



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 kollektivavtalstäckning 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 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:

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