



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-03-12

Ärendenummer SMF-2024-01982

Handläggare

Bjarne Johansson, Andreas Kask

Telefon: 031-368 29 41, 031-365 59 54

E-post: bjarne.johansson@stadsmiljo.goteborg.se

andreas.kask@stadsmiljo.goteborg.se

Upphandling av Serviceresor 2027 avseende fasta volymer för tjänstepass

Förslag till beslut

1. Stadsmiljönämnden godkänner upphandling av Serviceresor 2027 avseende fasta volymer för tjänstepass, med trafikstart 2027-02-01 till ett belopp om 1 600 miljoner SEK för en avtalsperiod på 60 månader, samt ger stadsmiljöförvaltningen i uppdrag att genomföra upphandlingen och inköp samt teckna avtal.

Sammanfattning

Göteborgs Stad är enligt lag skyldig att tillhandahålla särskilda persontransporter som bland annat omfattar transporter som färdtjänst och skolskjuts. Dessa transporter kräver särskilda beslut eller tillstånd och genomförs under specifika förutsättningar, vilket skiljer dem från den allmänna kollektivtrafiken som är öppen för alla.

Stadsmiljöförvaltningen i Göteborgs Stad ansvarar för flera aspekter av stadens offentliga rum och transporter, inklusive samhällsbetalda resor. Detta inkluderar serviceresor såsom: Färdtjänstresor, Särskoleresor, Skolresor, LSS-resor, Dagliga verksamhetsresor, Flexlinjeresor, Tjänsteresor samt Särskilda uppdragsresor mm därav behöver denna upphandling genomföras.

För att kunna genomföra denna upphandling och skapa en förutsägbarhet för marknaden under kommande avtalsperiod, så bör alla eventuella politiska beslut som kan komma att påverka denna upphandling vara tagna senast under maj 2025, så att en förutsägbar upphandlingen kan publiceras under juni 2025. Om så inte blir fallet så kommer stadsmiljöförvaltningen vara tvungna att skriva in reservationer som kan komma att bli kostnadsdrivande alternativt att inga anbud kommer in, se vidare under respektive dimension.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Inköpsvärdet inom de nuvarande trafikavtalen som hanterar Serviceresor, Tjänstepass (fast trafik) är drygt 260 miljoner SEK/år.

Inför denna upphandling finns fler faktorer att ta hänsyn till än vid tidigare upphandlingar, bland annat utredningen kring egen regi och eventuella andra politiska beslut som kan komma att påverka garantivolymer och avtalsperiodens längd (möjlighet att säga upp avtalet i förtid).

Dessa osäkerhetsfaktorer kan komma att påverka det bedömda inköpsvärdet negativt då anbudsgivare kan behöva ta höjd för detta, då bland annat deras fordonsinvesteringar avseende primärt SPC-fordon (specialfordon) inte hinner skrivas av under avtalsperioden.

Om förutsättningarna och behov i stort är det samma som i dagens trafikavtal bedöms kommande inköpsvärde ligga på ca 1 600 miljoner SEK (ca 320 miljoner SEK/år) i för hela avtalsperioden (60 månader) inkluderat avtalsperiodens kommande indexjusteringar.

Kommande anbudspriser är svåra att förutsäga, men kan utifrån rådande yttre omständigheter både nationellt och internationellt komma att påverka om det trafikavtal som följer på upphandlingen ryms inom den bedömda ekonomiska ramen eller inte.

Stadsmiljöförvaltningen ser i nuläget att det bör rymmas inom den ekonomiska ramen då bland annat ett nytt index (servicereindex) kommit till som används för att reglera kostnaderna för serviceresor. Det ersätter det tidigare Taxiindex och består av en indexkorg med fem kostnadskomponenter som bättre kommer att spegla de faktiska kostnaderna för serviceresor och säkerställa affärsneutralitet i avtalen. Denna förändring syftar till att göra kostnadsjusteringar mer rättvisa och transparenta för både beställare och trafikföretag.

Det beräknade avtalsvärdet i dagens penningvärde uppskattas till 1 600 miljoner SEK under en femårsperiod. Det uppskattade värdet kan komma att förändras på grund av politiska beslut som kan komma att påverka avtalsperiodens längd samt avtalade volymer, till exempel det pågående ärendet "Egen regi", samt inkomna anbudspriser.

