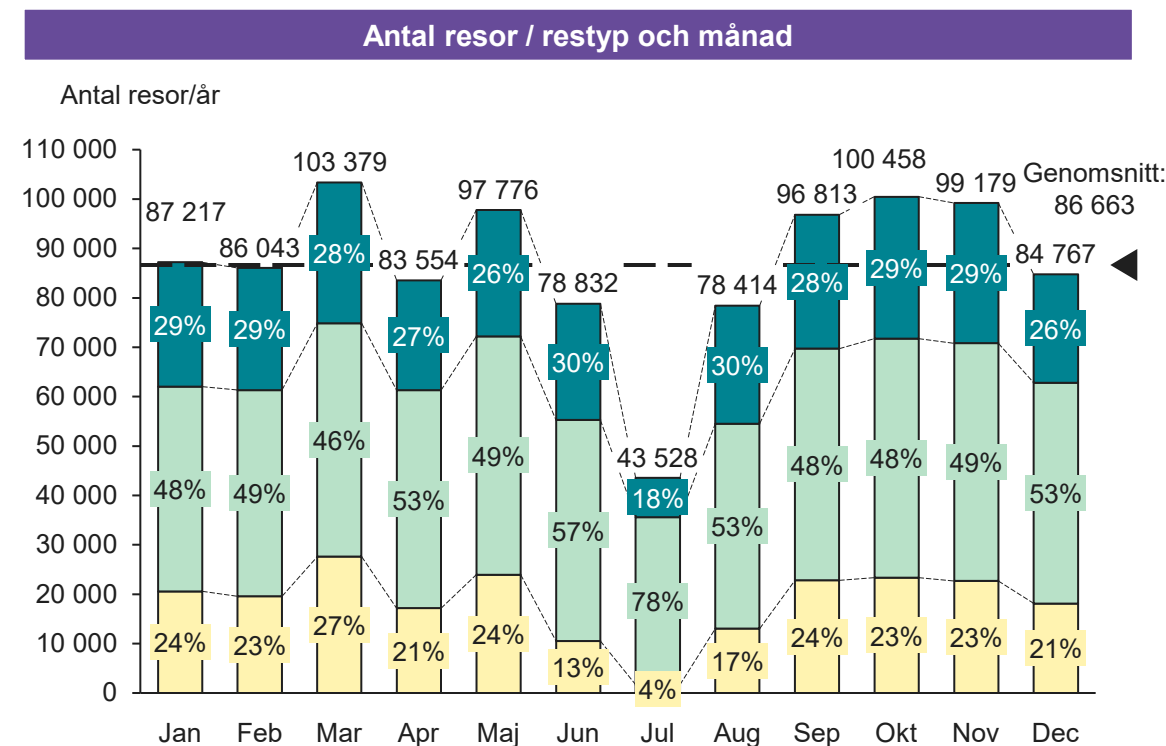
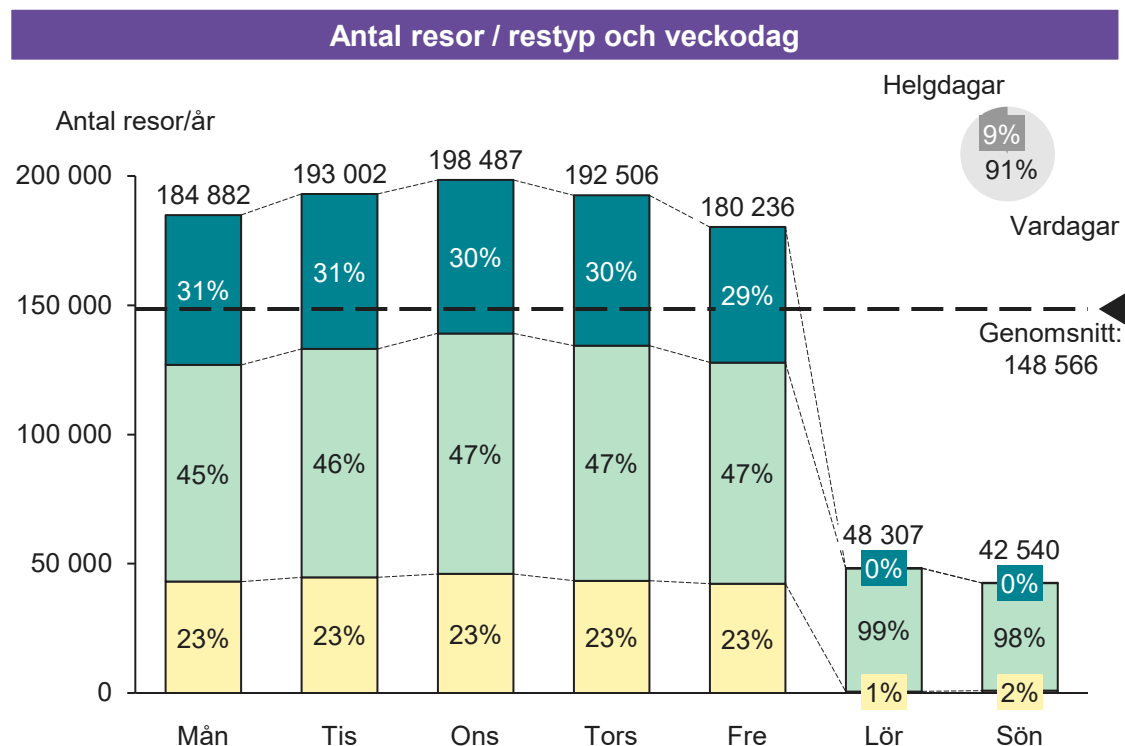
Källa: "Rådata trafik 2023" tillhandahållen 240925 ¹Rullstolsbuss avser klass 1 och 2 och Rullstolstaxi avser klass 4



Majoriteten av resorna sker på vardagar, med stora säsongsvariationer för alla restyper

Översikt antal resor - fördelat per veckodag och månad

Daglig verksamhet Färdtjänstresor Uppdragsresor



Stora fluktuationer förekommer både mellan vardag och helg samt mellan månader. Fördelningen mellan olika restyper förhåller sig relativt lika oavsett dessa fluktuationer. Utvärderingen av alternativ behöver beakta variation beroende på dag. Det minskade behovet under sommaren behöver beaktas vid personalplanering i egen regi.

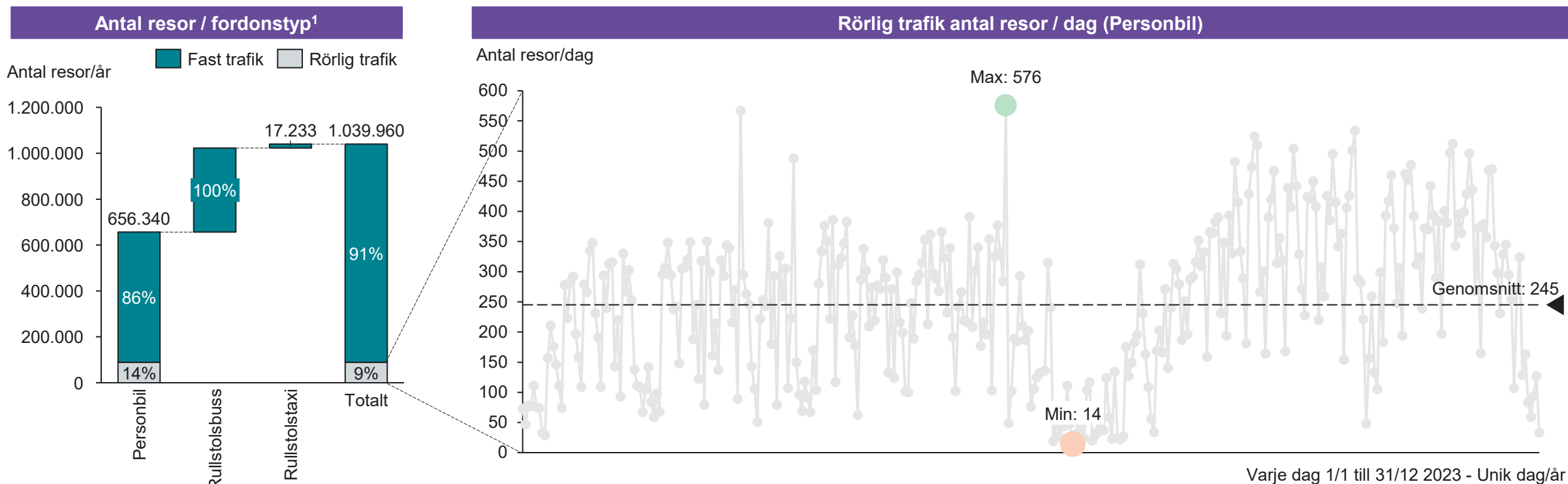
Källa: "Rådata trafik 2023" tillhandahållen 240925

Nästan all rörlig trafik sker genom personbil, med stora skillnader mellan dagar



Göteborgs
Stad

Översikt rörlig trafik - fördelat per fordonstyp och antalet resor per dag



Med anledning av den rörliga trafikens volatilitet bedöms det vara utmanande att utföra denna trafik i egen regi, varpå rörlig trafik inte inkluderas fortsatt i analysen.

Källa: "Rådata trafik 2023" tillhandahållen 240925 ¹Inga resor i rörlig trafik förekommer för fordonstyperna rullstolsbuss och rullstolstaxi



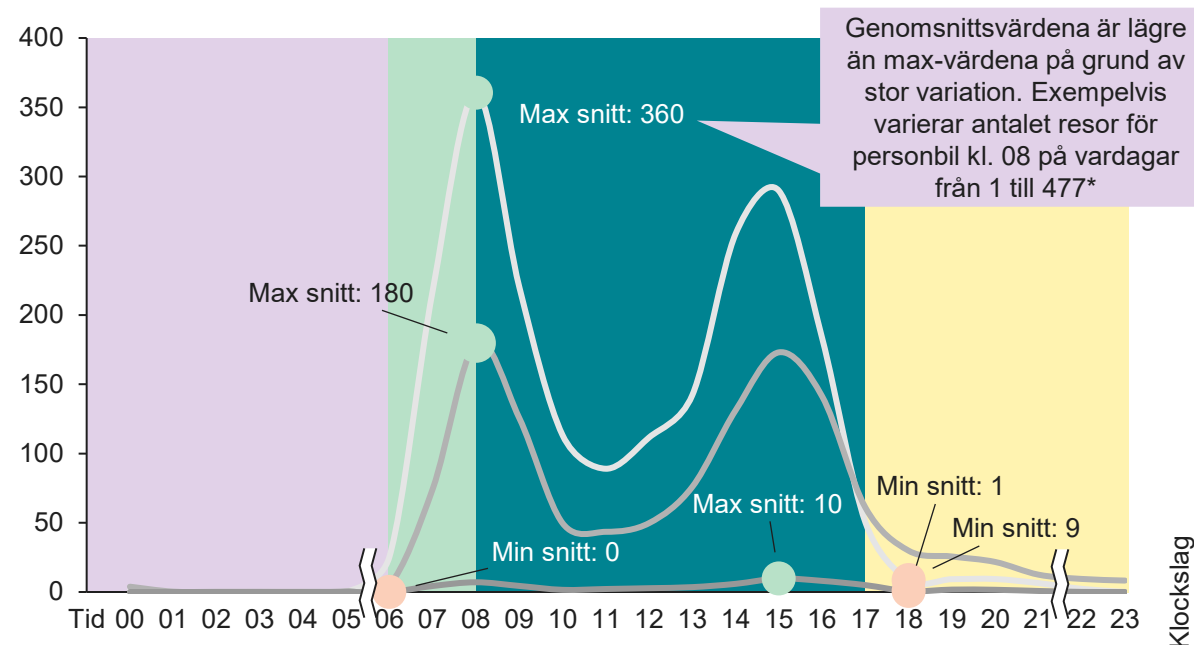
Stora skillnader i resmönster mellan vardag och helg sett till fordonstyp och peaktider

Detaljerig antal resor för den fasta trafiken - fördelat per fordonstyp och klockslag

— Personbil — Rullstolsbuss — Rullstolstaxi

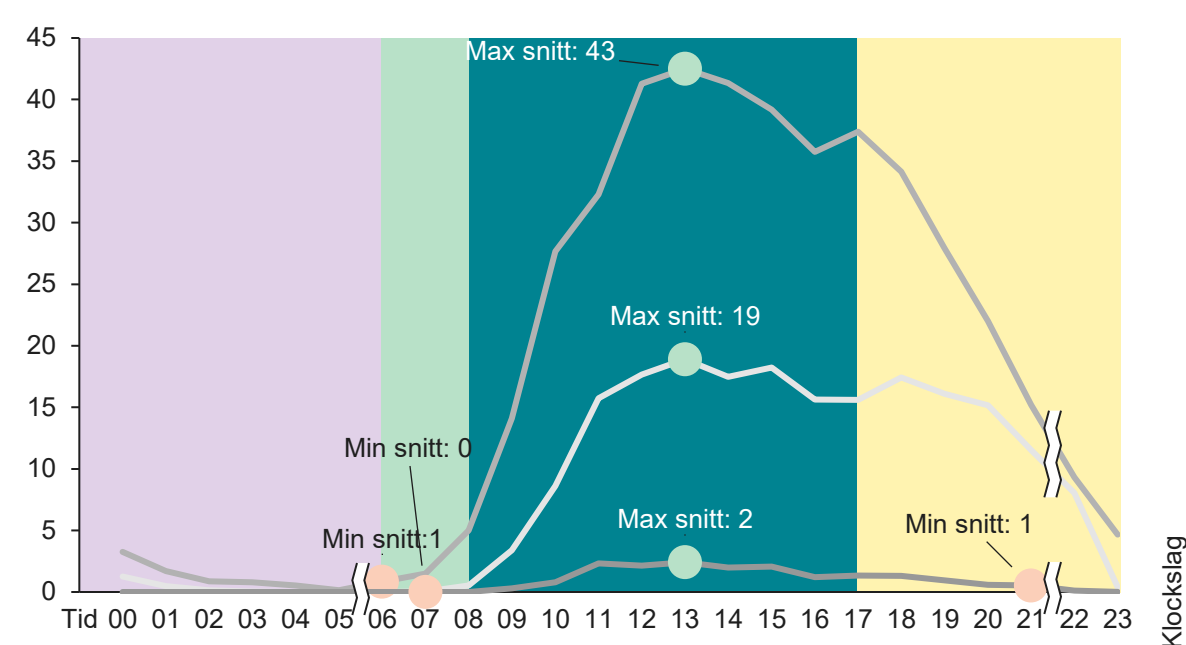
Genomsnitt antal resor / klockslag (vardag¹)

Snitt antal resor/h



Genomsnitt antal resor / klockslag (helg²)

Snitt* antal resor/h



Antalet resor skiljer sig beroende på tidpunkt och fordonstyp mellan vardagar/helgerna. Det finns en stor variation, med störst volym vardagar mellan 06:00-20:00, vilket försvårar möjligheten att planera för ett maximalt kapacitetsutnyttjande.

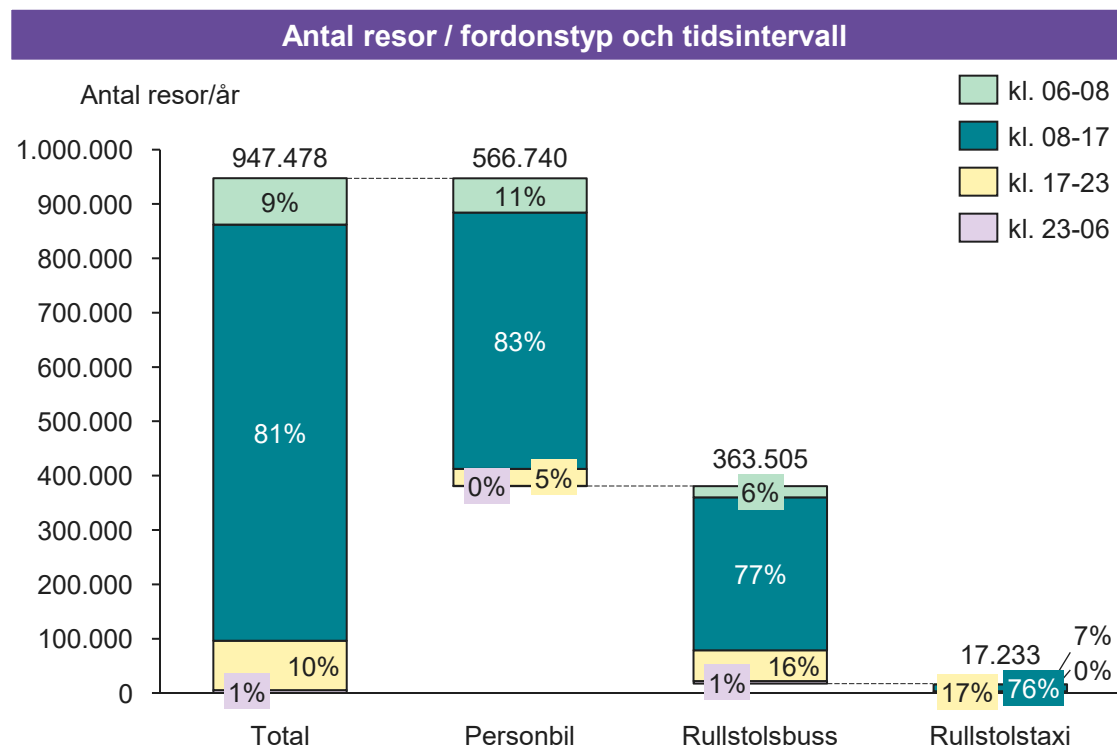
Källa: "Rådata trafik 2023" tillhandahållen 240925. Data avser endast fast trafik. ¹Måndag till fredag. Lunchtider utgör vanligtvis ca 10.30-13.00 vilket kan förklara minskning i antalet resor denna tidsperiod. ²Lördag och söndag. Hänsyn till röda dagar och helgdagar har inte inkluderats men bedöms ligga inom felmarginalen. * Se sida 14 för detaljer kring max/min-värden.

En stor del av resorna sker dagtid, där resterande behov avser morgon och kväll¹



Göteborgs
Stad

Översikt tidsintervall - fördelat per fordonstyp och tidsintervall för den fasta trafiken



Reflektioner

- **Behovet som störst under tiden 08-17** – majoriteten av resorna sker under morgonen och eftermiddagen (81%)
- **Liknande behov för de olika fordonstyperna** – behovet skiljer sig inte mycket mellan Personbil, Rullstolsbuss och Rullstolstaxi (1-7 procentenheter 08-17)
- **Stor risk för överkapacitet i egen regi** – kapaciteten som behövs för dagtid i fordonsflottan, behövs inte under övriga tider

De flesta resor sker dagtid, vilket innebär att fordonen främst nyttjas då, oavsett fordonstyp. Övriga tider kräver endast dimensionering av förare i egenregi, för att vara kostnadseffektiv, då flottans maxkapacitet ej nyttjas.

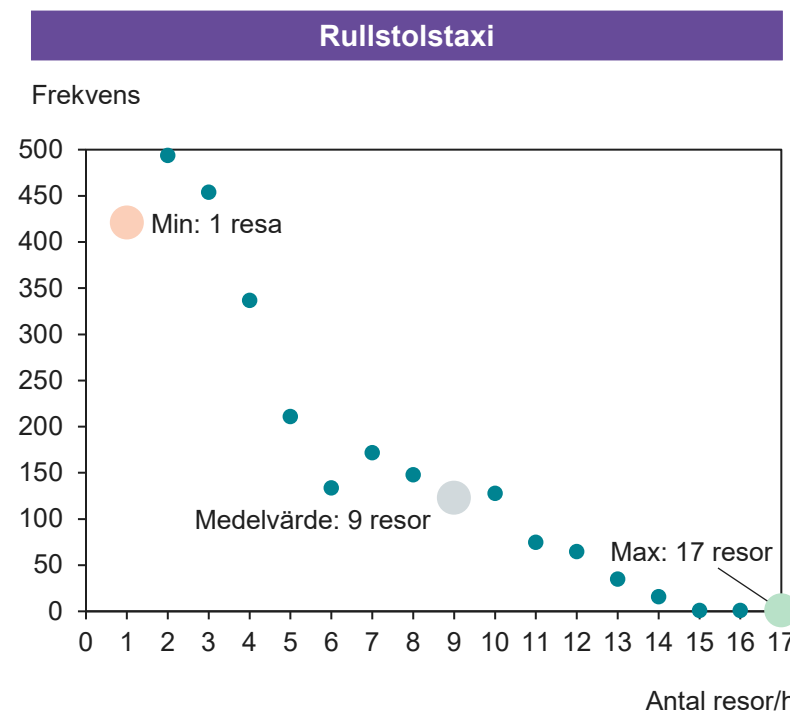
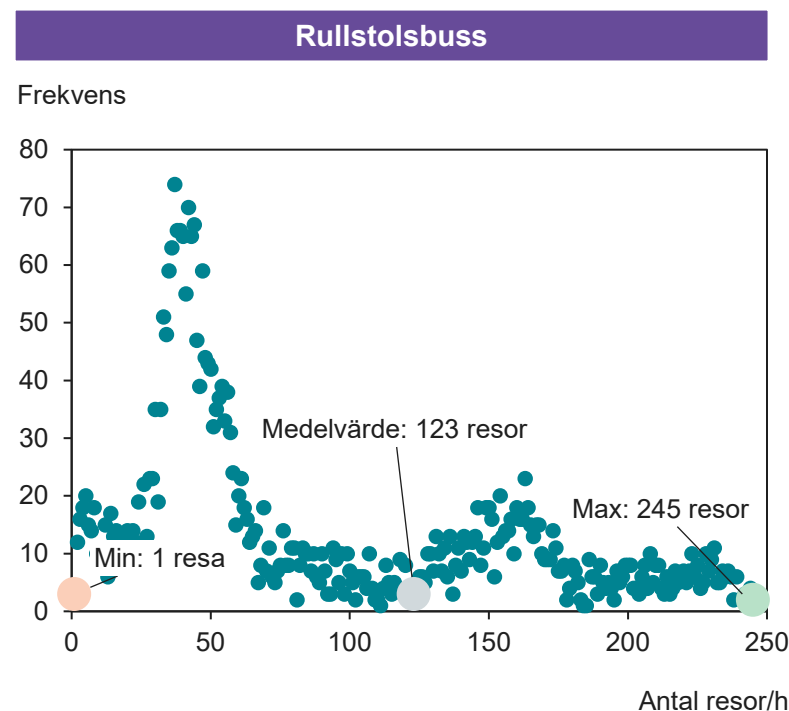
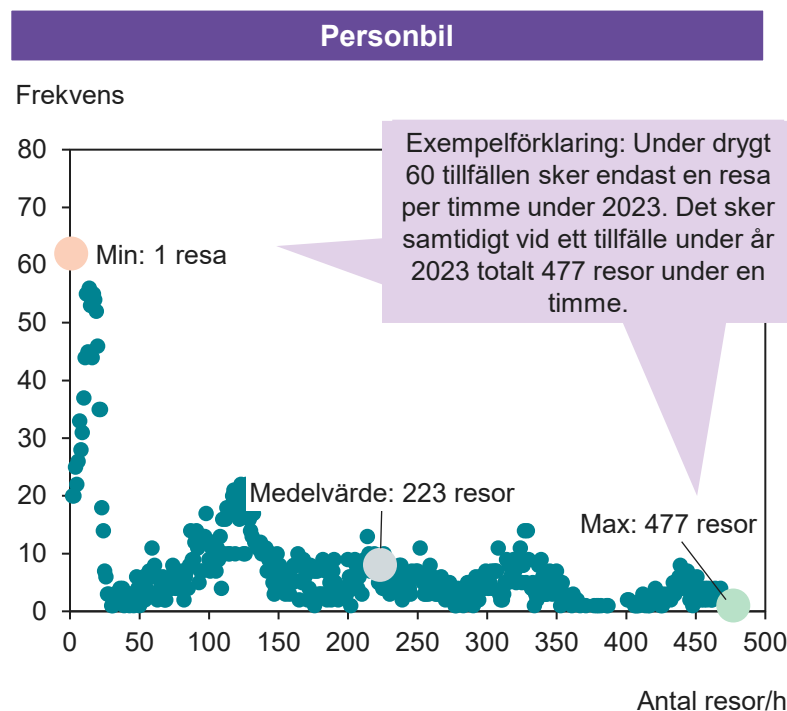
Källa: "Rådata trafik 2023" tillhandahållen 240925. Data avser endast fast trafik. ¹Morgon= kl 06-08, Kväll= kl 17-23



Resor per timme varierar stort, särskilt för personbilar - mellan 1 (en) och 477 resor

Variationer av antalet resor per timme mellan 08-17 – fördelat per fordonstyp¹

● Antal resor per timme mellan kl 08-17



Antalet resor skiljer sig markant beroende på timme och mellan fordonstyperna – där personbilar har betydligt större spridning än rullstolstaxin. Detta innebär en utmaning att utnyttja fordonsflottan maximalt då flottan oundvikligen kommer ha en stor överkapacitet eller underkapacitet beroende på dimensionering.