Om det visar att inkomna anbudspriser inte ryms inom ramen för detta tjänsteutlåtande så kommer ett kompletterande förslag till ekonomisk ram läggas fram innan tilldelning.

Bedömning ur ekologisk dimension

Genom långsiktigt ställda miljökrav kommer den upphandlade trafikens negativa miljöpåverkan, inte minst på luftkvaliteten, kunna minskas. Genom krav på än mer miljövänliga fordon dess drivmedel och fordonsunderhåll samt en ytterligare utvecklad trafikoptimering genom det nya reseplaneringssystemet. Detta är exempel på krav i avtalen som bidrar till att minska klimatpåverkan. De trafikvolymer som stadsmiljönämnden genom dess förvaltning upphandlar är så stora att det påverkar hela den regionala marknadens miljöutveckling inom taxinäringen.

Miljökraven i denna trafikupphandling har direkt påverkan på flera av målen i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021 - 2030, och har indirekt påverkan på än fler.

Bedömning ur social dimension

Åldersgrupper som väntas påverkas särskilt

I åldersgruppen 0 - 19 år i Göteborg har 3,9 procent (2024-12-31) färdtjänstillstånd, medan motsvarande siffra i åldersgruppen 80+ är 50 procent (2024-12-31). Utifrån färdtjänstresenärernas sammansättning har upphandling av trafik mindre påverkan på barn utifrån barnperspektivet än vuxna och framförallt äldre resenärer.

Den trafik som upphandlas används även för skolskjuts och då primärt för barn med funktionsnedsättning. I vissa fall finns det endast en skola i Göteborg som kan tillgodose behovet för barn med vissa typer av funktionsnedsättningar. Utan tillgång till skolskjuts

finns risk att barns skolplikt inte kan fullgöras och kan även påverka barns familjesituation negativt.

Genom den fasta volymen som upphandlas i detta trafikavtal får trafikföretagen ett bestämt schema att köra utifrån med garanterad ersättning från oss. Detta innebär att samma fordon och förare ofta hämtar barnen. På så sätt får eleverna möjlighet till en större regelbundenhet i sina resor och möten med färre förare, vilket underlättar för dem i deras vardag. Avtalet omfattar också olika fordonstyper, så som bland annat SPC-fordon (specialfordon), vilka är bättre anpassade ur ett tillgänglighetsperspektiv och möjliggör för barn med olika typer av funktionsnedsättningar att kunna resa.

Jämställdhet

Förare inom den traditionella taxinäringen är ett mansdominerat yrke med inte ovanligt mer än 95 procent män. Tidigare avtal har visat att det går att påverka genom att medvetandegöra frågan och att skapa incitamentssystem för jämnare könsfördelning i förarkåren, vilket gjort att vissa enskilda företag nu har mer än 20 procent kvinnliga förare.

När Göteborgs Stad fortsätter att erbjuda trafikavtal med fasta körscheman, garanterad ersättning och profilerade fordon som bara får köra samhällsbetalda resor öppnar vi upp intresset för personer från andra servicerelaterade yrkeskårer att börja köra våra uppdrag. Intentionen är att inte bara personer från mansdominerade yrken är intresserade, utan även att fler kvinnor söker sig till dessa uppdrag och detta kan få en bättre återspeglning mot resenärsgруппerna.

Mångfald och Integration

Inom de företag som bedöms vara potentiella anbudsgivare är förare som är födda i ett annat land än Sverige kraftigt överrepresenterade. Inte sällan är det ett instegsjobb för nya svenskar in på den svenska arbetsmarknaden, samt även en möjlighet för företagande för nya svenskar. Det är därför av vikt att beakta frågor kring förares anställningsvillkor och småföretags möjligheter.

Funktionsnedsättning och Mänskliga rättigheter

Enligt avdelning mobilitet och serviceresors verksamhetsplan 2024 innebär målbilden om social hållbarhet följande:

”Människor har olika förutsättningar att röra sig i staden. Vi arbetar för hållbara färd sätt med hänsyn till individens förutsättningar och med fokus på hälsosamma och miljövänliga vanor, idag och i framtiden. Avdelningen arbetar för att staden ska vara tillgänglig, trafiksäker, trygg och sammanhängande.”

Till detta har förvaltningen kopplat olika aktiviteter såsom att:

- Stadens verksamheter ska bemöta personer med funktionsnedsättning på ett normmedvetet sätt med individens behov i centrum
- Stadens verksamheter ska säkerställa tillgång till flexibla och tillgängliga transporter så att personer med funktionsnedsättning kan förflytta sig på lika villkor som andra.

Denna upphandling bedöms vara med och skapa bättre förutsättningar så att målbild och kopplade aktiviteter kan uppfyllas.

Övrigt

Nuvarande trafikavtal består av en fast volym och fasta körscheman, garanterad ersättning och profilerade fordon som bara får köra samhällsbetalda resor.

Genom att fortsätta att upphandla trafikavtal med en fast volym och fasta körscheman, garanterad ersättning samt profilerade SPC-fordon (specialfordon) som bara får köra samhällsbetalda resor är vår intention att fortsätta bibehålla en ny typ av yrkeskår i branschen för persontransporter.

För att än bättre kunna trafikoptimera och hantera resenärsbehovet i högtrafiktider, så kommer kravet på profilerade PB-fordon (personbilar) som inte utför uppdrag på heltid (utan endast utför *delade pass*) tas bort i kommande trafikavtal för att än bättre kunna öppna upp marknaden för dessa fordon under icke högtrafiktider, så att de kan utföra uppdrag för andra uppdragsgivare/resenärer i lågtrafiktider och förvaltningen kan ändå ställa krav på arbetsrättsliga villkor. Detta kommer totalt sett att skapa ett än bättre resursutnyttjande ur ett helhetsperspektiv.

Delade pass innebär att trafikföretagen utför uppdrag för stadsmiljöförvaltningen under några timmar på för- respektive eftermiddagen under högtrafiktider på vardagar.

Samverkan

Stadsmiljöförvaltningen har inte funnit att samverkan med fackliga organisationer behövts.

Bilagor

Ärendet

Stadsmiljönämnden i Göteborgs Stad ansvarar för flera aspekter av stadens offentliga rum och transporter, inklusive samhällsbetalda resor. Detta inkluderar bland annat serviceresor såsom: Färdtjänstresor, Särskoleresor, Skolresor, LSS-resor, Dagliga verksamhetsresor, Flexlinjeresor, Tjänsteresor samt Särskilda uppdragsresor mm därav behöver stadsmiljönämnden ta beslut om att denna upphandling ska genomföras.

Beskrivning av ärendet

Stadsmiljöförvaltningen har idag trafikavtal avseende serviceresor som löper ut 2027-01-31. Då nuvarande trafikavtal avseende serviceresor löper ut och det fortfarande finns ett behov. Detta innebär att motsvarande trafikavtal som omfattar serviceresor inom färdtjänstområdet måste upphandlas.

Göteborgs Stads färdtjänstområde omfattar Göteborgs kommun samt de närliggande kranskommunerna Ale, Alingsås, Härryda, Kungsbacka, Kungälv, Lerum, Lilla Edet, Mölndal, Partille, Stenungsund, Tjörn och Öckerö.

Serviceresor är ett brett begrepp, som till stor del består av det som benämns som särskilda persontransporter. Särskilda persontransporter är samlingsnamnet för bland annat färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts. Syftet med dessa transporter är att resenärer med särskilda behov ska ha möjlighet att resa. Riksfärdtjänst omfattas inte av denna upphandling.

Särskilda persontransporter är transporter och ersättningar för transporter som kräver särskilt beslut eller tillstånd, alternativt genomförs under särskilda förutsättningar. På det sättet skiljer sig de särskilda persontransporterna från kollektivtrafiken, som är öppen för alla. Särskilda persontransporter styrs av egna lagar. De lagar som reglerar särskilda persontransporter är rättighets- eller ersättningslagar och är:

- Lagen (1997:736) om färdtjänst
- Lagen (1997:735) om riksfärdtjänst
- Skollagen (2010:800)
- Lagen om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor

Utöver dessa resor inkluderas även LSS-resor, Daglig verksamhetsresor och särskilda uppdragsresor i begreppet serviceresor.

Stadens behov att lösa transporter för kommunala tjänstemän inkluderas normalt också inom ramen när serviceresor upphandlas.

Förvaltningens bedömning

Stadsmiljöförvaltningens bedömning är att en ny upphandling är nödvändig för att kunna tillhandahålla serviceresor (som bland annat omfattar transporter som färdtjänst och skolskjuts) och som Göteborgs Stad enligt lag är skyldig att tillhandahålla.

Jenny Olsson

Avdelningschef
mobilitet och serviceresor

Anders Ramsby

Förvaltningsdirektör