Källa: "Rådata trafik 2023" tillhandahållen 240925. Data avser endast fast trafik. ¹Dagtid mellan klockan 08-17



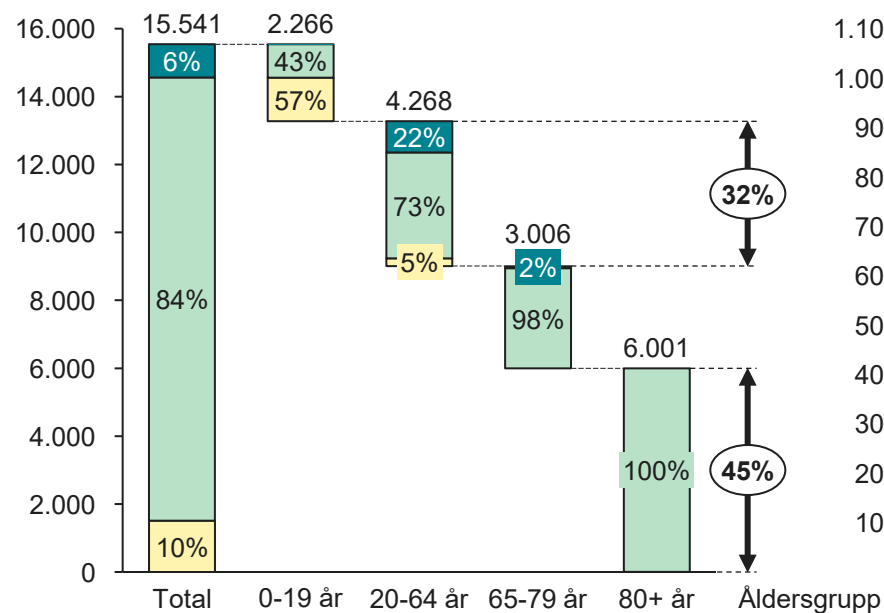
Resmönstret varierar stort mellan olika åldersgrupper, både i form av restyp och antal resor

Översikt antal resenärer och antal resor – fördelat per åldersgrupp¹

■ Daglig verksamhet ■ Färdtjänst ■ Uppdragsresa

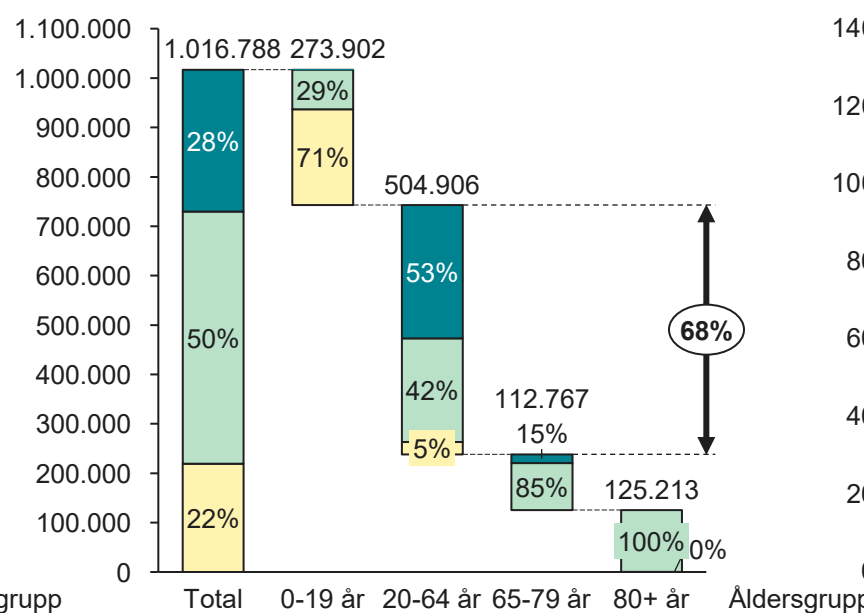
Antal resenärer / åldersgrupp

Antal resenärer/år



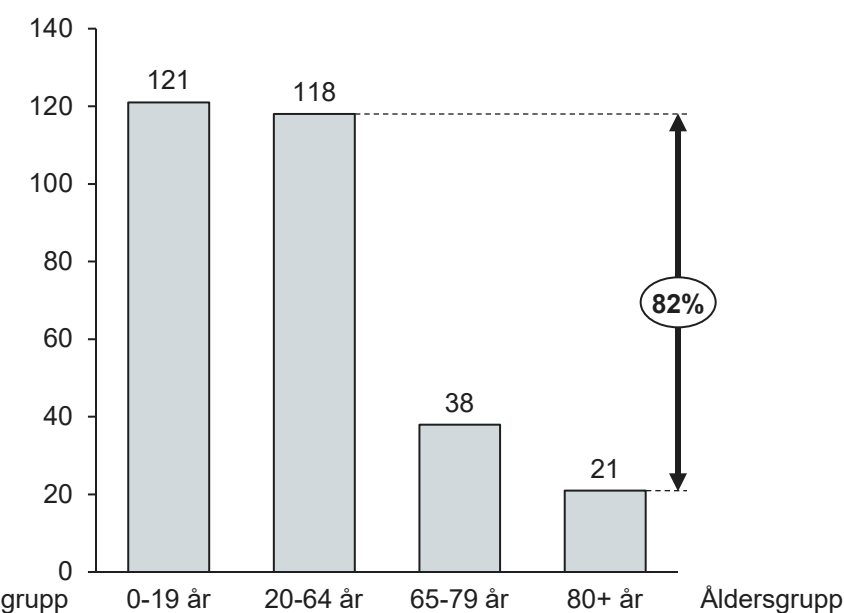
Antal resor / åldersgrupp

Antal resor/år



Genomsnitt antal resor / resenär per åldersgrupp

Snitt antal resor per resenär/år



De äldre åldersgrupperna som är flest sett till antalet resenärer reser sällan, medan de yngre åldersgrupperna som är färre i antal resenärer, reser betydligt mer. Scenarionanalysen behöver därför beakta åldersgruppernas varierade resmönster, vid framtagandet av framtida behov.

Källa: "Rådata trafik 2023" tillhandahållen 240925. ¹Ålder för 302 resenärer finns ej tillgänglig varpå dessa inte inkluderas i graferna, antalet resor för denna grupp resenärer uppgår till 23 332 resor. Detta avser alla resor inkl. rörlig trafik

Resor via slingor dominerar, och samåkning står för en liten del oavsett fordon



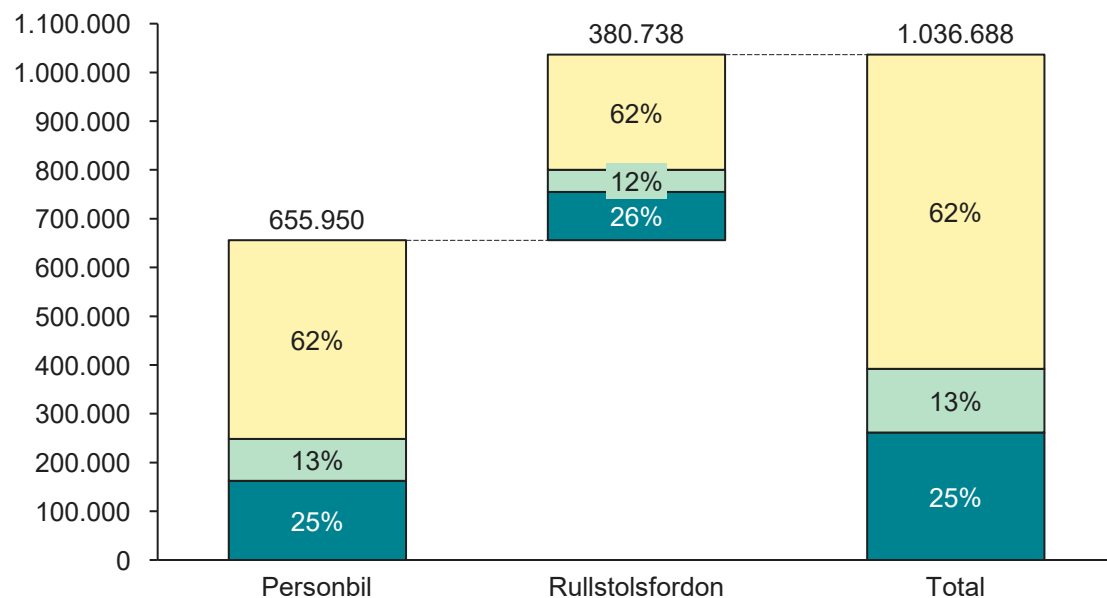
Göteborgs
Stad

Översikt resmönster – fördelat på samåkning, singelresor och slingor per fordonstyp

Samåkning Singel Slinga

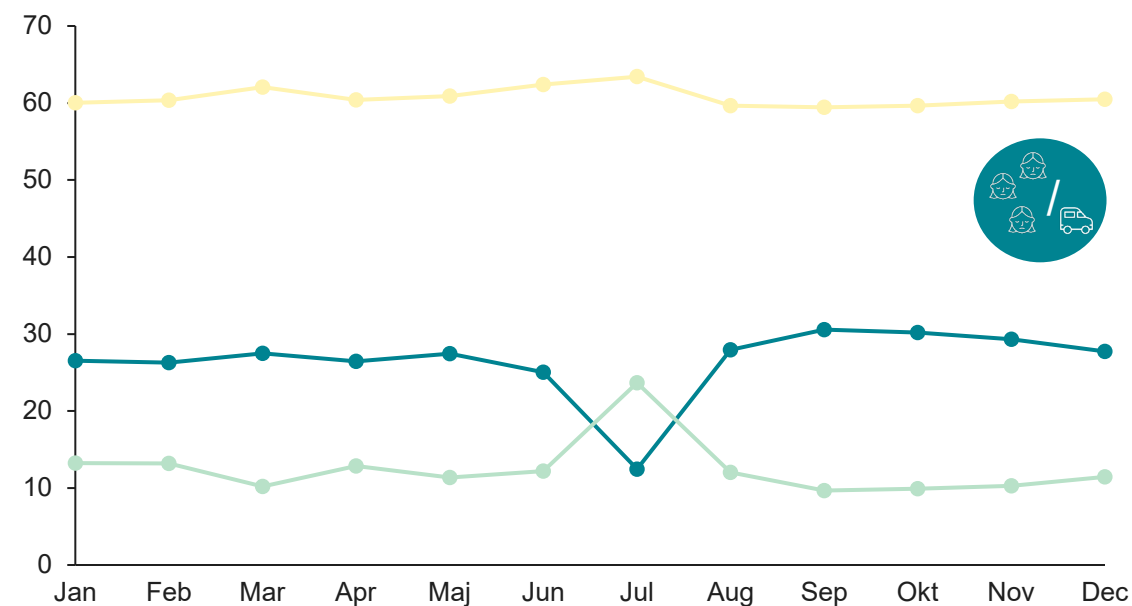
Fördelning samåkning, singelresor och slingor¹ / fordonstyp

Antal resor/år



Antal resor för samåkning, singelresor och slingor / månad

Antal resor/månad



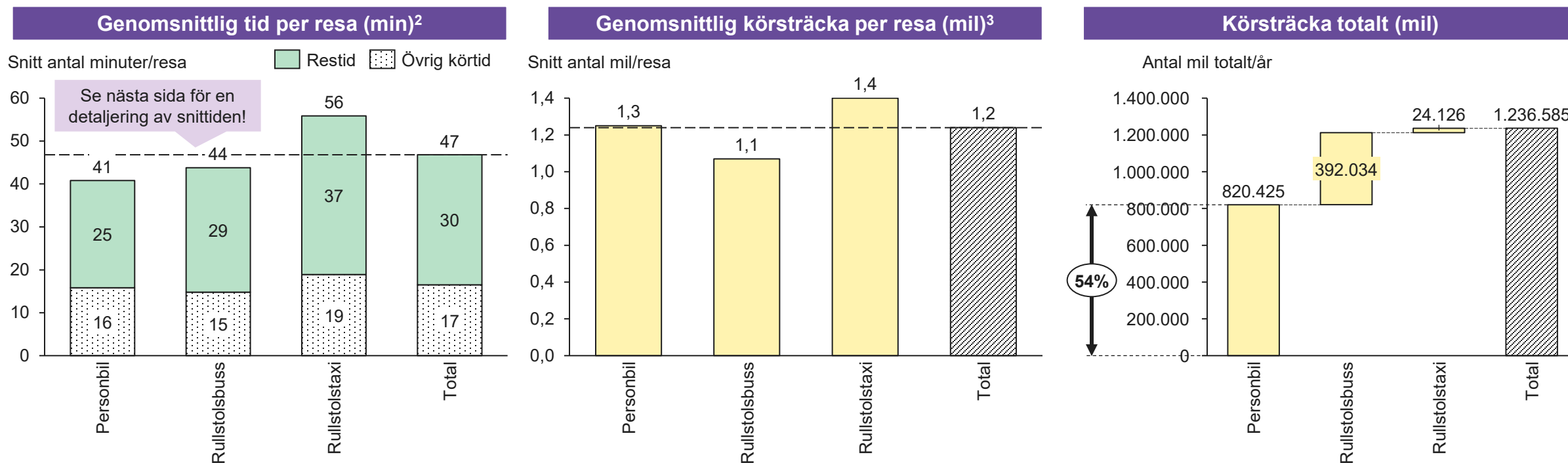
Samåkningsgraden skiljer sig inte mellan fordonstyperna, där dessa resor minskar behovet av fordon då flera resor sker samtidigt.

Källa: "Samplaneringsgrad 2023" tillhandahållen 240925. Data avser endast fast trafik. ¹Data för 3 272 resor har ej registrerats som varken samåkning, singel eller slinga varpå dessa exkluderas från graf. ²Rullstolsfordon avser rullstolsbuss och rullstolstaxi där dataunderlag för respektive fordonstyp inte fanns tillgänglig.



Även om samordningsgraden inte varierar, har personbilsresor kortare restid och körsträcka

Översikt resmönster – fördelat per snittid¹ och körsträcka



Restiden avser effektiv körtid och tillhörande tid för på- och avlastning samt mellankörningar. Resor som utförs i personbil har en genomsnittligt kortare restid och kortare avstånd jämfört med rullstolsbuss- och taxi. Skillnaden får en relativt stor påverkan på antalet fordon som krävs för att täcka behovet.

Källa: "Statistik för fast trafik 2023" tillhandahållen 240905. Data avser endast fast trafik. ¹Tillgänglig data avser augusti 2024. ²Restiden inkluderar tiden från att föraren kommer till angiven adress tills att föraren lämnat av resenären. Övrig körtid inkluderar körtid till/mot hemområde och körtid mot resenär. ³Sträckorna ska spegla framkörning till resenär, resa med resenär, resa tillbaka till hemområde, resa till och från depå/verkstad, samt extra sträckor för att täcka att in att föraren kan köra fel, bli tvungen att köra omvägar p.g.a. hinder etc.

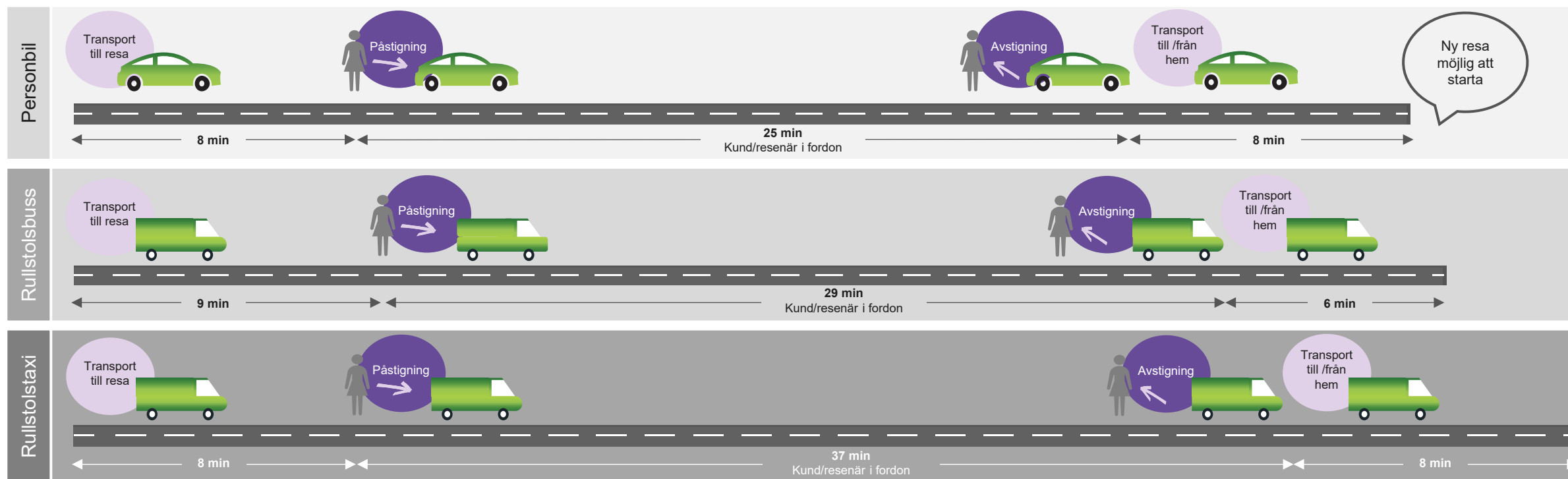


Den genomsnittliga tiden per resa har beräknas utifrån passets totala tid genom antalet resor

Snittid per resa – fördelat per fordonstyp

Tid per resa

Tid per pass / antalet resor



Snittiden för respektive resa inkluderar inte bara effektiv körtid utan även transport mellan resorna samt på- och avstigning med kunden.

Not: Ej skalenlig

Källa: "Statistik för fast trafik 2023" tillhandahållen 240905. Data avser endast fast trafik. ¹Tillgänglig data avser augusti 2024. ²Restiden inkluderar tiden från att föraren kommer till angiven adress tills att föraren lämnat av resenären. Övrig körtid inkluderar körtid till/mot hemområde och körtid mot resenär. ³Sträckorna ska spegla framkörning till resenär, resa med resenär, resa tillbaka till hemområde, resa till och från depå/verkstad, samt extra sträckor för att täcka att in att föraren kan köra fel, bli tvungen att köra omvägar pga hinder etc.



Kapaciteten i antalet resor varierar bland fordonstyperna beroende på tid och längd

Översikt antal resor och distans per fordon

Fordonstyp	Antal resor/fordon fördelat per h och pass ¹			Antal mil/resa och pass ³	
Personbil	Snittid: 41 min/resa	2,2 resor/h	12 resor/pass	1,3 mil/resa	15,6 mil/pass
	Samåkningsgrad ² : 25%				
Rullstolsbuss	Snittid: 44 min/resa	2,1 resor/h	10 resor/pass	1,1 mil/resa	11 mil/pass
	Samåkningsgrad: 25%				
Rullstolstaxi	Snittid: 56 min/resa	1,6 resor/h	8 resor/pass	1,4 mil/resa	11,2 mil/pass
	Samåkningsgrad: 25%				

Ingående värde för **dimensionering av fordon & förare**

Ingående värde för **beräkning av bränsle**

Dimensionering av fordon och förare behöver grunda sig i antalet resor som kan utföras per timma för respektive fordonstyp. Variationen mellan fordonstyperna är större i restid än körsträckan, vilket får en påverkan på dimensionering och bränsleförbrukning.

¹Pass = 8h arbetsdag ²Antagande att i genomsnitt 3 resor genomförs samtidigt vid en samåkningsresa, vilket innebär att för 25% av resorna antas att behovet av fordon och förare uppgår till 1/3. ³Sträckorna ska spegla framkörning till resenär, resa med resenär, resa tillbaka till hemområde, resa till och från depå/verkstad, samt extra sträckor för att täcka att in att föraren kan köra fel, bli tvungen att köra omvägar pga hinder etc.

Det varierande behovet försvårar ändamålsenlig dimensioneringen i egen regi



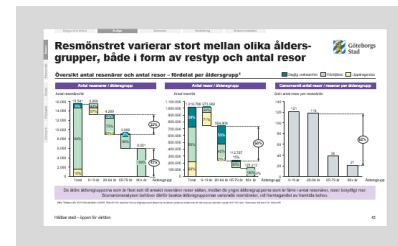
Göteborgs
Stad

Sammanfattning behov

Åldersgrupp

Stor variation mellan åldersgrupper i antalet resor - vilket måste beaktas för att möta det förändrande behovet under kommande åren utifrån den demografiska utvecklingen i staden (se avsnitt Scenarios)

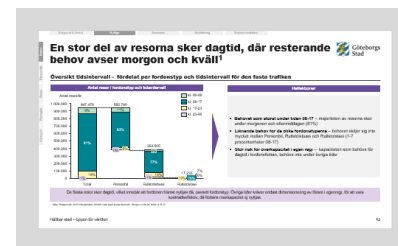
- Äldre åldersgrupperna har flest resenärer (färdtjänst) men reser mer sällan vilket får en stor påverkan på antalet resor
- Yngre åldersgrupperna har däremot färre resenärer (uppdragsresor och daglig verksamhet) men reser betydligt mer



Tid och dag

Kraftig variation beroende på tid och dag – skapar utmaningar vid dimensioneringen av egen regi för att matcha det fluktuerande behovet om goda arbetsvillkor ska uppnås. Balans kring kapacitet och efterfrågan blir därför viktig

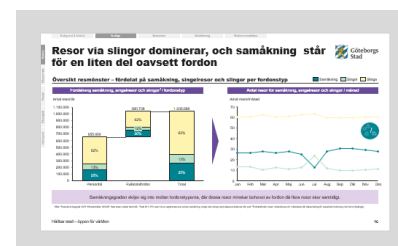
- Behovet har två stora toppar under vardagarna, 06-10 och 14-17, med ett lågt behov däremellan
- Under helgerna finns däremot ett lägre behov då 7 % av resorna genomförs här, majoriteten mellan kl 10-21
- Variationen är också stor mellan dagarna vilket gör att en genomsnittlig dag skiljer sig betydligt jämfört med max-värdet



Planering

Trafikplanering – verktyg för att reglera det skiftande behovet kring när och hur resorna äger rum

- Samplaneringen och nyttjandet av slingor får en stor påverkan på behovet och därigenom vilken kapacitet som varje fordon har i antalet genomförda resor
- Även om samåkningen kan minska behovet av fordon och förare, kommer fortfarande störst behov att finnas denna tid

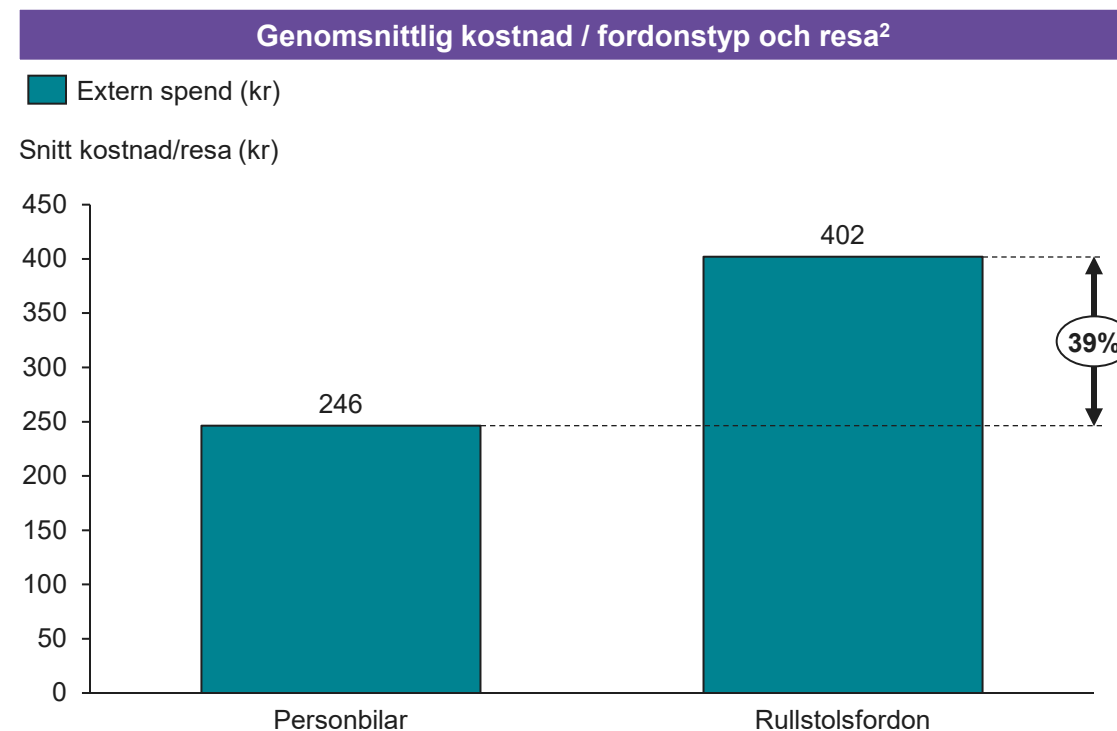
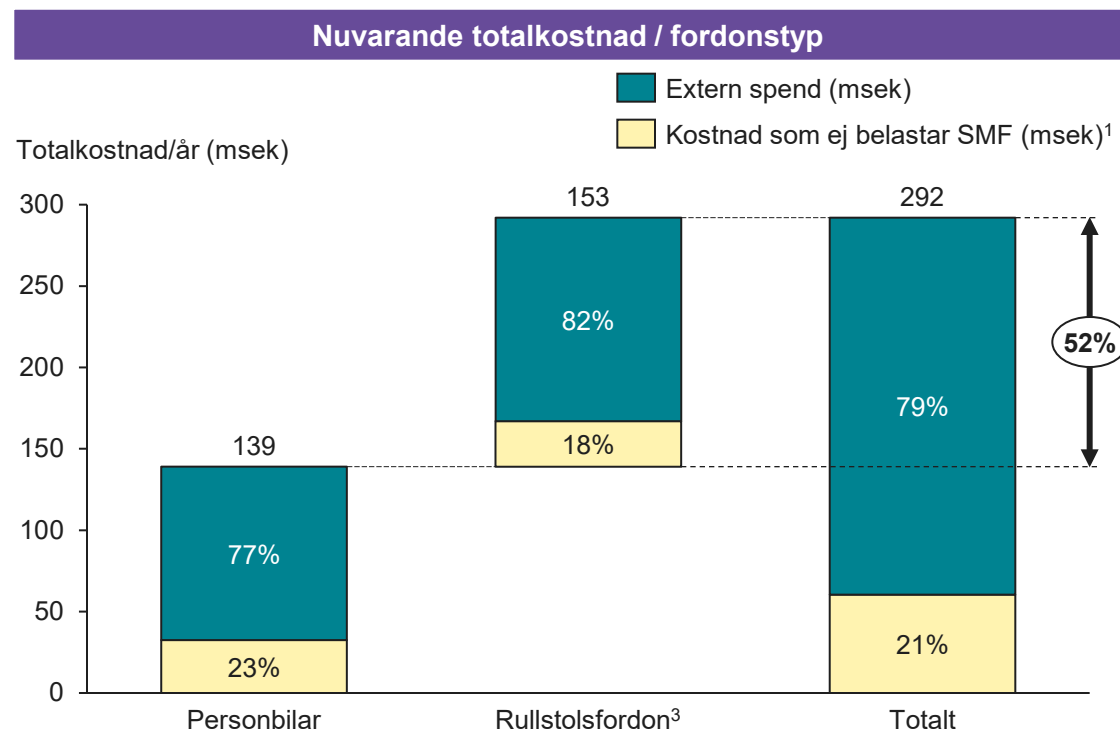


Perspektiv



Högre kostnad per rullstolsfordon driver upp totalkostnaderna för serviceresor

Översikt nuläge avseende kostnader för fast trafik⁴ – fördelat per fordonstyp



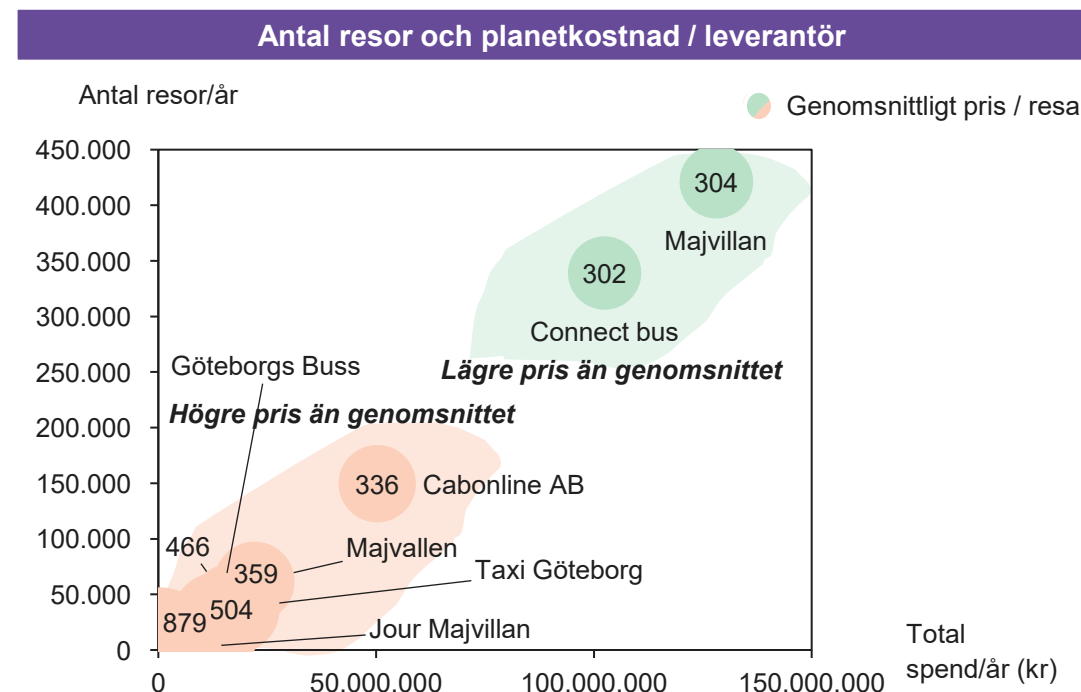
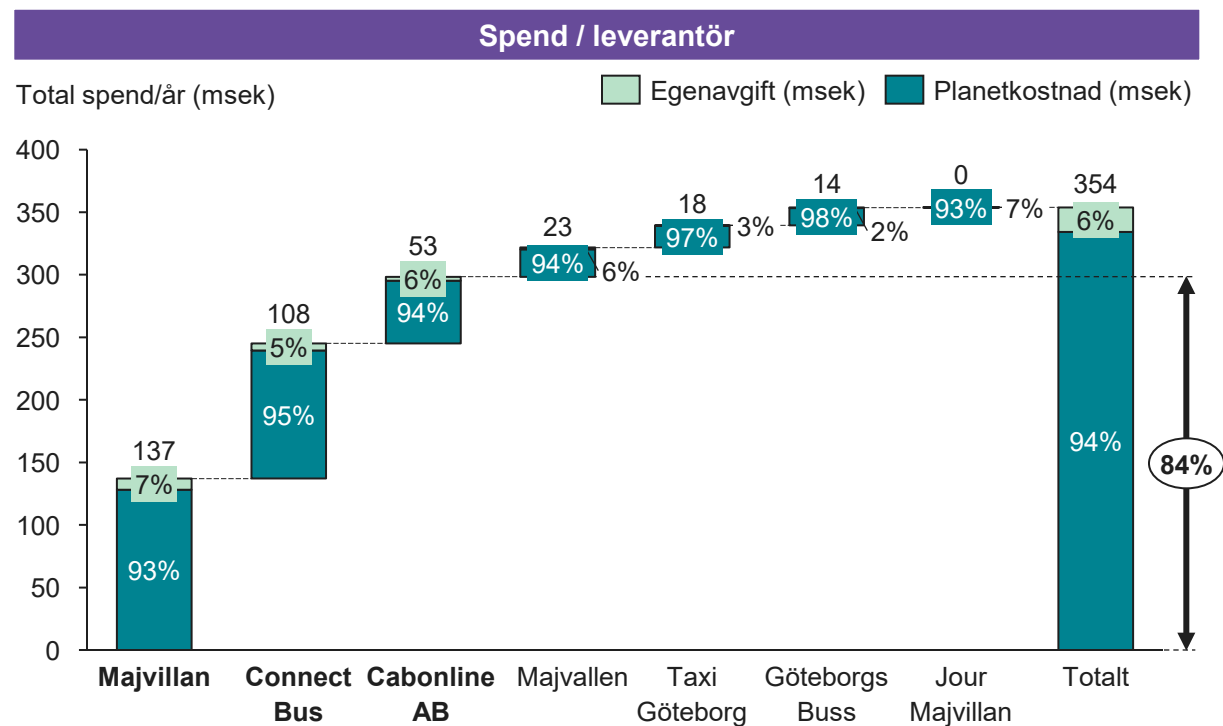
Kostnaden för en serviceresor skiljer sig mycket beroende på fordonstyp och baseras på sträcka där trafikplaneringen har en stor påverkan. Samåkningsgraden och slingorna har en viss påverkan på den genomsnittliga kostnaden.

Källa: Kostnader hämtas från fil "Statistik för fast trafik 2023" och antal resor hämtas från "Rådata 2023". Data avser endast fast trafik. ¹Kostnader för uppdragsresor belastar inte Stadsmiljöförvaltningen ²Data avser endast färdtjänstresor och daglig verksamhet då kostnaden för uppdragsresor inte belastar Stadsmiljöförvaltningen. Data från ³Rullstolsfordon avser rullstolsbuss och rullstolstaxi där dataunderlag för respektive fordonstyp inte fanns tillgänglig. ⁴Kostnader inkluderar egenavgift och planetkostnad.



84% av kostnaderna kommer från dagens tre största leverantörer

Leverantörsöversikt – fördelning spend och genomsnittligt pris per leverantör och resa



Stor spridning mellan leverantörerna i spend och genomsnittlig kostnad, till viss del drivet av fordonstyp/tjänst. De största leverantörerna har lägst genomsnittskostnad.

Källa: "c8551359-a1d6-48a6-bf16-05a709a2199c" tillhandahållen 240919. Data avser endast fast trafik.

Serviceresorna har en övergripande god kvalitet, i linje med riket

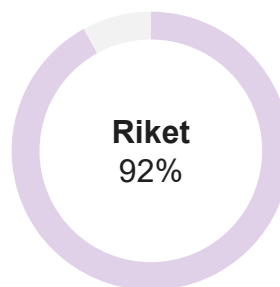


Göteborgs
Stad

Serviceresornas kvalitet

- Serviceresorna i Göteborg upplevs ha en god kvalitet utifrån resenärernas nöjdhet
- Resenärerna är nöjda med såväl beställningen av resan som själva resan, där förarens bemötande får högt betyg
- Göteborgarna är lika nöjda med sina serviceresor som resten av landet
- En kvalitetsbrist som identifierats är att 30% av bomresorna i Göteborg, det vill säga resor som inte genomförs, beror på att fordonet inte kommit (1% av resorna)
- Detta är en betydande skillnad jämfört med riket där siffran är 16%. Vad detta beror på framgår inte men möjliga orsaker kan vara tekniska problem, missförstånd vid beställning eller brister i leverantörens organisation.

Andel av resenärerna som var nöjda med resan²



93%

av resenärerna kom fram i tid¹ (riket 94%).

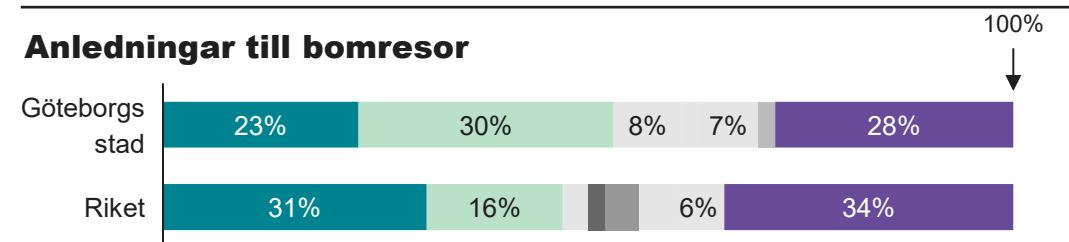
92%

av resenärerna är nöjda med beställningen av serviceresor (riket 90%).

91%

av resenärerna är nöjda med förarens bemötande (riket 93%).

Anledningar till bomresor



- Kunde ej åka
- Fordonet kom inte
- Fel förare/forдон
- Fick ej ta med ledsagare
- Fick ej ta med bagage
- Vården ställde in "besöket"
- Fick ej ta med hjälpmedel
- Fordonet var försenad
- Glömde bort tiden
- Saknades bilbarnstol
- Annat

Nuvarande utförande i extern regi uppvisar en god kvalitet. Givet den goda kvaliteten idag finns ingen större möjlighet till betydande förbättringar av kvalitet genom att flytta över resorna i egen regi.

Källa: Barometer för anropsstyrd trafik, ANBARO: Årsrapport 2023, Serviceresor Göteborgs stad

¹ Enligt branschens definition på försening om max 5 minuter

² D.v.s. från hämning till lämning



Resenärerna är överlag trygga när de genomför en serviceresor, i linje med riket

Resenärernas upplevda trygghet

- En majoritet av resenärerna känner sig trygga under sin serviceresor i Göteborg
- Resenärernas upplevda trygghet är kopplad till deras nöjdhet med resan, där 91% av de trygga resenärerna är nöjda med resan, jämfört med endast 14% av de otrygga. Om tryggheten åtgärdas kan nöjdheten öka i denna grupp
- De otrygga utgör en mindre grupp resenärer (4%), som ofta reser och där en högre andel är rullstolsburna och behöver hjälp med fastspänning av rullstolen
- Göteborgarna känner sig lika trygga under sina serviceresor som resten av landet



86%

av resenärerna känner sig trygga under sin resa (riket 84%).



4%

av resenärerna känner sig otrygga under sin resa (riket 3%).

91%

14%

av de trygga

av de otrygga

resenärerna är nöjda med sin serviceresor.

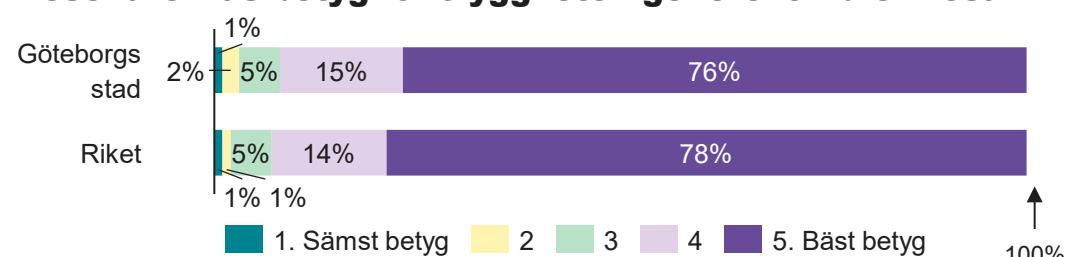
De resenärer som upplevde resorna som trygga:

- var generellt nöjdare oavsett betyg och fråga
- upplevde en fungerande tjänst
- reste i lägre grad 2-4 dagar/vecka
- en högre andel som var 80 år och äldre
- en högre andel resenärer med övriga rörelsehinder

De resenärer som upplevde resorna som otrygga:

- upplevde i lägre grad en fungerande tjänst
- reste i högre grad 2-4 dagar/vecka
- en högre andel som var rullstolsburna

Resenärernas betyg för tryggheten generellt vid en resa



Befintligt utförande upplevs lika tryggt som resten av riket, där det finns ett tydligt samband mellan trygghet och nöjdhet.

Källa: Barometer för anropsstyrd trafik, ANBARO: Årsrapport 2023, Serviceresor Göteborgs stad

¹ Inklusive för tidigt och upp till 5 min för sent

Relativt låg kostnad till en hög kvalitet och trygghet, samtidigt som näringslivet nyttjas



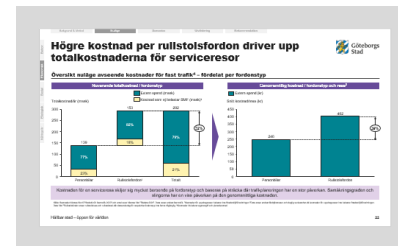
Göteborgs
Stad

Summering – ekonomiska, sociala och näringsliv (exklusive kravställning på leverantörer)

Kostnad

Relativt låg kostnadsbild – trafikplaneringen minskar resornas omfattning samtidigt som fordonstypen är drivande

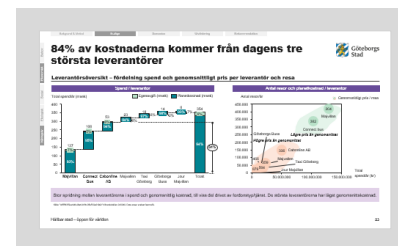
- Kostnaden för olika serviceresor skiljer sig avsevärt, där rullstolsfordon är dyrast medan personbilar är betydligt billigare
- Andelen resor genom samåkning och slingor har en viss påverkan på totalkostnaden
- Stordriftsfördelar hos leverantörer bidrar också till lägre kostnad per resa



Näringsliv

Hög leverantörskoncentration – ett fåtal lokala leverantörer står för större delen av spenden

- Idag används sex leverantörer (sju inklusive Jour Majvillan) där tre av dessa står för majoriteten av spenden
- Större delen av leverantörerna är lokala vilket innebär ett stärkt näringsliv genom nyttjandet av extern regi



Kvalitet och trygghet

God kvalitet och trygghet - nuvarande utförande i extern regi genomförs med god kvalitet där de flesta resenärer känner sig trygga under resan

- Nuvarande utförande i extern regi har en kvalitet som resenärerna är nöjda med och där upplevd trygghet är i linje med riket. Således är möjligheterna till ökad kvalitet i egen regi relativt begränsad
- Ett tydligt samband syns mellan trygghet och nöjdhet. Det innebär att om fler resenärer känner sig trygga kommer även dessa bli mer nöjda med sin resa



Krav på de externa utförarna ställs bl.a. avseende ekonomisk stabilitet, organisation och förare



Göteborgs
Stad

Perspektiv Kravbeskrivning

 Ekonomiskt	Ekonomisk stabilitet som säkerställer att avtalet kan genomföras utan risk för störningar, riskklass/rating minst "medel risk" vid bedömning av kreditvärdighet	✓		
	Tillräckligt antal fordon och en fungerande organisation för att uppfylla kraven	✓		
	Förare som utför sarskoleresor, skolresor och LSS-resor ska kunna uppvisa utdrag ur belastningsregistret			✓
	Förare ska vid första uppdrag inom ramen för avtalet ha: ▪ minst sex månaders arbetslivserfarenhet inom persontransporter, vård, omsorg eller annat serviceyrke som bedöms likvärdigt under senaste femårsperiod ▪ genomfört förberedande utbildning eller grundutbildning ▪ genomfört särskild säkerhetsutbildning ▪ genomfört ett språktest som visar att föraren har språkkunskaper som minst uppfyller Europarådets språkskala nivå B1			✓
	Förare ska senast sex månader från första uppdrag inom ramen för avtalet ha: ▪ genomfört grundutbildning samt erhållit nationell certifiering med behörighet AB (personbil) och/eller ABC (rullstolsfordon) ▪ genomfört utbildning i hjärt- och lungräddning ▪ genomfört utbildning i sparsam körning			✓
	Förare ska senast åtta månader från första uppdrag inom ramen för avtalet ha: ▪ genomfört påbyggnadsutbildning			✓
	Förare ska senast 18 månader från första uppdrag inom ramen för avtalet ha: ▪ slutfört trafikkontorets bemötandeutbildning Därutöver ska föraren ha deltagit på vidareutbildning			✓

Källa: Upphandlingsdokument för upphandling 0508/20 Serviceresor Trafikstart 2022 20/10



=Leverantörskrav



=Fordonskrav



=Förarkrav



Krav ställs även på uppföljning, policyer, följsamhet av lagar samt fordonens utformning

Perspektiv Kravbeskrivning

Ekonomiskt	Leverantören ska acceptera uppföljning genom egenrapportering, där leverantören på begäran ska redovisa hur villkoren efterlevs, och revision, där revisioner hos leverantören och/eller dess underleverantörer utförs för att kontrollera att villkoren efterlevs	✓		
	Leverantören ska vid bristande efterlevnad av villkoren ta fram en åtgärdsplan. Om leverantören inte vidtar rättelse eller vid allvarliga brister i villkorens efterlevnad kan avtalet sägas upp	✓		
	Kvalitetsledningssystem certifierat enligt ISO 9001 eller FR2000. Alternativt bevisa att likvärdiga kvalitetsledningsåtgärder vidtagits			
	Följsamhet mot näringslivets kod mot korruption för att säkerställa transparens och styrning			
Ekologiskt	Miljöledningssystem certifierat enligt EMAS, ISO 14001 eller miljödiplomerat enligt Svensk Miljöbas. Alternativt bevis likvärdiga miljöledningsåtgärder	✓		
	Fordonen ska uppfylla miljöstandarder och vara anpassade för eldrift eller biogas		✓	
	Leverantören ska främja sparsam körning genom tex rutiner och uppföljningssystem som säkerställer en låg bränsle-/elförbrukning	✓		
Socialt	Följsamhet av antidiskrimineringslagar och främja lika behandling för alla	✓		
	Uppfyllande av arbetsrättsliga villkor som löner, semester och arbetstid, i enlighet med svenska kollektivavtal	✓		
	Dokumenterad uppförandekod eller motsvarande som ska minst följa ILO's kärnkonventioner	✓		
	Policyer för trafiksäkerhet, alkohol- och drogfrihet samt nödlägesplaner	✓		
	Fordonen ska vara anpassade för att möta behoven hos brukarna och uppfylla fordonskraven ²		✓	

Källa: Upphandlingsdokument för upphandling 0508/20 Serviceresor Trafikstart 2022 20/10 ²Exempelvis utrustning såsom trappklättrare, hjärtstartare, bilbarnstolar, skolskylt, alkohol som uppfyller kraven i SIS standard SS-EN50436- eller senare, etc.

=Leverantörskrav =Fordonskrav =Förarkrav

Kravställningarna adresserar branschens riskområden liksom klimatområdet/hållbara resor



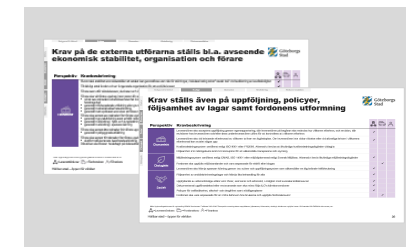
Göteborgs
Stad

Sammanställning kravbild

Ekonomiska krav

Fokus på stabilitet, kvalitet, förarnas utbildning och erfarenhet samt uppföljning för att säkerställa hållbara leveranskedjor i en bransch med risk för svartarbete och oskäliga villkor bland förarna¹

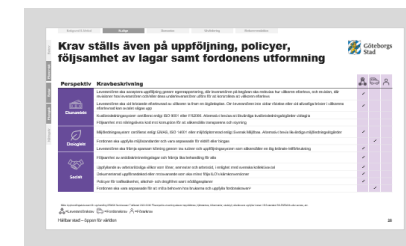
- Leverantören ska ha ekonomisk stabilitet, tillräckligt antal fordon och en fungerande organisation
- Leverantören ska vidta särskilda kvalitetsledningsåtgärder och agera enligt näringslivets kod mot korruption
- Leverantören ska acceptera rutiner för uppföljning och åtgärder vid bristande efterlevnad av kraven
- Innan anställning finns en tydlig kravbild som föraren måste uppfylla, krav kan utökas under anställningstidens gång



Ekologiska krav

Fokus på miljöledningssystem och fordonens drivmedel (el och biogas) tillsammans med sparsam körning för att begränsa tjänstens bränsleförbrukning och utsläpp av koldioxid, kväveoxider och partiklar

- Leverantören ska vidta särskilda miljöledningsåtgärder
- Leverantören ska säkerställa att fordonen uppfyller miljöstandarder och är anpassade för eldrift eller biogas
- Leverantören ska främja sparsam körning



Sociala krav

Fokus på trafiksäkerhet och funktionalitet för att möta resenärernas behov men även att säkerställa god arbetsmiljö i en bransch med låg kollektivavtalstäckning och risk för många arbetstimmar och låga löner¹

- Leverantören ska säkerställa att fordonen är anpassade efter resenärernas behov
- Leverantören ska följa antidiskrimineringslagar och uppfylla arbetsrättsliga villkor
- Leverantören ska ha policyer för trafiksäkerhet, alkohol- och drogfrihet samt för nödlägen
- Leverantören ska ha en dokumenterad uppförandekod



¹Upphandlingsmyndigheten – Slutsatser av riskbedömning: taxiförare

3

Scenarios

Flera faktorer kan påverka det framtida behovet och kostnadsbilden för serviceresor



Göteborgs
Stad

Identifierade faktorer



Antalet resenärer

Antalet invånare och åldersgrupper

Andel med sjukdomar/tillstånd

Ändrad politisk inriktning och nya direktiv



Antalet resor

Förändringar i sociala beteenden

Förändrat utbud kring alternativa färdssätt

Ändrade riktlinjer som begränsar tillgänglighet



Kostnad

Förändrat makroekonomiskt läge

Bransch- och marknadsutveckling

Nya trender och innovativa lösningar

Behovsdrivare

Kostnadsdrivare



Möjlighet att identifiera data



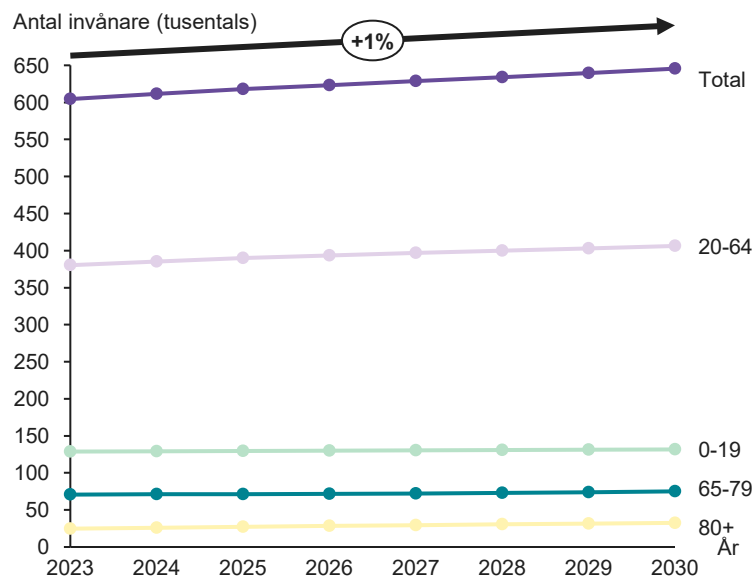
Ingen möjlighet att identifiera data



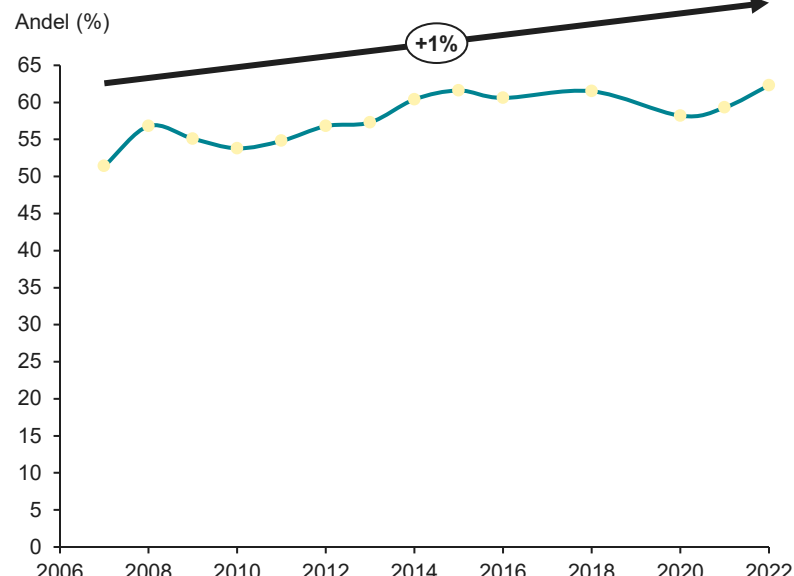
Samtidigt som antalet invånare ökar, minskar antalet färdtjänsttillstånd och hälsan förbättras

Översikt – faktorer för antalet resenärer

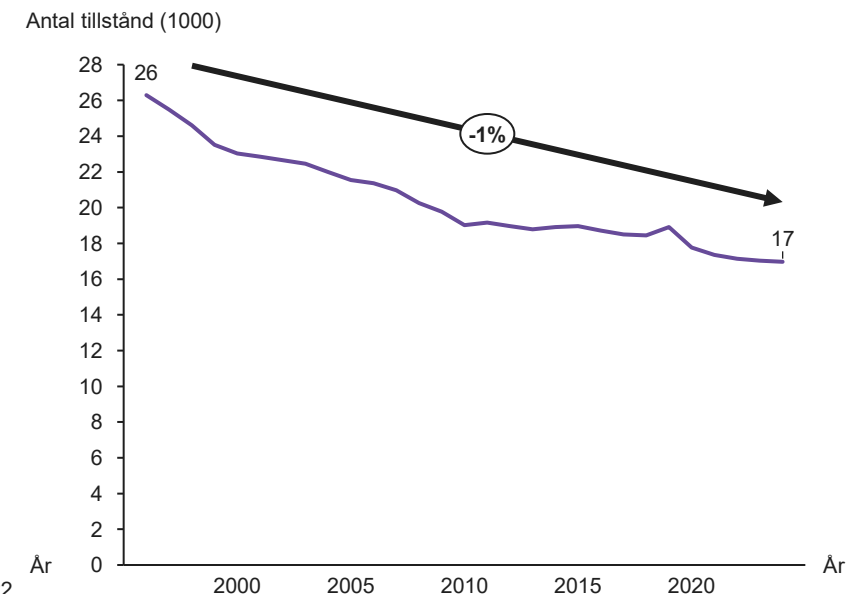
Demografisk utveckling i Göteborg (tusentals)¹



Upplevd bra hälsa 65-84 år (%)²



Antal tillstånd i Göteborgs Stad (tusentals)³



Ökad befolkningsmängd framförallt bland äldre

Ökad upplevd förbättrad hälsa bland äldre

Successiv minskning i antalet färdtjänsttillstånd

¹Statistikdatabas Göteborgs Stad, avser prognos för antal invånare i Göteborgs kommun. ²Folkhälsomyndigheten, avser andel av respondenter som anser sig ha en god hälsa. ³Årsstatistik Serviceresor, avser antal personer med färdtjänsttillstånd den 31 december 1996-2024 i Göteborgs Stad.

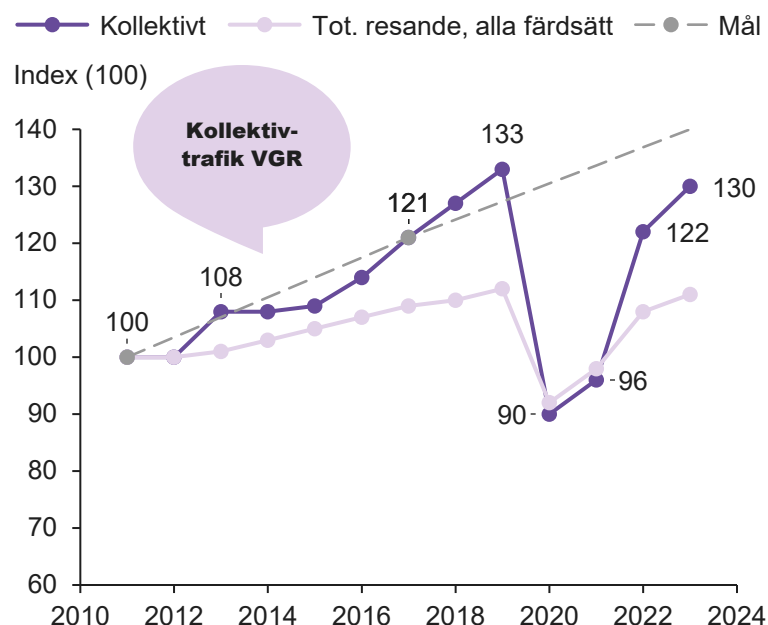
Förändrat resebeteende kan leda till att fler väljer alternativa färdssätt och minskar antal resor



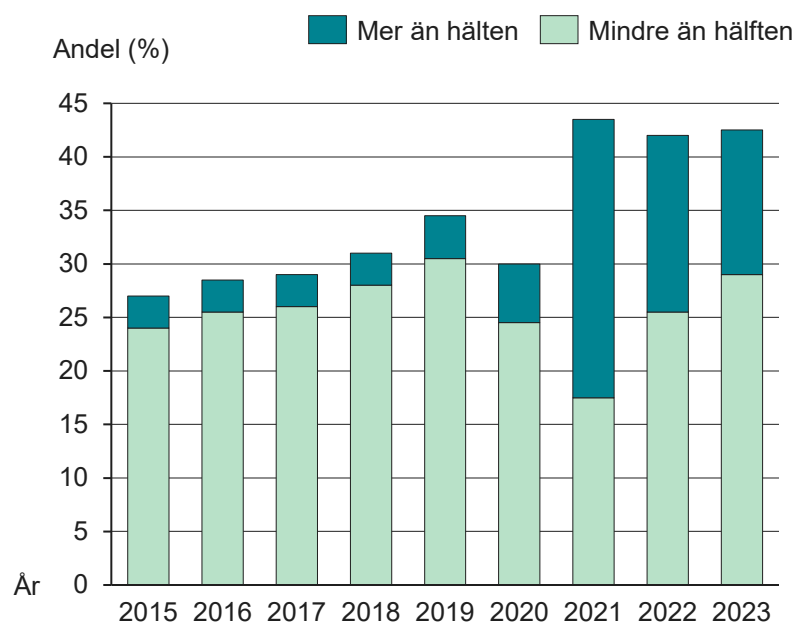
Göteborgs
Stad

Översikt – faktorer för antalet resor

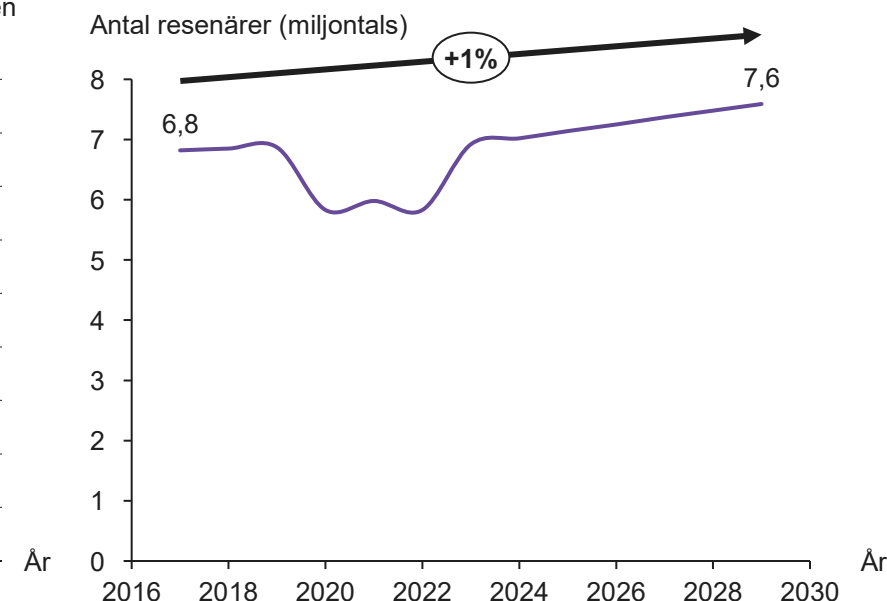
Förändrat färdssätt – kollektivtrafik (index 100)¹



Förändrat beteende – distansarbete (%)²



Förändrat beteende – kollektivtrafik (resenär)³



Ökat fokus på kollektivtrafiken i närområdet

Andel distansarbete har ökat efter pandemin

Ökat användande av kollektivtrafik i Sverige

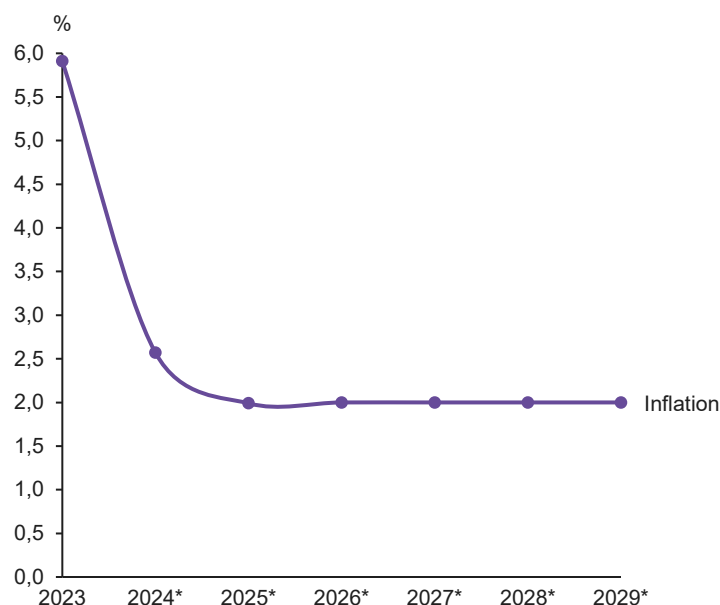
¹Göteborgs stad, avser utveckling och mål för resor med kollektivtrafik i Västra Götaland 2011-2023, index 100. ²Medlingsinstitutet, avser andelen anställda som arbetat hemifrån i åldern 18-64 år i procent efter omfattning, 2015-2023. Svaren avser mindre eller mer än hälften av arbetstiden. ³Statista, avser antal resenärer i kollektivtrafiken i Sverige.



Återhämtning inom ekonomin, minskning av branschens intäkter och ökad elektrifiering

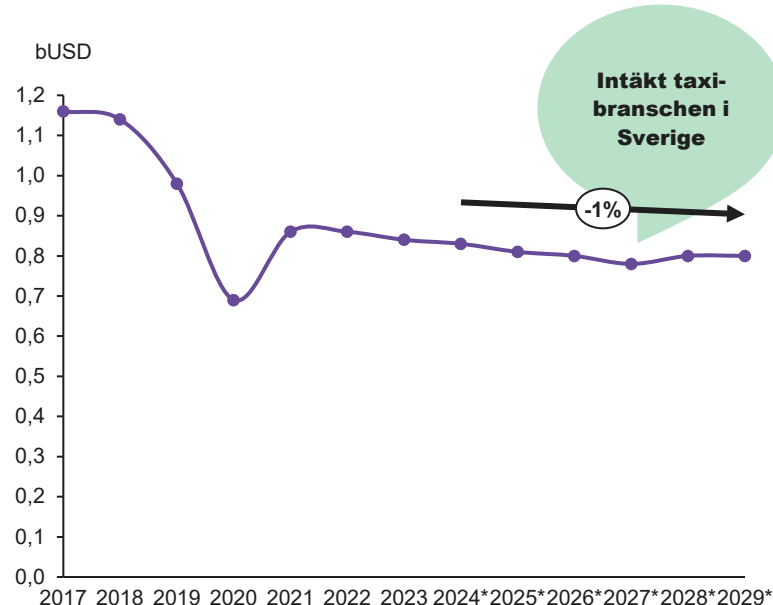
Översikt – faktorer för kostnad

Förändrat makroekonomiskt läge (%)¹



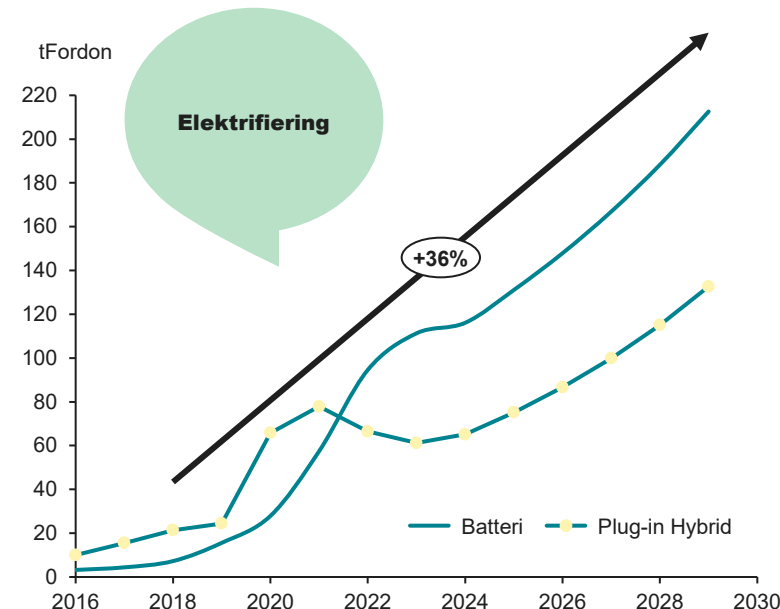
Stabilisering av inflationen

Bransch- och marknadsutveckling (bUSD)²



Konstant minskning av intäkterna

Nya trender & innovativ lösning (tFordon)²



Kraftig ökning av elektrifierad fordonsflotta

¹Konjunkturinstitutet ²Statista

Identifierade faktorer som kan påverka framtida behov och kostnader (2030)



● Låg ● Medel ● Hög

Faktorer som kan påverka det framtida behovet	Påverkan ¹³	Förväntad effekt	Underlag för bedömning	% påverkan
Demografisk utveckling	● ● ●	↑ Ökning	Befolkningsökning om 7% 2030 (årlig ökning 2%) i Göteborgs Stad. ⁵	0-4%
Förändrad förekomst av sjukdomar/tillstånd hos brukarna	● ● ●	↓ Minskning	Antal färdtjänstillstånd minskat med 35% sedan 1991 trots befolkningsökning om 22%. ⁹	- 1% (80+)
Förändrat beteende i form av andra arbetssätt	● ● ●	n/a	Tex distansundervisning, arbete hemma.	0%
Nya riktlinjer/beslut som påverkar omfattningen av serviceresor	● ● ●	n/a	Förslag om tydligare kriterier för färdtjänstillstånd kan bidra till ökat antal tillstånd. ³	0%
Sociala faktorer som bidrar till förändrat beteendemönster hos brukarna	● ● ●	↑ Ökning	Varierande upplevd trygghet inom kollektivtrafiken med pandemi-åren som sticker ut negativt, 65 % trygga 2023. ⁶	1-2% (65-80+)
Alternativa färdssätt som förändrar behovet	● ● ●	↓ Minskning	Utbyggnad av kollektivtrafiken i stor-Göteborg pågår. ⁴ Ingen indikation på förändrad prismodellen för Västtrafik. ¹⁰	-1%
Sänkt hastighet bidrar till längre restid, begränsad tillgänglighet	● ● ●	n/a		0%
Faktorer som kan påverka framtida kostnader	Påverkan	Förväntad effekt	Underlag för bedömning	% påverkan
Inflationens utveckling bidrar till förändrade kostnader för tex personal, drivmedel etc.	● ● ●	↑ Ökning	Inflationsförväntning om 2% 2030 ⁸	2%
Personalbrist i branschen	● ● ●	↑ Ökning	Ökade kostnader för löner och övertidsersättning pga personalbrist. ²	1,5%
Skärpta krav (sociala, ekonomiska och/eller ekologiska)	● ● ●	n/a	Krav på fossilfria fordon som resulterar i stora investeringar i eldrivna fordon ¹ . Möjlighet till förändrade krav på förare, leverantören eller krav på rapportering/transparens.	0%
Förändrade möjligheter att erhålla taxiförarlegitimation	● ● ●	n/a	Regeringsförslag sänkt ålder taxilegitimation och förslag inkludering av utbildning i gymnasiet breddar bas nyrekrytering ¹ .	0%
Arbetslöshet/konjunkturläget	● ● ●	n/a	Arbetsförmedlingen bedömer att arbetslösheten gradvis minskar 2025 i takt med att konjunkturen stärks ¹²	0%
Trender/utveckling inom transport, tex självkörande fordon	● ● ●	n/a	Långsam utveckling av självkörande fordon, många utmaningar att lösa. ⁷	0%

¹Taxiförbundet Förslaget avser en sänkning från 21 till 20 år från 1/1 2025. Önskemål om inkludering förarutbildning taxi i gymnasieskolan från Svenska Taxiförbundet. ²Taxiförbundet Personalbrist leder till ökade kostnader då företagen tvingas betala ut övertidsersättning till befintliga förare för att täcka vakanta skift samt extra resurser för utbildning och rekrytering ³Trafikanalys Trafikanalys föreslog 2023 tydligare kriterier för färdtjänstillstånd. Det betyder att fler kan få rätt till färdtjänst om regeringen tar vidare förslaget. Uppskattad ökning "på sikt" 75 000-115 000 fler tillstånd jämfört med idag i landet. ⁴VGR Målbild 2035 med 20-25 minuter kortare restid och kapaciteten ökar med 70% för storstadskollektivtrafiken i Göteborg. ⁵ Statistikdatabas Göteborgs Stad ⁶ Västra Götalandsregionen ⁷ Sveriges Radio, Stockholms Universitet ⁸ Konjunkturinstitutet ⁹ Trafikanalys ¹⁰ Västtrafik ¹² Arbetsförmedlingen ¹³ Påverkan avser sammanvägd bedömning av inträffandes sannolikhet och storleken på påverkan vid inträffande.

Två scenarios har identifierats utifrån bedömning av faktorernas påverkan



Scenario	Behov (årlig utveckling till 2030)			Kostnad (årlig utveckling till 2030)		
I Behovsökning med blygsam kostnadsökning	Antalet resenärer ökar i linje med den demografiska utvecklingen för respektive åldersgrupp	0-4% ¹	0-4%	Genomsnittlig kostnadsökning i linje med inflationstakten oavsett regiform	2%	- Behov utvecklas i linje med den demografiska utvecklingen - Kostnadsökningen enligt förväntad inflationstakt
	Antalet resor i linje med befintligt behov per resenär utifrån åldersgrupp	+/-				
II Lägre behovsökning med större kostnadsökning	Antalet resenärer ökar men något lägre än den demografiska utvecklingen då ökningen kompenseras av en friskare befolkning i de äldsta åldersgrupperna	0-3% ²	-1-4%	Varierad kostnadsökning beroende på regiform och dess kostnadsposter utifrån inflations- och marknadsutvecklingen samt förändrad kravställning	2-3,5% ⁴	- Behov något lägre än den demografiska utvecklingen - Totala kostnadsökningen sammantaget högre än inflationen
	Antalet resor minskar något per resenär genom ändrat beteende till följd av sociala faktorer och/eller alternativa färdssätt	-1-+1% ³				

¹Den demografiska utvecklingen visar på en årlig ökning om 0% för gruppen 0-19 år, 1% för gruppen 20-64 år, 1% för gruppen 65-79 år och 4% för gruppen 80+ år. ²Samtliga åldersgrupper förväntas öka enligt den demografiska utvecklingen med undantag att åldersgruppen 80+ år modereras ner med 1% då hälsotillståndet generellt förbättras. ³Ändrat resmönster utifrån sociala faktorer bland de äldre leder till ökat behov av fritidsresor. Åldersgrupperna 65-80+ antas öka sitt resande med 1-2% årligen. Alternativa färdssätt såsom flytt från serviceresor till flexlinjen och gratis årskort i kollektivtrafiken antas minska resandet med 1% årligen för samtliga åldersgrupper. Förändrat beteende i form av nya arbetssätt har redan fått en stor påverkan sedan pandemin. Viss nedgång alternativt uppgång kan ske för de yngre åldersgrupperna men tas inte hänsyn till i scenarierna. ⁴Utöver inflationens utveckling tillkommer ytterligare förväntad ökning av kostnadsposten för löner utifrån förväntad reallöneökning om 1,5%. Faktorer såsom personalbrist, skärpa krav, förändrade möjligheter att erhålla taxiförarlegitimation, trender i fordonsbranschen etc. inkluderas inte i beräkningar av framtida kostnader

Kostnadsberäkningarna inkluderar flertal variabler för både fordon, personal och övriga kostnader



Göteborgs
Stad



Fordonskostnader

Kostnad	Beskrivning
Leasing, service, ISA, försäkring etc. ¹	Schablon (GSL) utifrån avtal om 6000 mil
Drivmedel	Schablon 18,45 kr/mil (HVO), 2,24 kr/mil (el), 5 kr/övermil
Fordonsskatt	360 kr/år personbil (el), 8 746 kr/år personbil (HVO), 11 433 kr/år rullstolsbuss, 9 687 kr/år rullstolstaxi ² (Bilskatt.nu)
Trängselskatt	60 kr/dag (maxtaxa) för 223 dagar/år (schablon, dagar då trängselskatt tas ut) (Transportstyrelsen)
Alkolås	Inköp 17 040 kr ex. moms (avskrivning 5 år), admin-avgift+service 2 ggr/år å 680 kr ex. moms (Dräger)
Parkering dagtid	30 kr/h parkeringsavgift (maxtaxa), schablonberäkning för lunchrast 1 h för 223 dagar (dagar då avgift tas ut) (Göteborgs Stad)
Lokalhyra parkering	300 kr/kvm/år, 22 kvm/fordon (Prisuppskattning Ringön, SMF)



Personalkostnader

Kostnad	Beskrivning
Årslön förare (inkl sociala avgifter, pension, semesterersättning)	Årslön förare 336 240 kr, sociala avgifter 31,42%, pension 6%, semesterersättning 12% (Kommunals kollektivavtal)
Årslön övrig personal (inkl sociala avgifter, pension, semesterersättning)	Årslön 600 000 kr (lön motsvarande planeringsledare bla). Sociala avgifter 31,42%, pension 6%, semesterersättning 12%. 5% av kostnaderna fördelas per förare (1 övrig personal per 20 förare)
Utbildning förare/övrig personal	9000 kr per anställd/år (SMF)
Rekrytering förare/övrig personal	Utgår från årslön förare motsvarande rekryteringsprocessen, produktionsbortfall, introduktionskostnader, varpå 26,8% av kostnaderna fördelas per förare (utifrån personalomsättning transportbranschen, Svenskt Näringsliv)
Licenser Microsoft 365	365 kr/månad (SMF)
Telefon	Schablon 600 kr/månad



Övriga kostnader

Kostnad	Beskrivning
Lokalhyra personal	1250 kr/kvm/år, 10 kvm/förare (SMF)
Driftkostnader lokal personal	Schablon Västra Götalandsregionen. Inkl. el, värme, vatten, kyla, renhållning om totalt 172 kr/kvm/år (SKR)
Upphandling, leverantörsuppföljning, transportplanerare, kundservicemottagare, leverantörsuppföljning etc.	Inkluderas inte i kostnadsberäkningarna
Tillkommande kostnader för övergång till egen regi tex onboarding, projektledning, marknadsföring	Inkluderas inte i kostnadsberäkningarna

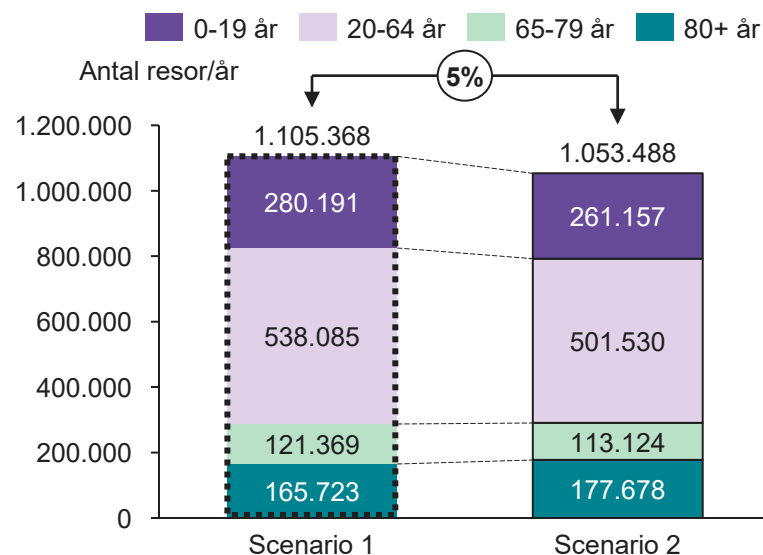
¹Inkluderar även reparation, däck och däckbyte, ersättningsbil vid service, bilbesiktning, skylt/registreringsavgift, bärgning (ej självförvårdad), leverans av nybil, leasingadmin. Åtgärder vid självförvårdade skador inkluderas inte. ²Personbil: VW ID4 77 kwh (elbil), VW Passat TDI HVO 4WD (HVO). Rullstolsbuss: Mercedes Sprinter 906AC35. Rullstolsbuss: Volkswagen Caddy V 2.0 TDI DSG. Samtliga priser utgår från 2023.



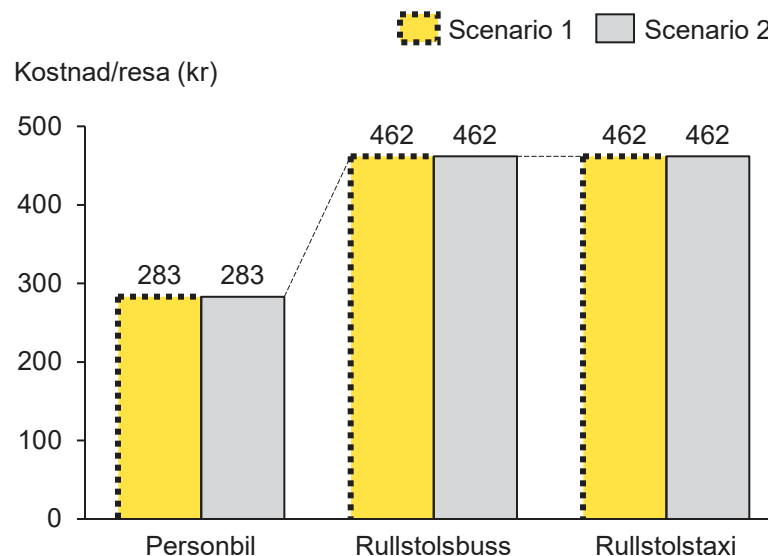
Modellering av scenarierna visar att skillnaderna är små

Översikt scenarioutfall

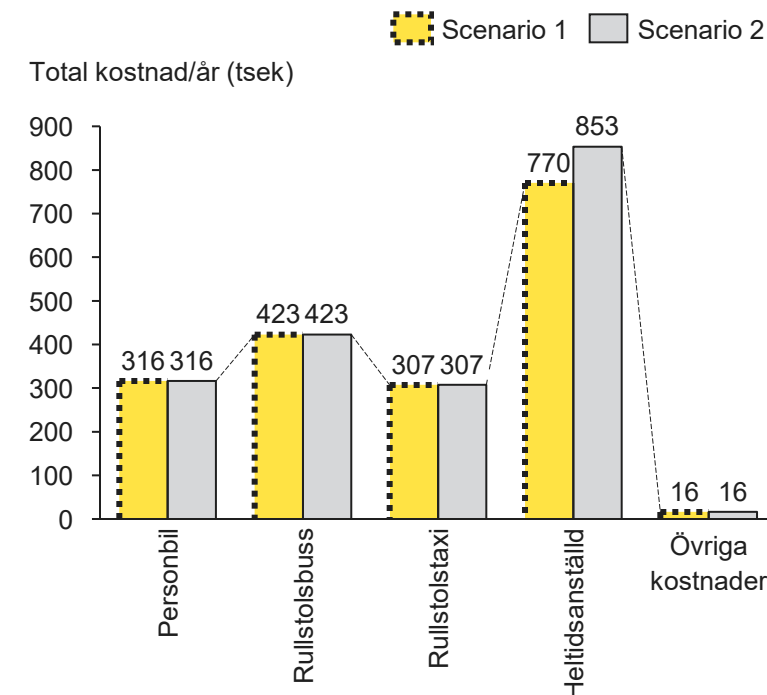
Totalt antal resor



Extern regi: Kostnad per resa (SEK)¹



Egen regi: Årlig kostnad (TSEK)²



Utvärderingen av regiform använder fortsatt scenario 1, då det är marginella skillnader mellan antalet resor och kostnader mellan de två scenarierna. Sammantaget innebär det en årlig ökning på 0-4% av antalet resor och 2% av kostnaderna fram till år 2030.

¹Kostnader för extern regi täcker samtliga kostnader såsom både fordon och personalkostnader. ²Fordonskostnader inkluderar leasingavgift (inklusive service, reparation, försäkring, däckbyte etc) för HVO-drivna fordon (kostnad för eldriven personbil uppgår till 294 842 kr), fordonsskatt, trängselskatt, alkohol, parkering och lokalhyra för parkering. Drivmedel inkluderas inte här då detta är avgörande av hur mycket fordonen utnyttjas, vilket specificeras i nästa avsnitt. Personalkostnader inkluderar lön, sociala avgifter, pensionsavsättning och semesterersättning för förare och övrig personal, samt kostnader för utbildning, rekrytering, licenser och telefon. Årslön för förare uppgår till 336 000 kr och övrig personal 600 000 kr, varpå lön för övrig personal allokteras på 20 förare. Kostnader för rekrytering utgår från antagande om personalomsättning på 26,8% och att en ersättningsrekrytering motsvarar en förarens årslön. Övriga kostnader inkluderar lokalhyra och driftkostnader för personalytor. Antagande om behov om 10 kvm per förare för personalytor och 22 kvm per fordon för parkeringsyta. Kostnader för befintlig verksamhet såsom exempelvis transportplanerare, kundservicemottagare, leverantörsuppföljning och upphandling inkluderas inte i kostnaderna.

4

Utvärdering



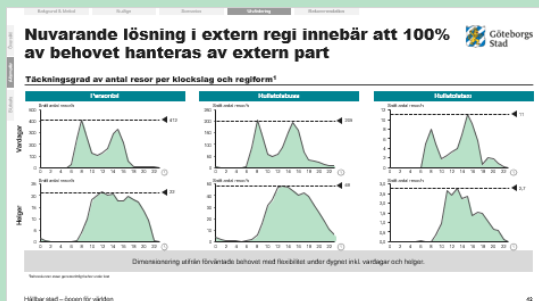
Tre utförandealternativ 1, 2A samt 2B, har utvärderats mot nuvarande lösning i extern regi

Översikt alternativ för utförande av serviceresor¹

Nuvarande lösning. Extern regi

Utförandet behålls i extern regi enligt nuvarande lösning.

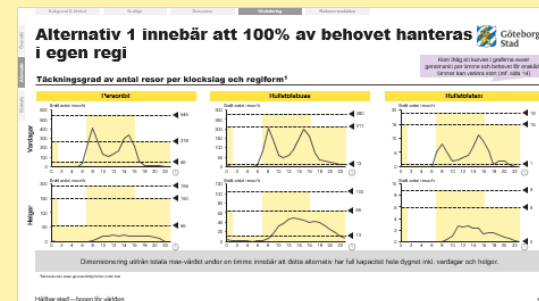
- Dimensionering utifrån förväntade behovet med flexibilitet under dygnet inkl. vardagar och helger



Alt 1. Allt i egen regi

Förväntade framtida behovet hanteras genom utförande i egen regi.

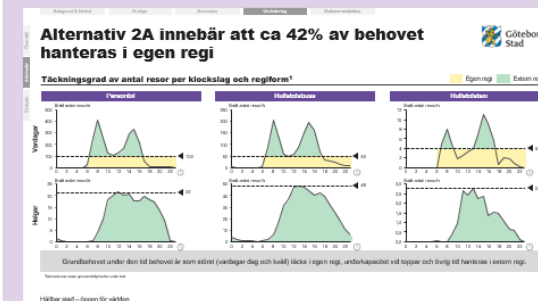
- Dimensionering utifrån totala maxvärdet under en timme, med full kapacitet att hantera hela det årliga varierade behovet
- Fördelat på tre skift under dygnet² (07-16, 16-01, och 01-07), både vardagar och helger



Alt 2A. Avvägd mix av extern/egen regi

Utförandet fördelas på både extern och egen regi.

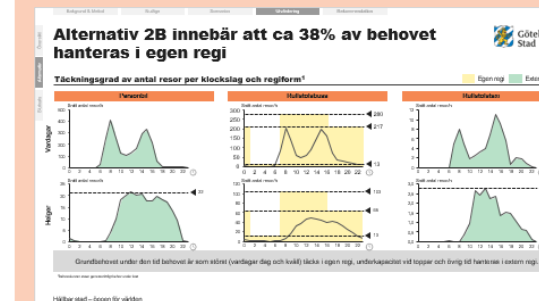
- Dimensionering utifrån grundbehovet under den tid behovet är som störst (vardagar dag och kväll)
- Fördelning på två skift under dygnet (06-15 och 15-00) på vardagar
- Underkapacitet vid toppar och övrig tid hanteras i extern regi



Alt 2B. Rullstolsbuss i egen regi

Resor i rullstolsbuss utförs i egen regi, övriga i extern regi.

- Dimensionering utifrån totala maxvärdet under en timme för rullstolsbuss, med full kapacitet att hantera hela det årliga varierade behovet
- Fördelat på tre skift under dygnet² (07-16, 16-01, och 01-07), både vardagar och helger
- Resor i personbil och rullstolstaxi hanteras i extern regi



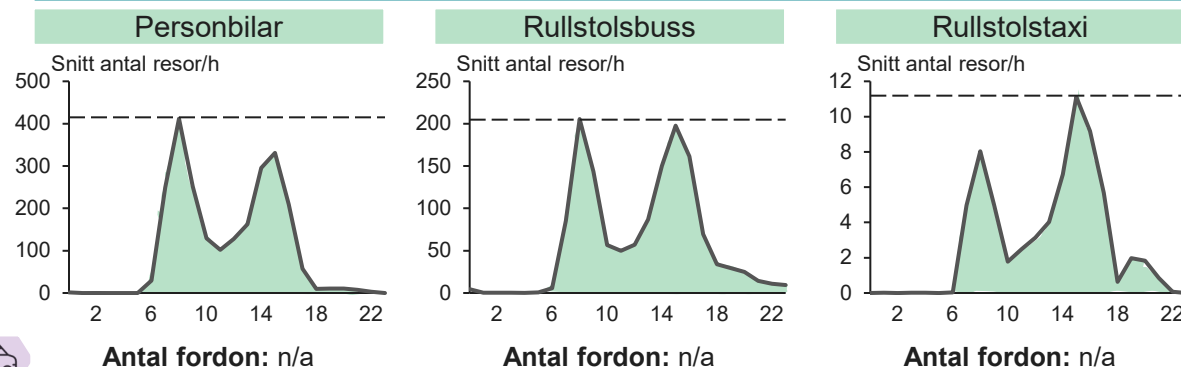
¹Noteras bör att för alternativen som innefattar egen regi tillkommer kostnader för investeringar i övergången till den nya regiformen, såsom kostnader för onboarding, projektledning och marknadsföring. Detta har inte inkluderats i analysen. ²Förläggningen av skiften bidrar till olika behov av personal där valda skift utgått från lägst personalbehov och där hänsyn tas till regler om dygnsvila



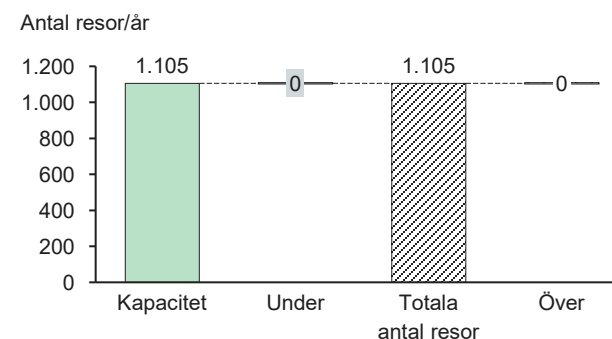
Nuvarande lösning i extern regi estimeras att kosta ~392 MSEK år 2030

Utvärdering av alternativ: Nuvarande lösning (extern regi)

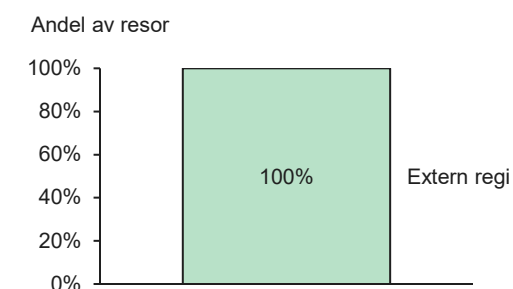
Täckningsgrad av behov av antal resor per klockslag under vardagar



Kapacitet (tusentals)



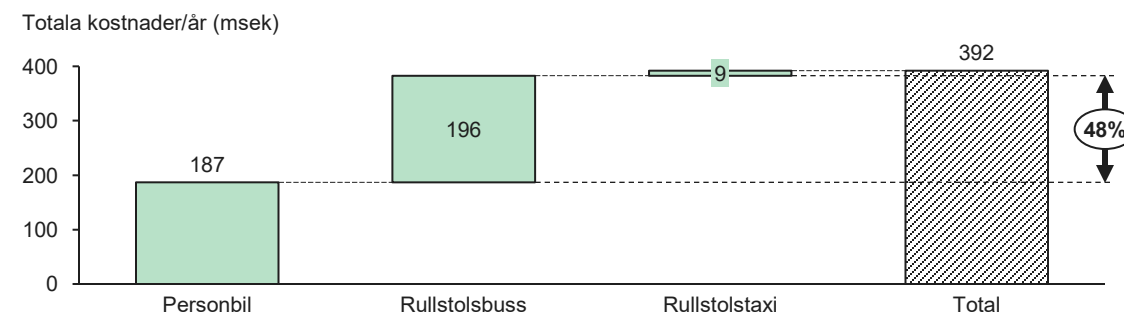
Fördelning regiform



Antal fordon och förare fördelat per pass i egen regi

	Vardag			Helg		
	07-16	16-01	01-07	07-16	16-01	01-07
Personbil	Transportarbete sker av extern part. Ingen schemaläggning av egen personal/fordon sker					
Rullstolsbuss						
Rullstolstaxi						
Total	n/a			n/a		

Fördelning av kostnader (MSEK)¹



¹Då 21% av resorna avser uppdragsresor innebär det att ungefär 82 MSEK av kostnaderna inte kommer belasta Stadsmiljöförvaltningen.

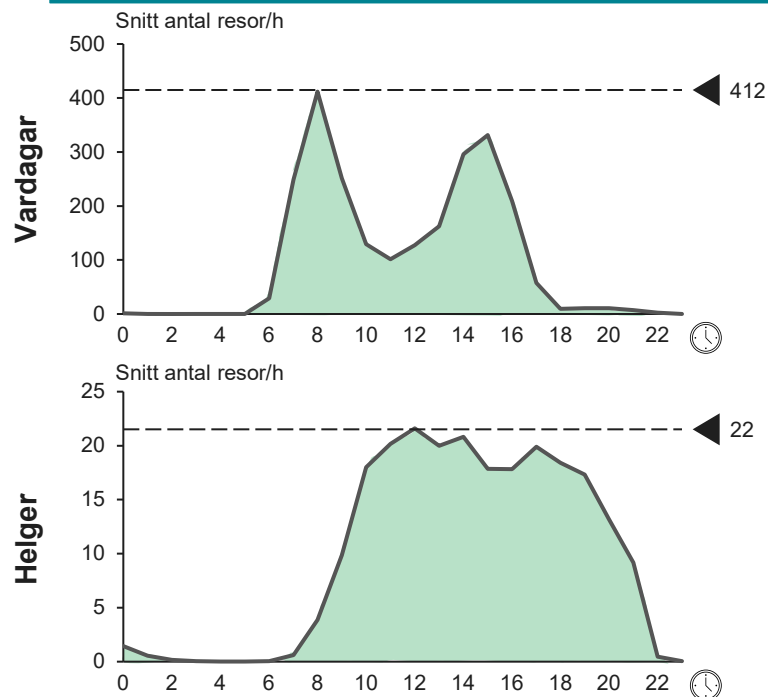
Nuvarande lösning i extern regi innebär att 100% av behovet hanteras av extern part



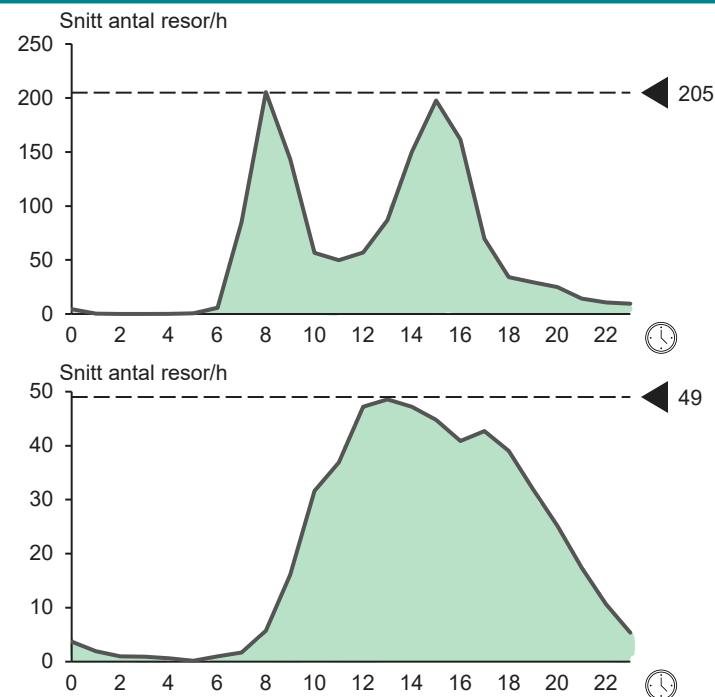
Göteborgs
Stad

Täckningsgrad av antal resor per klockslag och regiform¹

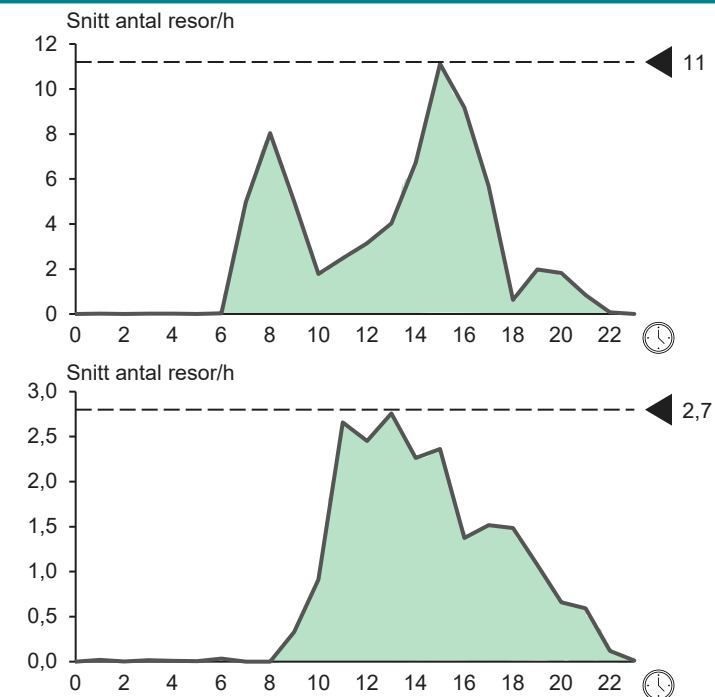
Personbil



Rullstolsbuss



Rullstolstaxi



Dimensionering utifrån förväntade behovet med flexibilitet under dygnet inkl. vardagar och helger.

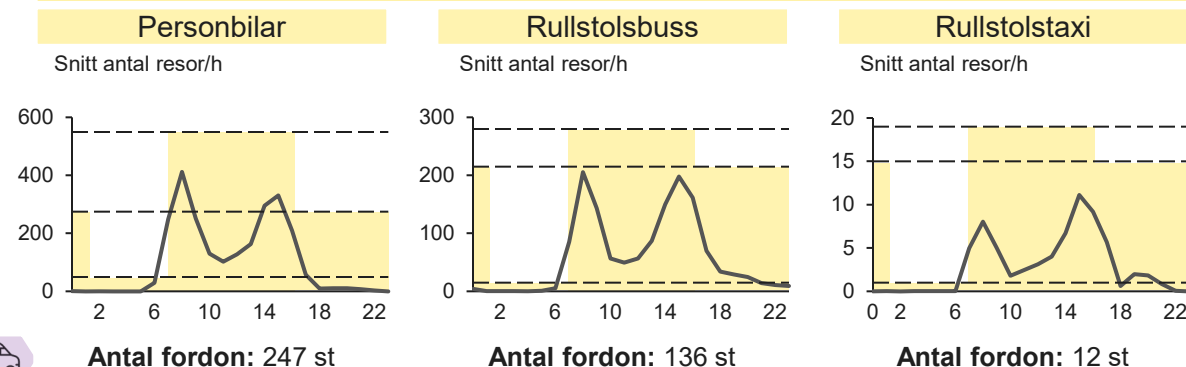
¹Behovskurvan avser genomsnittligt behov under året



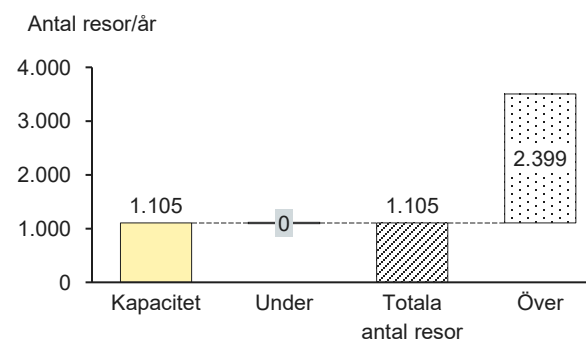
För alternativ 1 estimeras utförande i egen regi kosta ~ 808 MSEK år 2030

Utvärdering av alternativ 1: Egen regi

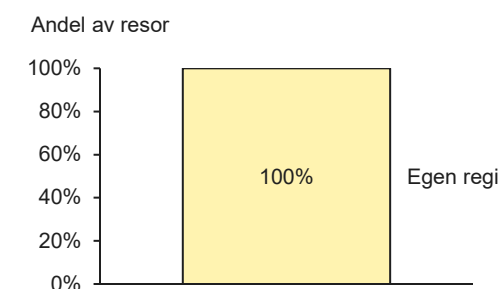
Täckningsgrad av behov av antal resor per klockslag under vardagar



Kapacitet (tusentals)



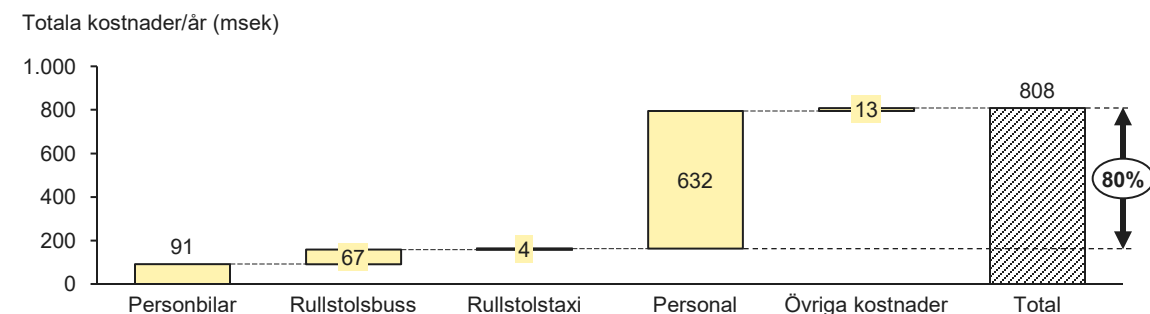
Fördelning regiform



Antal fordon och förare fördelat per pass i egen regi

	Vardag			Helg		
	07-16	16-01	01-07	07-16	16-01	01-07
Personbil	247	126	21	88	68	25
Rullstolsbuss	136	106	6	50	32	6
Rullstolstaxi	12	9	1	6	4	0
Total	664			278		

Fördelning av kostnader (MSEK)¹



¹Då 21% av resorna avser uppdragsresor innebär det att ungefär 159 MSEK av kostnaderna inte kommer belasta Stadsmiljöförvaltningen. Kostnaderna för personbilar baseras på samma fördelning av HVO och eldrivna fordon som 2023, dvs 22 % av personbilarna beräknas vara eldrivna fordon.

Alternativ 1 innebär att 100% av behovet hanteras i egen regi

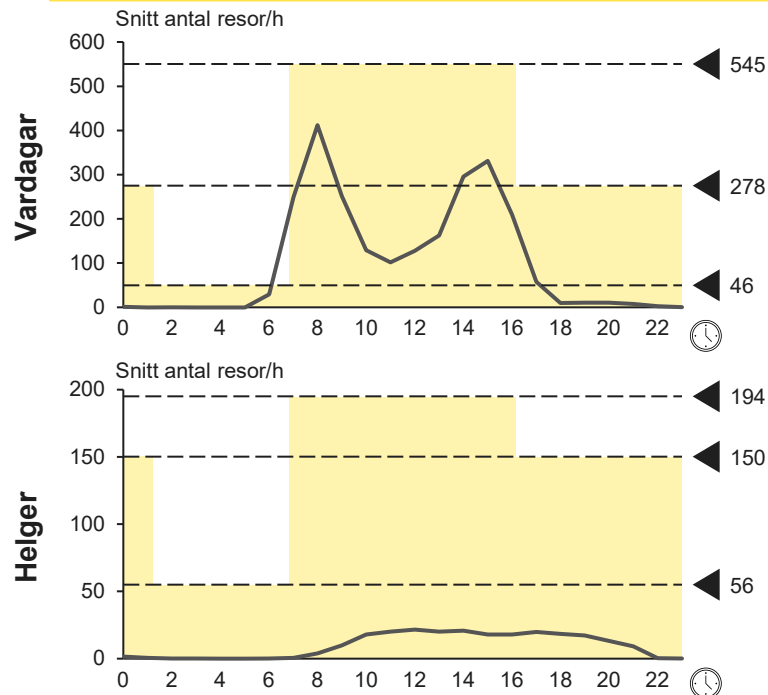


Göteborgs
Stad

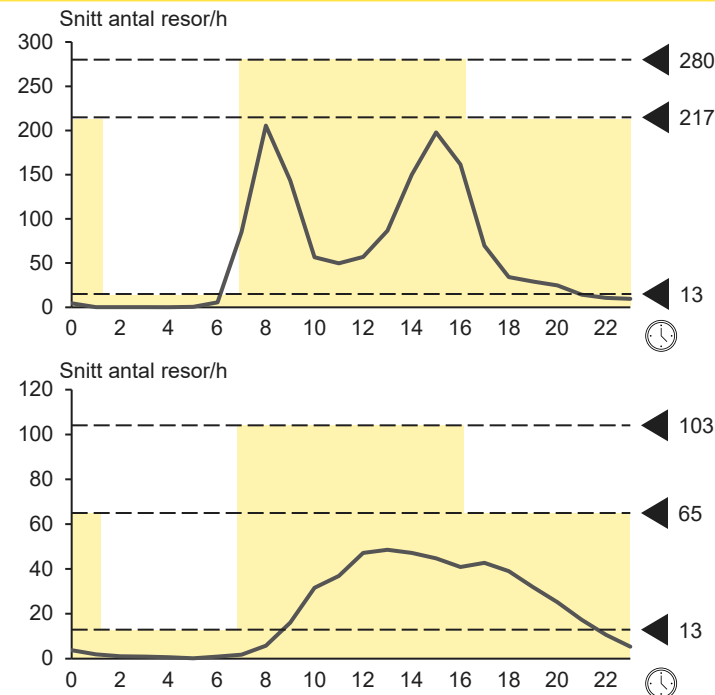
Kom ihåg att kurvan i graferna avser genomsnitt per timme och behovet för enskilda timmar kan variera stort (ref. sida 14)

Täckningsgrad av antal resor per klockslag och regiform¹

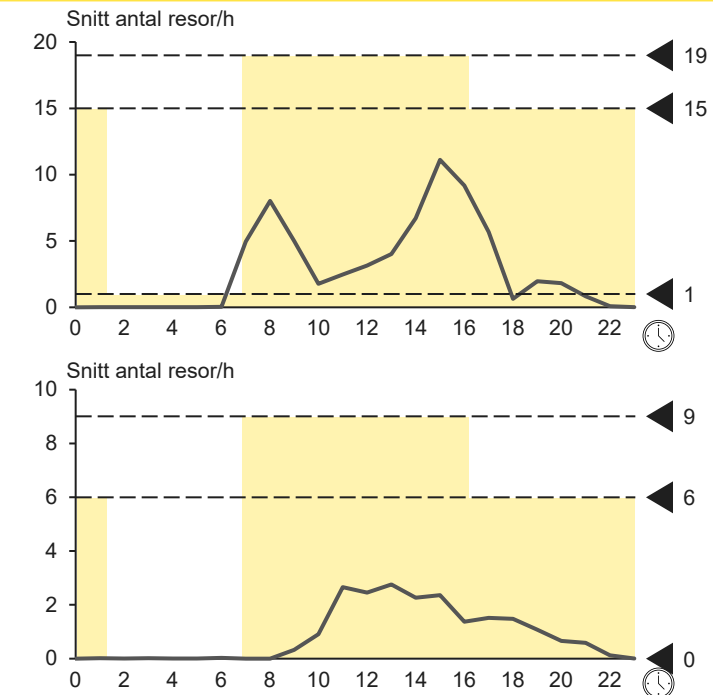
Personbil



Rullstolsbuss



Rullstolstaxi



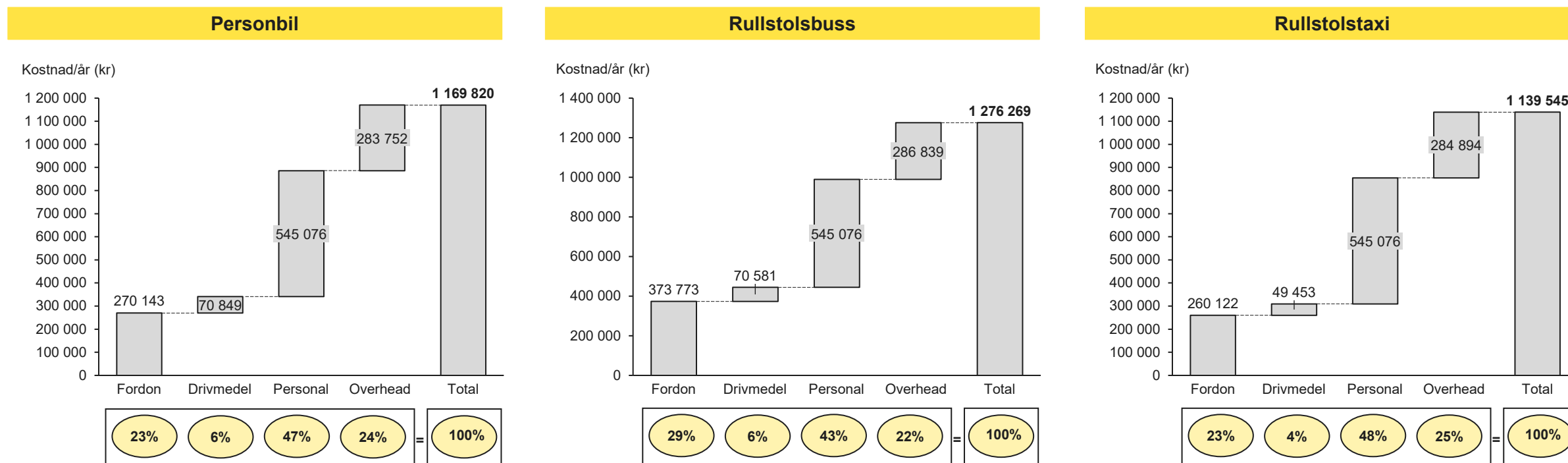
Dimensionering utifrån totala max-värdet under en timme innebär att detta alternativ har full kapacitet hela dygnet inkl. vardagar och helger.

¹Behovskurvan avser genomsnittligt behov under året



För alternativ 1 avser ~46% av kostnaderna personal och ~25% avser leasingavgifter

Översikt årlig kostnad per fordon i egen regi¹



Majoriteten av kostnaderna ligger inom ramen för indexkorgen för serviceresor med undantag för drivmedelskostnaderna som ligger något lägre².

¹Fordonskostnader inkluderar leasingavgift (inklusive service, reparation, försäkring, däckbyte etc). Drivmedel baseras på 12,5 km/resa för personbil, 10,7 km/resa för rullstolsbuss och 14 km/resa för rullstolstaxi. Personalkostnader inkluderar lön, sociala avgifter, pensionsavsättning och semesterersättning för 1 förare. Overheadkostnader inkluderar fordonsskatt, trängselskatt, alkohol, parkering, lokalhyra för parkering och personalytor, kostnader för utbildning, rekrytering, licenser, telefon samt. lön, sociala avgifter, pensionsavsättning och semesterersättning för övrig personal. Kostnader för personbil avser HVO-drivna fordon. Fordonskostnader för eldrivna fordon uppgår till 224 880 kr, drivmedel till 8 602 kr och overheadkostnader till 283 753 kr. ²Indexkorg för serviceresor: Nyfordonsanskaffning 5-15%, drivmedel 10-25%, personalkostnader (LCI) 50-60 %. Källa: Taxiförbundet.

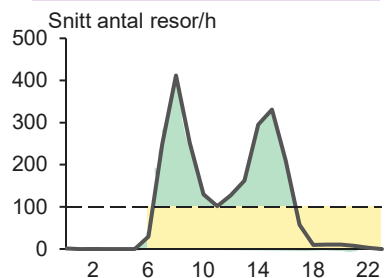


För alternativ 2A estimeras utförande i en mix av extern och egen regi kosta ~ 380 MSEK år 2030

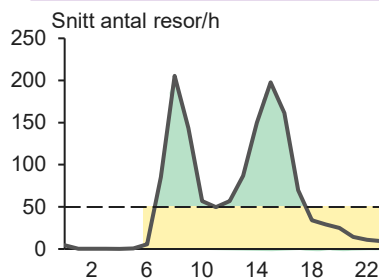
Utvärdering av alternativ 2A: Avvägd mix av extern och egen regi

Täckningsgrad av behov av antal resor per klockslag under vardagar

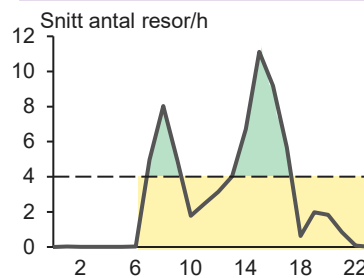
Personbilar



Rullstolsbuss

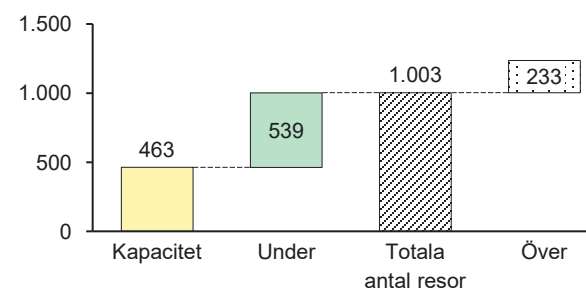


Rullstolstaxi



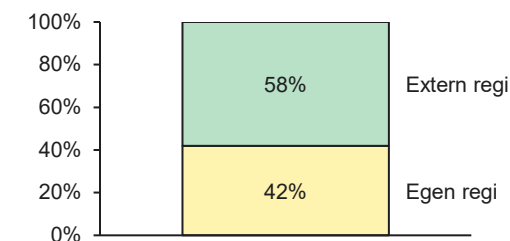
Kapacitet (tusentals)

Antal resor/år



Fördelning regiform

Andel av resor



Antal fordon och förare fördelat per pass i egen regi

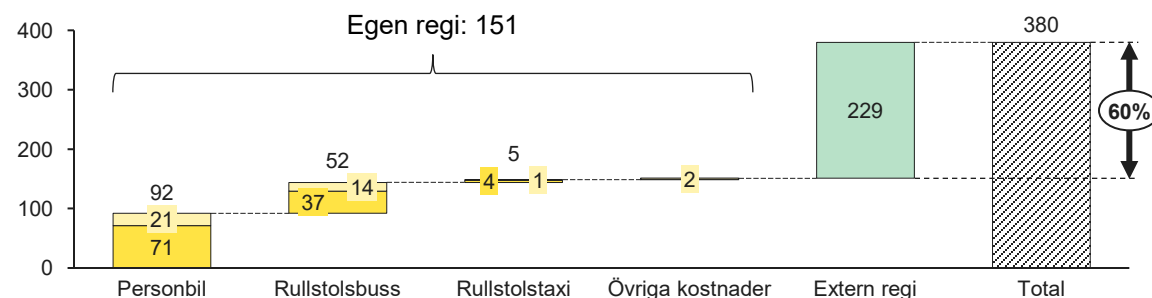
	Vardag			Helg		
	06-15	15-00	00-06	06-15	15-00	00-06
Personbil ²	46	46	0	0	0	0
Rullstolsbuss	24	24	0	0	0	0
Rullstolstaxi	2	2	0	0	0	0
Total	146			0		

¹Då 21% av resorna avser uppdragsresor innebär det att ungefär 80 MSEK av kostnaderna inte kommer belasta Stadsmiljöförvaltningen.

Fördelning av kostnader (MSEK)¹

Totala kostnader/år (mseK)

Fordonskostnader Personalkostnader



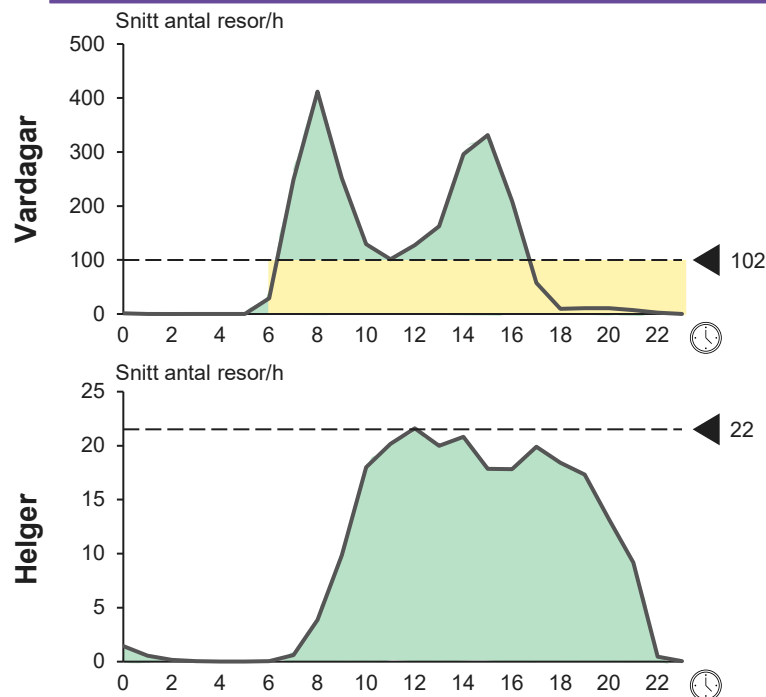


Alternativ 2A innebär att ca 42% av behovet hanteras i egen regi

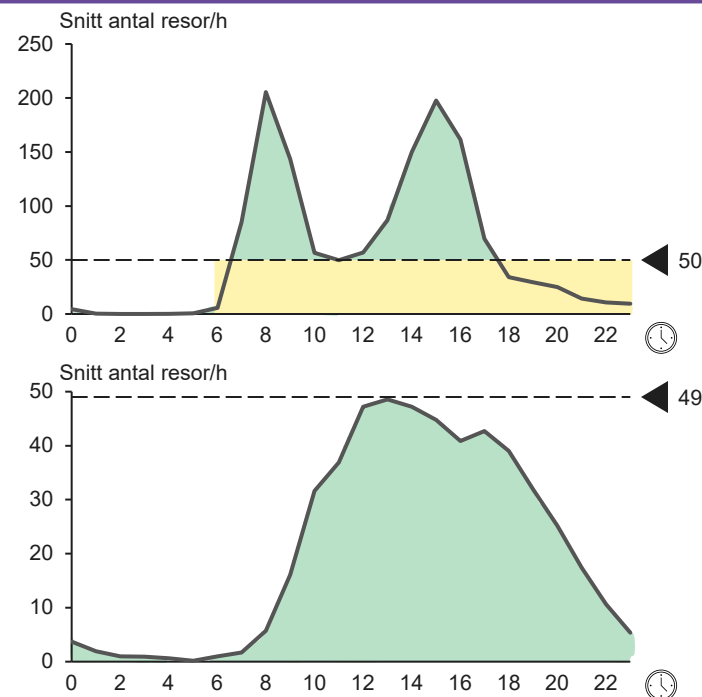
Täckningsgrad av antal resor per klockslag och regiform¹

Egen regi Extern regi

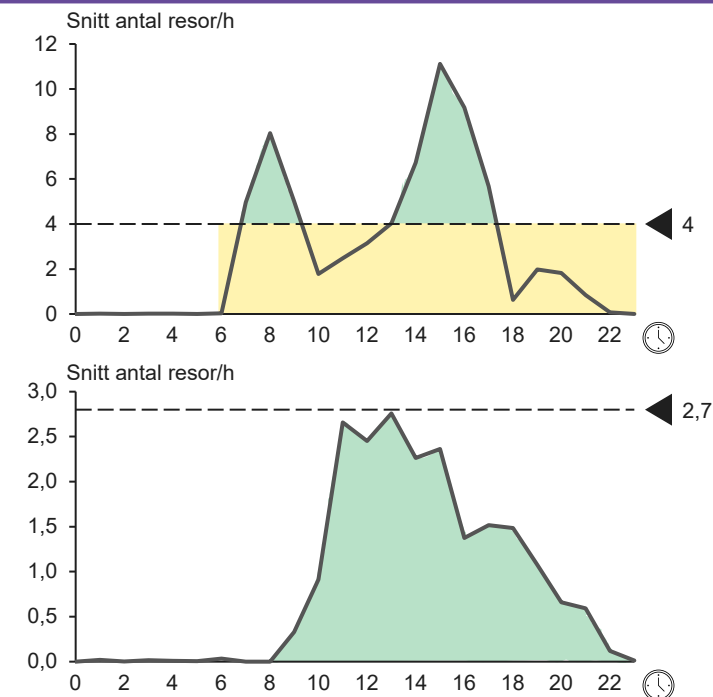
Personbil



Rullstolsbuss



Rullstolstaxi



Grundbehovet under den tid behovet är som störst (vardagar dag och kväll) täcks i egen regi, underkapacitet vid toppar och övrig tid hanteras i extern regi.

¹Behovskurvan avser genomsnittligt behov under året

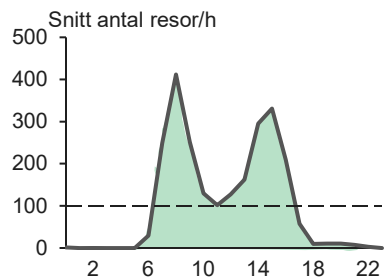


För alternativ 2B estimeras utförande i en mix av extern och egen regi kosta ~ 484 MSEK år 2030

Utvärdering av alternativ 2B: Rullstolsbuss i egen regi, resten i extern

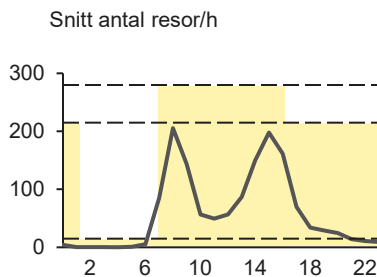
Täckningsgrad av behov av antal resor per klockslag under vardagar

Personbilar



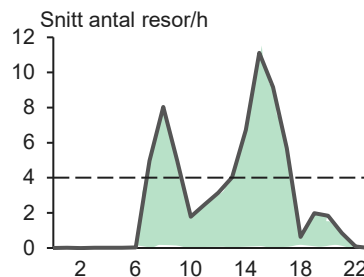
Antal fordon: 0 st

Rullstolsbuss



Antal fordon: 136 st

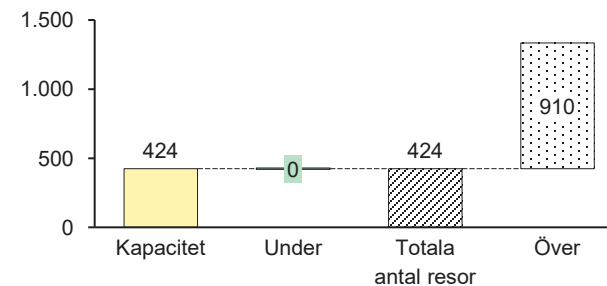
Rullstolstaxi



Antal fordon: 0 st

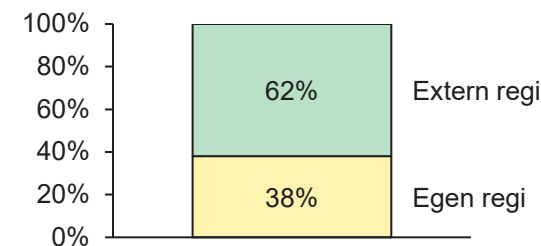
Kapacitet rullstolsbuss (tusentals)

Antal resor/år



Fördelning regiform

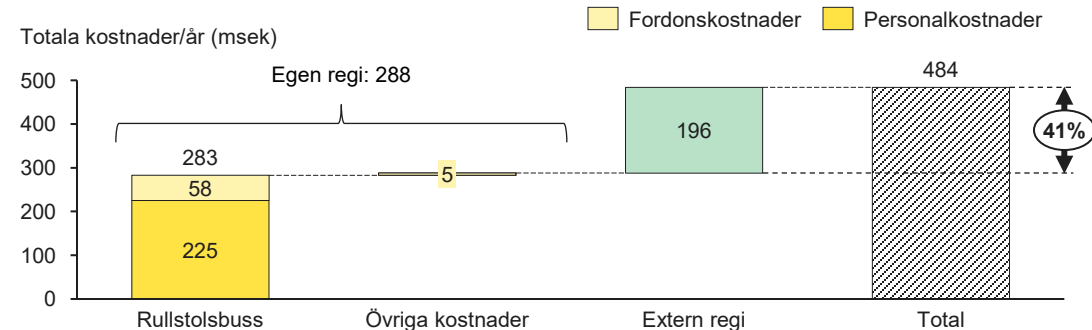
Andel av resor



Antal fordon och förare fördelat per pass i egen regi

	Vardag			Helg		
	07-16	16-01	01-07	07-16	16-01	01-07
Personbil	0	0	0	0	0	0
Rullstolsbuss	136	106	6	50	32	6
Rullstolstaxi	0	0	0	0	0	0
Total	248			88		

Fördelning av kostnader (MSEK)¹



¹Då 21% av resorna avser uppdragsresor innebär det att ungefär 101 MSEK av kostnaderna inte kommer belasta Stadsmiljöförvaltningen.

Observera att kapacitetsutnyttjandet mellan trafikslagen behöver analyseras. Rullstolsbussarna som inte är "i tjänst" kan nyttjas för t.ex. personbilstrafik vilket medför lägre kostnader för personbilstrafik i extern regi.

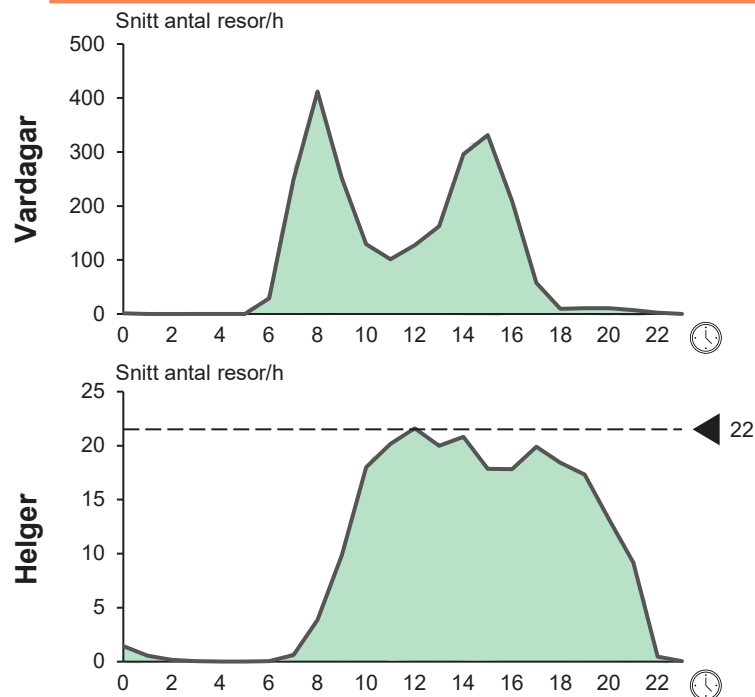


Alternativ 2B innebär att ca 38% av behovet hanteras i egen regi

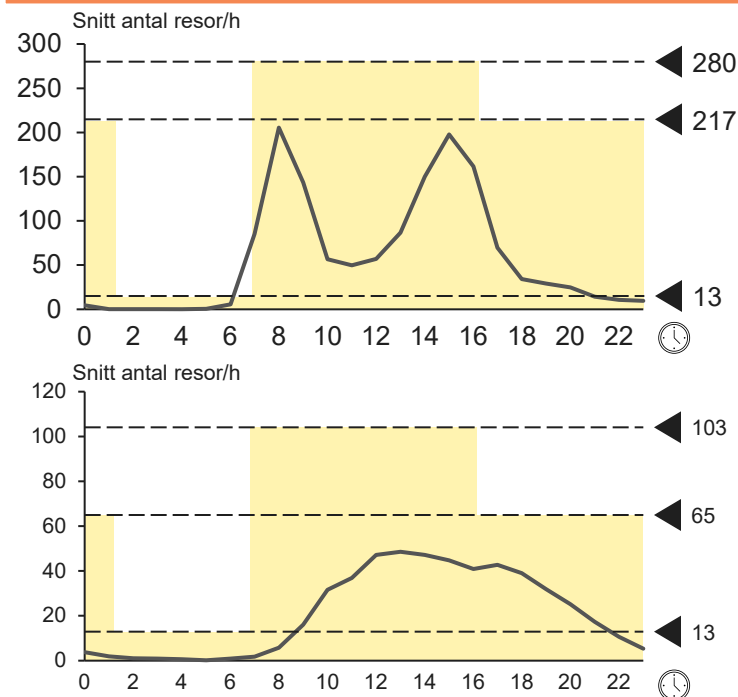
Täckningsgrad av antal resor per klockslag och regiform¹

Egen regi Extern regi

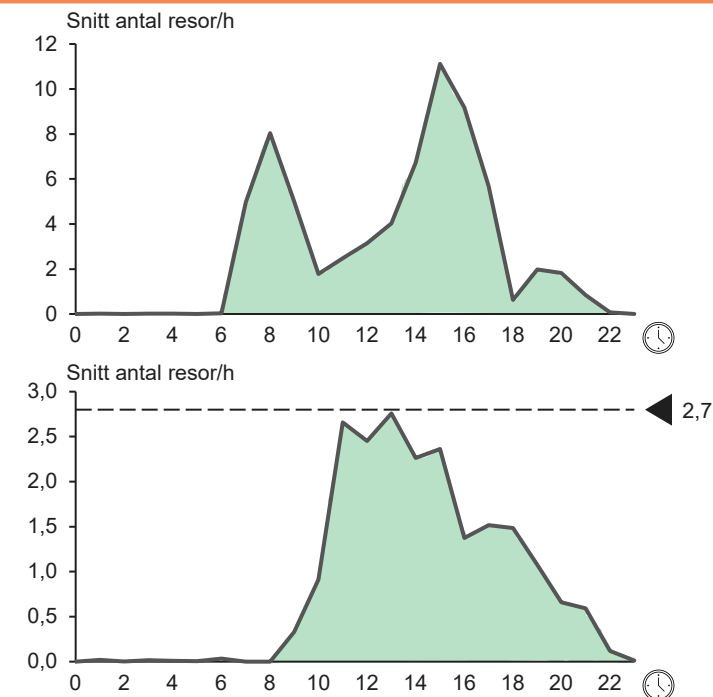
Personbil



Rullstolsbuss



Rullstolstaxi



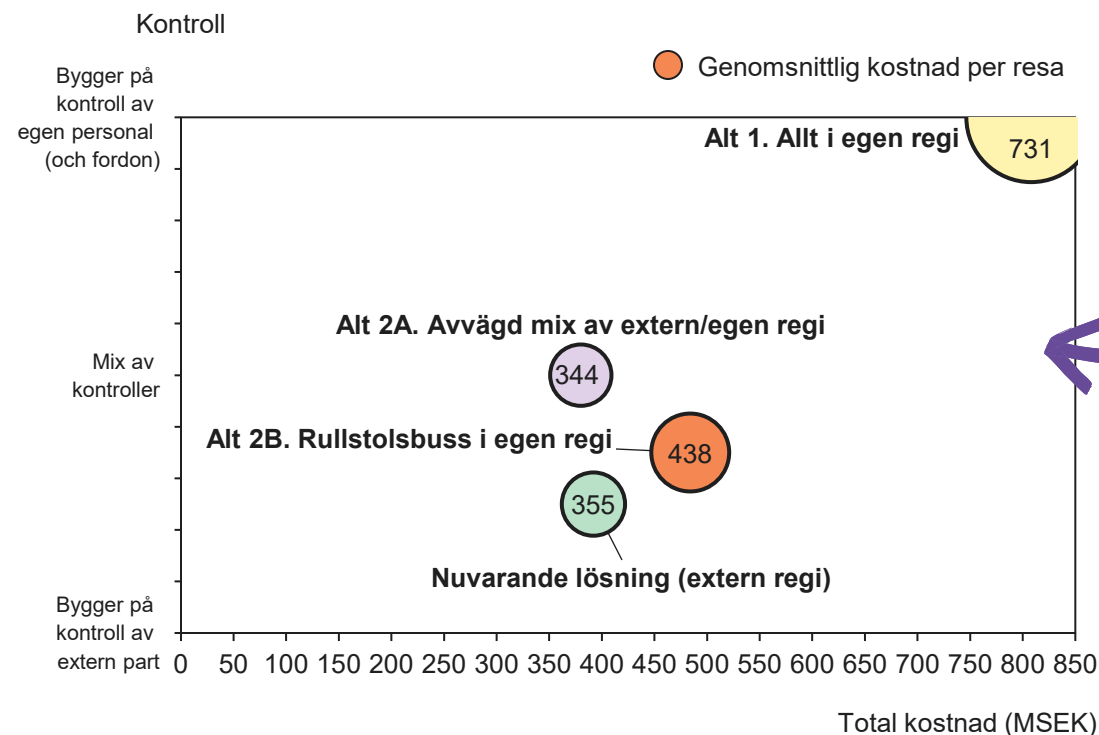
Grundbehovet under den tid behovet är som störst (vardagar dag och kväll) täcks i egen regi, underkapacitet vid toppar och övrig tid hanteras i extern regi.

¹Behovskurvan avser genomsnittligt behov under året



Bedömningen av lämplig regiform behöver även beakta interna förmågan och strategisk vikt

Översikt alternativ för utförande av serviceresor



Intern förmåga

Hög

Observera att ett fordonsslag såsom rullstolsbuss är en kritisk resurs, där denna är kritisk för brukare/nyttjare, till skillnad från en personbil som t.ex. inte har specialanpassad utrustning och har andra utbildningskrav.

Opportunistisk
(Göra eller köpa)

Göra

Medel

Köpa

Investera
(Göra eller köpa)

Låg

Låg

Medel

Hög

Strategisk vikt

Vid en mix i extern och egen regi där överkapaciteten minimeras, är kostnaderna lägre än utförande helt i både extern och egen regi. Samtidigt ökar möjligheten att kontrollera sociala, ekonomiska och ekologiska faktorer ju större del som utförs i egen regi. Detta bör beaktas i kombination med intern förmåga och strategisk vikt.¹

¹Noteras bör att kostnader för befintlig verksamhet såsom exempelvis transportplanerare, kundservicemottagare, leverantörsuppföljning och upphandling inkluderas inte i kostnaderna för de olika alternativen.

Sammantaget är den största skillnaden, vid sidan av kostnad, möjligheten till kontroll



Utvärdering av alternativ: samtliga områden för alla alternativ

Perspektiv	Parameter	Nuvarande lösning – Extern regi		Alternativ 1 – Egen regi		Alternativ 2A och 2B - Mix	
		Nuläget	Kontroll	Jämf. nuläget	Kontroll	Jämf. nuläget	Kontroll
Ekonomisk	Kostnadseffektivitet i utförandet	Hög		Negativ		Negativ	
	Kvalitet i utförandet av tjänsten	Hög		I nivå		I nivå	
	Utförare fullt ut kvalitetskontrollerade	Medium		Positiv		Positiv	
Social	Goda arbetsförhållanden för föraren	Medium		Positiv		Positiv	
	Trygghet i utförandet av tjänsten	Hög		I nivå		I nivå	
	Sysselsättning långt ifrån arbetsmarknaden	Låg		Positiv		Positiv	
Ekologisk	Effektivt och klimatsmarta körbeteenden	Medium		Positiv		Positiv	
	Förnyelsebar fordonsflotta	Medium		I nivå		I nivå	
Näringsliv	Stödja små- och medelstora bolag	Hög		Negativ		Negativ	

Den största skillnaden jämfört med nuvarande lösning i extern regi är möjligheten till egen kontroll av utförandet, jämfört med kravställning i upphandlingen och kontinuerliga uppföljningar kring dess efterlevnad av leverantörsbasen.

- Ingen kontroll
 Delvis kontroll
 Fullständig kontroll/ansvar över utförandet
 Låg egen kontroll
 Hög egen kontroll

5

Rekommendation

Analysen rekommenderas att kompletteras med analyser för fullständig bedömning



Göteborgs
Stad

Sammanfattning

- Stadens behov av serviceresor konstateras variera kraftigt beroende på tidpunkt och dag. Det skiftade behovet nyttjar flexibiliteten som extern regi möjliggör, vilket leder till en stor kostnadseffektivitet.
- Även om trafikplaneringen skulle kunna minska behovsskiftningar (fordon och förare), genom exempelvis ytterligare ökad samåkningsgrad och slingor, kommer en stor andel egen regi troligtvis innebära betydligt högre kostnader med risk för en låg total beläggning på fordon för att täcka det varierande behovet under dygnet.
- Kvaliteten, tryggheten och kravställningen upplevs idag relativt hög samtidigt som regiformen stödjer näringslivet. Dock bedöms kontrollen, i en riskbransch, som relativt låg, i förhållande till egen regi.
- Utifrån analysen tydliggörs att en verksamhet helt i egen regi nästan är dubbelt så kostsam som dagens externa regi. Även att tillhandahålla full kapacitet av rullstolsbussar i egen regi blir mer kostsamt än dagens externa regi. Möjliga synergier har inte analyserats.
- Med en mix där dagtidsresor går över i intern regi och på det sättet optimerar högt utnyttjande av dessa fordon i egen regi har potential att vara totalt sett mer ekonomisk fördelaktig. Samtidigt behöver konsekvensen på totalen ytterligare värderas, då utredningen inte analyserat konsekvenserna av t.ex. att 40% av resorna frångår de externa utförarna.
- För att maximera kostnadseffektiviteten bör en kombination av egen och extern regi övervägas. Analysen pekar på att egen regi som kan täcka grundbehovet och extern regi hanterar topparna, möjliggör en minskad överkapacitet och ökad kontroll.
- Analysen har dock inte bedömt vilken mix av egen regi (fordon, geografier, tidpunkter, behovstäckning) och fortsatt extern regi som bör vara mest lämplig för staden. Inte heller har bedömts andra sysselsättningsmöjligheter för egna anställda förare vid överkapacitet, för att ytterligare öka kostnadseffektiviteten
- Analysens resultat bygger på tillgänglig data och de redovisade antaganden som har lagts till grund för utvärderingen. För att erhålla mer preciserade resultat krävs ytterligare fördjupning

Rekommenderade analyser för fortsatt arbete

1

Detaljera analysen kring alternativ för mix. Syftet är att få fram två väl avvägda realistiska alternativ som kan utvärderas mer i detalj. Analysen kan här tex detaljeras per geografiskt område för att tydligare identifiera möjlig fördelning av regiform baserat på behov i olika områden. Även komplettering av förändringar i internt arbete avseende tex leverantörs-kontroll och upphandling.

2

Detaljera konsekvenser på extern regi vid skifte till mix enligt ovan. En förändring av mixen till t.ex. 40% egen regi eller att hela trafikslag (t.ex. rullstollstaxi) utförs i egen regi kan få konsekvenser på extern prisbild, personalförsörjning och i övrigt branshpåverkan.

3

Tydliggör och detaljera övriga ekonomiska, sociala och ekologiska perspektiv för de, enligt ovan, tydliggjorda realistiska alternativen.

4

Se över möjligheterna till förbättrat dataunderlag. Syftet är att möjliggöra ytterligare ruttoptimering t.ex. genom att bättre förstå samåkningsmöjligheter, positionering/väntezoner och ruttplanering.



Göteborgs
Stad

§ 42 Ärendenummer SMF-2023-05487

Svar på uppdrag att utreda förutsättningarna för att bedriva hela eller större delar av verksamheten gällande serviceresor i egen regi

Beslut

1. Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget (KF 2023-06-08 § 13) att utreda förutsättningarna för att bedriva hela eller större delar av verksamheten gällande serviceresor i egen regi för fullgjort.
2. Stadsmiljönämnden beslutar att ge stadsmiljöförvaltningen i uppdrag att utreda vidare förutsättningarna och konsekvenserna för en kombination av utförande av serviceresor i egen samt extern regi.

Tidigare behandling

Stadsmiljönämnden 2025-02-07 § 20

Handlingar

Stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande

Slutrapport Utredning serviceresor egen regi

Stadsmiljöförvaltningens presentation visad för stadsmiljönämnden 2025-02-07

Yrkanden

Karin Pleijel (MP) och Peter Hedberg (KD) yrkar bifall till stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande.

Propositionsordning

Ordföranden finner att det endast finns ett förslag till beslut, nämligen yrkanden om att bifalla stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande, och finner bifall.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunfullmäktige

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-12-20

Ärendenummer SMF-2023-05487

Handläggare

Anna Brandt

Marie Omerain Blomqvist

E-post: anna.brandt@stadsmiljo.goteborg.se,

marie.blomqvist@stadsmiljo.goteborg.se

Stadsmiljöförvaltningens svar på uppdrag att utreda förutsättningarna för att bedriva hela eller större delar av verksamheten gällande serviceresor i egen regi

Förslag till beslut

1. Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget (KF 2023-06-08 § 13) att utreda förutsättningarna för att bedriva hela eller större delar av verksamheten gällande serviceresor i egen regi för fullgjort.
2. Stadsmiljönämnden beslutar att ge stadsmiljöförvaltningen i uppdrag att utreda vidare förutsättningarna och konsekvenserna för en kombination av utförande av serviceresor i egen samt extern regi.

Sammanfattning

Stadsmiljöförvaltningen har av Göteborgs Stads kommunfullmäktige fått i uppdrag (2023-06-08 § 13) att utreda förutsättningarna för att bedriva hela eller större delar av verksamheten gällande serviceresor i egen regi. Då en större del av verksamheten redan bedrivs i egen regi, föreslog förvaltningen en avgränsning av uppdraget att gälla frågan huruvida stadsmiljöförvaltningen i egen regi ska utföra de resor som idag upphandlas att utföras av extern part, vilket bifölls av nämnden.

En extern konsult upphandlades i syfte att genomföra utredningen, och uppdraget har genomförts under hösten 2024 i samarbete mellan konsult (KPMG) och berörda verksamheter på förvaltningen inom avdelning Mobilitet och Serviceresor.

Utredningen har genomförts genom analys utifrån aktuella volymer serviceresor och hur de fördelar sig över tid, såväl under året (säsong) som under veckodagar och dygn (klockslag) samt i form av restyper (färdtjänst, daglig verksamhet samt uppdragsresor som till exempel skolskjuts och tjänsteresor) med olika fordonstyper (personbil, rullstolsbuss, rullstolstaxi). Här konstateras att det råder en stor variation av volymen resor över dygnet, med toppar i morgontrafiken och eftermiddagstrafiken (högtrafik), vilket skapar utmaningar för ett alternativ med resor helt i egen regi. Analysen inkluderar även identifierade faktorer som kan påverka framtida behov och kostnader, indexuppräknningar till 2030 samt modellering av olika scenarier.

Resultatet av analys och modellering visar att nuvarande lösning med resor utförda i extern regi estimeras att kosta ca 392 mnkr år 2030, att jämföra med ca 808 mnkr i 100 % egen regi, dvs. en dryg dubbling av kostnaden. Det beror främst på att den kapacitet som krävs i fordon och personal för att även täcka toppbelastningen är så kostnadsdrivande. Det innebär att vi idag utnyttjar flexibiliteten som möjliggörs i externt utförande på ett bra sätt i förhållande till det varierade resebehovet.

Alternativet med utförande av serviceresor helt i egen regi innebär dock möjlighet till full kontroll i utförandet av resor, samtidigt som det ska nämnas att förvaltningen som beställare ställer höga krav på våra leverantörer och att serviceresorna har en övergripande god kvalitet, i linje med riket. Resenärerna är överlag trygga och även här ligger vi i linje med riket. Utredningen pekar därmed på att möjligheterna till ökad kvalitet genom egen regi är relativt begränsad.

Utredningen belyser även möjligheterna till en lösning med en kombination av egen regi samt extern regi, där den senare används primärt för att just täcka toppbelastningen. Fördelen med en sådan hybridlösning är att kostnaderna blir lägre än ovan alternativ samtidigt som kommunen får större ägandeskap och möjlighet till styrning kring till exempel utförandet av resor, fordonsinnehav samt personalsammansättning. Dock behöver en sådan hybridlösning utredas mer utförligt kring lämplig fördelning av egen regi respektive extern regi samt konsekvensanalys utifrån de ekonomiska, ekologiska och sociala perspektiven, vilket förvaltningen förespråkar.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Den utredning som under hösten genomförts visar att övertagande av samtliga resor från extern upphandlad leverantör till utförande i egen regi skulle innebära en dryg dubbling av kostnaderna för förvaltningen och staden (från en estimerad kostnad om ca 392 mnkr för extern regi till en estimerad kostnad om 808 mnkr år 2030 för 100 % egen regi).

Staden utfärdar drygt en miljon serviceresor årligen och dessa sker med olika fordonstyper och med olika intensitet över dygnet och året. Resorna utförs med personbil, rullstolsbuss eller rullstolstaxi. Rullstolsbussar finns i olika varianter, där de största har plats för en person som reser sittande i sin rullstol och nio sittande i säten, medan den minsta rullstolsbussen har plats för två personer i rullstol och fem sittande i säten. I bussarna kan man resa med alla typer av rullstolar.

Rullstolstaxi, även kallad rullstolsbil har fyra sittplatser och plats för en person som reser sittande i sin rullstol), beroende på resenärens behov.

Vidare utförs olika typer av resor, varav majoriteten (ca 51 % av resorna) utgörs av färdtjänstresor, följt av resor till och från daglig verksamhet (ca 28 % av resorna) och slutligen uppdragsresor, i huvudsak skolskjuts (ca 21 % av resorna). Resor i personbil är vanligast i samtliga fall. Övriga fordon förekommer i samtliga typer av resor också.

Det råder en kraftig variation i antalet utförda resor beroende på tid och dag, vilket skapar utmaningar vid dimensioneringen av egen regi, inte minst för att kunna erbjuda goda arbetsvillkor. Resorna utförs främst under vardagar, mellan kl. 06-10 och kl. 14-17 (högtrafik) med ett lågt behov däremellan. Under helgerna är behovet av resor lägre och sammanfattningsvis konstateras att variationen av utförda resor är stor mellan dagarna.

Mot bakgrund av detta är slutsatserna i utredningen att vi idag utnyttjar flexibiliteten som möjliggörs i externt utförande, fördelat på sex leverantörer, på ett bra sätt i förhållande till det varierade resebehovet. Leverantörerna utför således körningar för andra beställare då de inte används av staden, fränsett de som är upphandlade på fasta pass i syfte att ge oss en förutsägbär och tillgänglig basvolym.

Utredningen visar också att en stor andel egen regi som täcker ett varierat behov skulle innebära högre kostnader och låg beläggning på egna fordon.

Av genomförda analyser och beräkningar i utredningen framgår att en lösning som den vi har idag till år 2030 är hälften så kostnadskrävande som en lösning med 100 % egen regi. Vid övergång till utförande av även resor helt i egen regi skulle förvaltningen behöva en betydligt större budgetram samt att befintliga egenavgifter skulle behövas höjas rejält.

Med tanke på att vi idag är den största beställaren av samhällsbetalda resor i Göteborgsregionen och är en av de största i Västra Götaland har vi en stor påverkansfaktor på näringslivet och taxibranschen i synnerhet. Vi upphandlar idag trafik för ca 300 mnkr per år. Ett övertagande av utförande av resor i helt egen regi skulle således ha påverkan på målsättningarna i Göteborgs stads näringslivsstrategiska program, särskilt mål 3:

Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som har bäst klimat för företagande och innovation.

Detta mål har fokus på näringslivsklimatet och att skapa gynnsamma förutsättningar för nya företag att etableras, befintliga företag att växa och innovationer att utvecklas.

Ett fullständigt övertagande av resor i egen regi skulle påverka befintliga avtalsleverantörer och dess underleverantörer genom minskat kundunderlag, i vissa fall drastiskt. Å andra sidan skulle staden behöva anställa personal för att utföra resorna, men frågan är även hur regionens övriga beställare skulle drabbas. Det troliga är än färre aktörer på marknaden, med minskad konkurrens som följd.

Till skillnad från utförande av resor i helt egen regi, visar utredningen att en kostnadseffektivitet möjligen kan erhållas vid en kombination av egen och extern regi för utförandet av resorna, där egen regiresorna täcker grundbehovet och extern regi täcker topparna. Fördelen med denna kombination är att det skulle minska behovet av överkapacitet i organisationen. Genomförd utredning har i det här läget inte omfattat en djupare analys av möjlig kombination av resor i egen samt extern regi, men visar att kostnaden kan landa på samma nivå eller högre än om vi skulle behålla extern regi av resorna. Det troliga är inte att kvaliteten på utförandet av resor skulle förändras i större omfattning men vi skulle överta ägarskapet av utförande av en viss andel resor, inklusive upphandling av fordon samt rekrytering av och sociala villkor för chaufförer.

Bedömning ur ekologisk dimension

I enlighet med målsättningarna i Göteborgs stads miljö- och klimatprogram 2021-2030 ska staden minska klimatpåverkan från transporter. Häre anges målvärde för 2023 att 100 % av stadens fordon ska vara fossilfria, vilket också ställs som krav i våra upphandlingar av trafik till serviceresor, och följs upp genom att trafikföretagen lämnar drivmedelsredovisning till oss löpande och vi dessutom genomför inspektioner av fordonen utifrån olika kvalitetsaspekter.

Vid egen regi och därmed egna fordon får vi full rådighet över upphandling av fordon. Med en eventuell kombination av egen regi och extern regi skulle vi ha full rådighet och kontroll över våra egna fordon och fortsätta utföra vår kontroll på den del som är leverantörernas fordon i enlighet med idag.

Våra krav, såväl våra interna som på externa parter är avgörande för att bidra till den ekologiska dimensionen och våra interna mål i staden, genom Miljö- och klimatprogrammet. Här har vi ett stort ansvar oavsett aktör, särskilt med den stora fordonsflotta och de många transporter som utförs inom serviceresor årligen. Genom kraven bidrar vi till en snabbare omställning mot fossilfritt, även för de fordon i extern regi som också används gentemot andra beställare inom regionen.

I kravställningen på leverantörerna har vi fokus på miljöledningssystem och fordonens drivmedel, tillsammans med sparsam körning för att begränsa tjänstens bränsleförbrukning och utsläpp av koldioxid, kväveoxider och partiklar

- Leverantören ska vidta särskilda miljöledningsåtgärder
- Leverantören ska säkerställa att fordonen uppfyller miljöstandarder och är anpassade för eldrift eller biogas
- Leverantören ska främja sparsam körning

I dagsläget ställs krav på fossilfria fordon, och nyregistrerade personbilar som trafikföretagen inköper med ett första registreringsdatum fr o m 2024-02-01 ska vara elfordon och uppfylla kraven för "Fordonskrav för personbil" och "Elfordon". Kraven måste vara rimliga så att extern leverantör, men även vi som potentiell leverantör i helt egen eller kombinerad regi, kan leva upp till kraven, där leverans av fordon är avgörande. Våra avtalsperioder varierar för olika avtal, men löper normalt i 4-5 år, i linje med fordonens (personbil och rullstolstaxi) bedömda livslängd, då de kör ca 6 000 mil i genomsnitt per bil och år. Rullstolsbussar har en längre livslängd.

Om vi bedrev serviceresor i helt egen, alternativt kombinerad regi, är det rimligt att vi skulle våga testa fordon med ny teknik mer och vara delaktiga i innovations- och utvecklingsprojekt i högre grad, till exempel kring elfordon, laddinfrastruktur, autonom buss med mera. Men redan idag ställer vi krav på trafikföretagen att i första hand välja fordon som till exempel tillåter tekniken Geofencing, för att vi som stad ska kunna testa tekniken Geofencing som är en digital, geografisk zon där uppkopplade fordon kan styras på olika sätt. Förvaltningen ersätter trafikföretaget för de merkostnader (utrustning och installation) som uppstår i samband med test om det skulle vara aktuellt.

Idag trafikleder vi redan den fasta trafiken med egna trafikledare. Genom fast trafik i egen eller kombinerad regi, jämfört med extern regi, skulle alltså trafikledningen från vår sida fortlöpa med fokus på att styra förarnas körning för att minska vägtrafikarbetet och antalet körda km. Vi skulle i högre grad äga kompetensutvecklingen till förarna om effektiv körning samt ha möjlighet att installera mjukvara i fordonen för att påverka körningen så att den blir mindre belastande på miljö och fordonet i sig. Vissa företag i branschen har själva installerat detta, drivna av egna incitament, men vi som kravställare har också möjlighet att göra det i våra upphandlingar.

Bedömning ur social dimension

Avseende den sociala dimensionen skulle trafik i helt eller delvis egen regi innebära att vi hade större ägarskap över det sociala ansvaret gentemot förarna, inte minst kring arbetsvillkor. Det var en av anledningarna till att staden i och med det nya avtalet 2016 valde att upphandla fast trafik (genom de gröna bilarna), utöver att skapa större stabilitet och försäkra oss om en viss kvot av fordon som alltid skulle vara tillgänglig, särskilt vid högt trafik morgon och eftermiddag.

Idag ställer vi som beställare krav på de externa utförarna bland annat avseende ekonomisk stabilitet, organisation och förare, för att försäkra oss om seriösa aktörer och en god kvalitet i utförandet. Krav ställs även på uppföljning av till exempel avtalade villkor), policyer, följsamhet av lagar samt fordonens utformning.

I sammanhanget bör nämnas att taxibranschen har sina utmaningar genom till exempel hård konkurrens från företag med plattformsbaserade affärsmodeller som kopplar samman förare och passagerare via en app, till skillnad från traditionella taxibolag som ofta har en egen fordonsflotta och anställda förare. Taxibranschen har även utmaningar med tuffa arbetsvillkor, där många förare arbetar långa timmar med osäkra löner och utan tillräckliga sociala skyddsnät. Detta gör det svårt att attrahera och behålla kvalificerade förare (Transportarbetaren).

Vidare är säkerheten för både förare och passagerare en ständig utmaning. Det finns behov av bättre säkerhetsåtgärder och utbildning för att hantera risker som rån och våld (Svenska taxiförbundet).

För oss som beställare är det viktigt med sociala krav och vi har fokus på trafiksäkerhet och funktionalitet för att möta resenärernas behov men även att säkerställa god arbetsmiljö i en bransch med låg kollektivavtalsäckning och sämre arbetsvillkor:

- Leverantören ska säkerställa att fordonen är anpassade efter resenärernas behov
- Leverantören ska följa antidiskrimineringslagar och uppfylla arbetsrättsliga villkor
- Leverantören ska ha policyer för trafiksäkerhet, alkohol- och drogfrihet samt för nödlägen
- Leverantören ska ha en dokumenterad uppförandekod

Oavsett regi ska egentligen inte kund påverkas. Servicegraden ska vara lika hög oavsett, vilket vi säkerställer genom krav i våra avtal gentemot leverantör, bland annat genom krav på deltagande i de utbildningar vi håller i. Vi ligger också i linje med rikets kvalitetsnivåer. Vi kan dock utgå från att vi hade haft lättare att ha kontroll över genomförda utbildningar för respektive förare vid egen regi.

Vid egen eller kombinerad regi för resor skulle vi som förvaltning äga processen för rekryteringarna av förare och därmed större möjlighet att rikta oss till andra grupper än de som traditionellt söker sig till branschen, till exempel fler kvinnor. Det ska även nämnas att resor i stadens regi innebär att fordonen inte längre är taxifordon, förarna behöver därmed inte taxilegitimation, vilket då skulle underlätta rekrytering. Anställningarna skulle lyda under gällande kollektivavtal i staden.

Ur krisberedskapssynpunkt eller vid krigssituation är en egen fordonsflotta och personal en fördel. Samtidigt är det viktigt att värna fordonen för den samhällstjänst de faktiskt utför inom serviceresor, och som bäst behöver dem.

Den utredning som genomförts under hösten förespråkar en kombination med omkring 40 % av trafikvolymen i egen regi och ca 60 % i extern regi. Detta alternativ skulle innebära behov av två-skift för 70 fordon som är i drift kl. 06.00-15.00 respektive kl. 15.00-00.00. Förvaltningens bedömning är att en sådan lösning skulle behöva byggas upp under några år, och behöver i detalj utredas vidare för att bedöma samtliga aspekter, inte minst de sociala.

Samverkan

Ärendet har inte varit aktuellt för samverkan.

Bilagor

1. 20241108 Slutrapport Utredning serviceresor egen regi

Ärendet

Denna skrivelse avser att svara upp på uppdraget genom den utredning som genomförts och beskriva dess resultat, så att uppdraget kan förklaras fullgjort.

Då utredningen visar på en positiv potential av utförande av serviceresor i en kombination av egen respektive extern regi förordar förvaltningen att nämnden uppdrar åt förvaltningen att djupare utreda förutsättningarna och konsekvenserna för en sådan lösning.

Beskrivning av ärendet

Stadsmiljöförvaltningen har av Göteborgs Stads kommunfullmäktige fått i uppdrag (2023-06-08 § 13) att utreda förutsättningarna för att bedriva hela eller större delar av verksamheten gällande serviceresor i egen regi.

Stadsmiljöförvaltningen återkom till stadsmiljönämnden med en återsrapportering om avgränsningarna för uppdraget för beslut, genom skrivelse daterad 2023-10-31, Dnr SMF-2023-05487. I skrivelsen anförde förvaltningen att eftersom en stor del av verksamheten i dagsläget redan bedrivs i egen regi att frågan skulle avgränsas till huruvida stadsmiljöförvaltningen i egen regi ska utföra de resor som idag upphandlas att utföras av extern part, vilket bifölls av stadsmiljönämnden.

Stadsmiljöförvaltningen har därefter utrett förutsättningarna för att bedriva hela eller större delar av verksamheten gällande serviceresor i egen regi. Eftersom en betydande del av stadsmiljöförvaltningens arbete redan drivs i egen regi (se nedan) innebär avgränsningen av kommunfullmäktiges uppdrag att gälla frågan huruvida förvaltningen i egen regi ska utföra de resor som idag upphandlas att utföras av extern part.

Följande uppdrag utförs idag i egen regi:

- Beställningscentral (bokar färdtjänst- och flexlinjeresor)
- Trafikledning (trafikleder och förebygger och minimerar problem i trafiken)
- Kundservice (hanterar kundtjänst och återkommande resor så som skolskjuts)
- Trafikplanering och Logistik (analyserar verksamhetens trafik)
- Avtal och Uppföljning (projektleder upphandlingar och avtalsansvar)
- Tillstånd (utreder färdtjänst- och riksfärdtjänstären – myndighetsutövning)

Följande uppdrag upphandlas att utföras av extern part:

- Utförande av trafikuppdrag (särskilda persontransporter)
- Utförande av riksfärdtjänstresor
- Utförande av resor i annan kommun (RIAK)
- Trafikledning under nattlig jour
- Tillköp av kollektivtrafik från Västra Götalandsregionen (VGR)

Metod

Utredningen har genomförts genom insamling av data, analys av nuläge samt omvärldsanalys kring faktorer som kan påverka kostnadsläget fram till 2030, etablering av scenarios samt utvärdering av alternativa regiformer (extern, egen, delad), av KPMG med stöd av företrädare för stadsmiljöförvaltningen.

Utredningen har genomförts i följande steg:

1. **Kartläggning av nuläget** inkluderar behovsanalys (t.ex. mängd av resor, längd på resor och fordonstyper som utför resor) utifrån tjänst, tid, dag och åldersgrupp samt vilken påverkan som nuvarande lösning (extern regi) har på de olika perspektiven, i såväl utförande som kravställning.
2. **Utveckling av scenarios** som inkluderar omvärldsanalys och identifiering av faktorer som kan påverka/förändra behovs- och kostnadsbilden under kommande åren.
3. **Utvärdering av alternativ** (fortsatt i extern regi, helt i egen regi och ett hybridalternativ).
4. **Rekommendation av ytterligare analyser och faktorer** att beakta vid val av regiform.

Utredningens fokus har varit den ekonomiska utvärderingen av olika regiformer – utförande i egen regi, utförande i extern regi samt utförande i en kombination av dessa former. Även kostnadseffektivitet och kvalitet i utförandet har inkluderats. Även ekologiska och sociala perspektiv, liksom näringslivsperspektivet har berörts men i begränsad omfattning.

Underlag

Staden utfärdar drygt en miljon (1039 960) serviceresor årligen med dominans av färdtjänst i personbil:

- ca 51 % av resorna årligen är färdtjänstresor, varav ca 62 % utförs med personbil, 36 % utförs med rullstolsbuss och 2 % med rullstolstaxi.
- ca 28 % av resorna årligen är till och från daglig verksamhet, varav ca 61 % utförs av personbil, 37 % utförs med rullstolsbuss och 2 % utförs med rullstolstaxi
- ca 21 % av resorna är uppdragsresor (förklara!), varav ca 68 % utförs med personbil, 30 % utförs med rullstolsbuss och ca 2 % utförs av rullstolstaxi.

Stadsmiljöförvaltningen har av Göteborgs Stads kommunfullmäktige fått i uppdrag (2023-06-08 § 13) att utreda förutsättningarna för att bedriva hela eller större delar av verksamheten gällande serviceresor i egen regi.

Stadsmiljöförvaltningen återkom till stadsmiljönämnden med en återrapportering om avgränsningarna för uppdraget för beslut, genom skrivelse daterad 2023-10-31, Dnr SMF-2023-05487. I skrivelsen anförde förvaltningen att eftersom en stor del av verksamheten i dagsläget redan bedrivs i egen regi att frågan skulle avgränsas till huruvida stadsmiljöförvaltningen i egen regi ska utföra de resor som idag upphandlas att utföras av extern part, vilket bifölls av stadsmiljönämnden.

Stadsmiljöförvaltningen har därefter utrett förutsättningarna för att bedriva hela eller större delar av verksamheten gällande serviceresor i egen regi. Eftersom en betydande del av stadsmiljöförvaltningens arbete redan drivs i egen regi (se nedan) innebär avgränsningen av kommunfullmäktiges uppdrag att gälla frågan huruvida förvaltningen i egen regi ska utföra de resor som idag upphandlas att utföras av extern part.

Följande uppdrag utförs idag i egen regi:

- Beställningscentral (bokar färdtjänst- och flexlinjeresor)
- Trafikledning (trafikleder och förebygger och minimerar problem i trafiken)
- Kundservice (hanterar kundtjänst och återkommande resor så som skolskjuts)
- Trafikplanering och Logistik (analyserar verksamhetens trafik)
- Avtal och Uppföljning (projektleder upphandlingar och avtalsansvar)
- Tillstånd (utreder färdtjänst- och riksfärdtjänstären – myndighetsutövning)

Följande uppdrag upphandlas att utföras av extern part:

- Utförande av trafikuppdrag (särskilda persontransporter)
- Utförande av riksfärdtjänstresor
- Utförande av resor i annan kommun (RIAK)
- Trafikledning under nattlig jour
- Tillköp av kollektivtrafik från Västra Götalandsregionen (VGR)

Metod

Utredningen har genomförts genom insamling av data, analys av nuläge samt omvärldsanalys kring faktorer som kan påverka kostnadsläget fram till 2030, etablering av scenarios samt utvärdering av alternativa regiformer (extern, egen, delad), av KPMG med stöd av företrädare för stadsmiljöförvaltningen.

Utredningen har genomförts i följande steg:

5. **Kartläggning av nuläget** inkluderar behovsanalys (t.ex. mängd av resor, längd på resor och fordonstyper som utför resor) utifrån tjänst, tid, dag och åldersgrupp samt vilken påverkan som nuvarande lösning (extern regi) har på de olika perspektiven, i såväl utförande som kravställning.
6. **Utveckling av scenarios** som inkluderar omvärldsanalys och identifiering av faktorer som kan påverka/förändra behovs- och kostnadsbilden under kommande åren.
7. **Utvärdering av alternativ** (fortsatt i extern regi, helt i egen regi och ett hybridalternativ).
8. **Rekommendation av ytterligare analyser och faktorer** att beakta vid val av regiform.

Utredningens fokus har varit den ekonomiska utvärderingen av olika regiformer – utförande i egen regi, utförande i extern regi samt utförande i en kombination av dessa former. Även kostnadseffektivitet och kvalitet i utförandet har inkluderats. Även ekologiska och sociala perspektiv, liksom näringslivsperspektivet har berörts men i begränsad omfattning.

Underlag

Staden utfärdar drygt en miljon (1039 960) serviceresor årligen med dominans av färdtjänst i personbil:

- ca 51 % av resorna årligen är färdtjänstresor, varav ca 62 % utförs med personbil, 36 % utförs med rullstolsbuss och 2 % med rullstolstaxi.
- ca 28 % av resorna årligen är till och från daglig verksamhet, varav ca 61 % utförs av personbil, 37 % utförs med rullstolsbuss och 2 % utförs med rullstolstaxi
- ca 21 % av resorna är uppdragsresor (förklara!), varav ca 68 % utförs med personbil, 30 % utförs med rullstolsbuss och ca 2 % utförs av rullstolstaxi.

Behoven av resor varierar mellan åldersgrupper, tid och dag:

- Det råder stor variation mellan åldersgrupper i antalet resor, vilket måste beaktas för att möta det förändrande behovet under de kommande åren utifrån den demografiska utvecklingen i staden
 - de äldre åldersgrupperna har flest resenärer (färdtjänst) men reser mer sällan vilket får en stor påverkan på antalet resor
 - de yngre åldersgrupperna har däremot färre resenärer (uppdragsresor och daglig verksamhet) men reser betydligt mer
- Det råder kraftig variation beroende på tid och dag, vilket skapar utmaningar vid dimensioneringen av egen regi för att matcha det fluktuerande behovet om goda arbetsvillkor ska uppnås. Balans kring kapacitet och efterfrågan blir därför viktig.
 - behovet har två stora toppar under vardagarna, 06-10 och 14-17, med ett lågt behov däremellan
 - under helgerna finns däremot ett lägre behov då 7 % av resorna genomförs här, majoriteten mellan kl. 10-21
 - variationen är också stor mellan dagarna vilket gör att en genomsnittlig dag skiljer sig betydligt jämfört med max-värdet
- Trafikplanering, verktyg för att reglera det skiftande behovet kring när och hur resorna äger rum
 - samplaneringen och nyttjandet av slingor får en stor påverkan på behovet och därigenom vilken kapacitet som varje fordon har i antalet genomförda resor
 - även om samåkningen kan minska behovet av fordon och förare, kommer fortfarande störst behov att finnas ovan nämnda tider.

Sammantaget innebär det varierande behovet av resor att en ändamålsenlig dimensionering i egen regi försvåras.

Förvaltningens bedömning

Den genomförda utredningen ger följande slutsatser;

- Stadens behov av serviceresor varierar kraftigt beroende på tidpunkt och dag, vilket utnyttjar flexibiliteten i externt utförande.
- Trafikplanering, genom exempelvis ökad samåkningsgrad och slingor, kan minska behovsskiftningar, men en stor andel egen regi som täcker ett varierat behov skulle innebära högre kostnader och låg beläggning på egna fordon.
- Upplevd kvalitet och trygghet är relativt hög, där regiformen stödjer näringslivet, men möjligheten till kontroll är lägre jämfört med egen regi.
- Utifrån analysen tydliggörs att en verksamhet helt i egen regi ungefär är drygt dubbelt så kostsam som dagens externa regi.
- En mix där dagtidsresor går över i egen regi kan optimera utnyttjandet av fordonen och vara mer ekonomiskt fördelaktig, men konsekvenserna och ingående antaganden behöver ytterligare värderas.
- För kostnadseffektivitet bör rätt kombination av egen och extern regi övervägas, där egen regi täcker grundbehovet och extern regi topparna, vilket skulle minska överkapaciteten och öka kontrollen.
- Analysen har inte fastställt vilken mix av egen och extern regi som är mest lämplig för staden, eller alternativ för att sysselsätta egna förare/fordon vid överkapacitet för ökad kostnadseffektivitet.
- Den fortsatta utredningen bör detaljera analysen kring alternativ för mix (t.ex. utifrån behov i olika geografiska områden), konsekvenser för extern regi vid ett skifte samt övriga ekonomiska, sociala och ekologiska perspektiv för realistiska alternativ.

Förvaltningen bedömer att alternativet med övertagande av resor helt i egen regi är för kostnadsdrivande och heller inte kostnadseffektivt att genomföra i förhållande till det förvaltningen, och framförallt resenärerna, skulle vinna på denna lösning. Kundnöjdhet och trygghet ligger redan högt idag och i linje med rikets nivåer. Förvaltningen skulle dock erhålla ökad möjlighet till styrning avseende utförandet av resor, fordonsflotta, personalsammansättning och personalvillkor. Samtidigt skulle detta innebära stora konsekvenser på marknaden där leverantörer och dess underåkare skulle förlora den största beställaren i Göteborgsregionen, med troliga konsekvenser på övriga beställare i regionen då marknaden minskar.

Utifrån utredningen är dock en kombination av egen regi för basvolymen respektive extern regi för toppvolymen (hybridlösning) relevant att utreda vidare på en mer detaljerad nivå. Hybridlösningen skulle bara avse den fasta trafiken, dvs. den rörliga trafiken skulle behöva fortsätta upphandlas. En sådan utredning bör belysa olika kombinationsalternativ och deras effekter ur ekonomiskt, ekologiskt och socialt perspektiv, på en djupare nivå. Här är faktorer som behov i olika geografiska områden samt konsekvenser för extern regi vid ett skifte etcetera viktiga att ha med i beaktande.

Skälen för en fortsatt utredning av en hybridlösning grundar sig främst i att den inte är lika kostnadsdrivande och skulle troligen hamna i kostnadsnivå med dagens lösning, eller

något högre, samtidigt som vi får utökat ägandeskap och rådighet över utförandet av en del av resorna och därmed fordonen och tillkommande personal och dess villkor. Lösningen skulle rent konkret innebära behov av utökning av verksamheten med fordon och uppställningsplatser samt personal i form av chaufförer och administrativ personal (trafikledning mm) vilket man alltså skulle behöva titta vidare på.

När leverantör inte kan leverera de trafikvolymen som avtalats av olika skäl är det ytterst resenärerna som drabbas, i regel med förseningar som följd. Från och till har vi haft utmaningar med leverantörer som inte kan leverera avtalade volymen trafik, vilket under hösten 2024 eskalerat. För att inte drabba resenärerna har vi på förvaltningen intensivt arbetat med att omplanera resor samt hitta ersättningstrafik.

Mot bakgrund av ovanstående samt utredningens samlade resultat förespråkar förvaltningen att alternativet utredning av utförande av resor helt i egen regi härmed förklaras fullgjort men att alternativet utförande av resor i en kombination av egen och extern regi utreds vidare i ett nästa steg, avseende förutsättningar och konsekvenser med utgångspunkt i den ekonomiska, ekologiska och sociala dimensionen.

Jenny Olsson

Anders Ramsby

Avdelningschef Mobilitet och
serviceresor

Förvaltningsdirektör