Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2026-06-01
Ärendenummer SMF-2026-00307

Handläggare
Patricia Anselmo, Bjarne Johansson
Telefon: 031-368 28 74, 031-368 29 41
E-post: patricia.anselmo@stadsmiljo.goteborg.se
bjarne.johansson@stadsmiljo.goteborg.se

Inköpsbeslut gällande Serviceresor 2028 avseende rörliga volymer för avrop (Fordonsgrupp)

Förslag till beslut

Stadsmiljönämnden ger stadsmiljöförvaltningen i uppdrag att genomföra upphandling och inköp samt teckna avtal för upphandling av serviceresor 2028 avseende rörliga volymer för avrop (fordonsgrupp) med trafikstart 2028-07-01 till ett belopp om 360,8 miljoner kronor för en avtalsperiod på 48 månader.

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 november 2026, så att en förutsägbar upphandlingen kan publiceras under december 2026. 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.

Fordonsgruppsavtal innebär en i förväg definierad volym av fordon som ska stå Stadsmiljöförvaltningen (Beställaren) till förfogande för avrop och betalas primärt vid nyttjande och inga garanterade volymer om inget annat överenskommits genom t ex konverterat fordonsgruppspass.

Fordonsgruppsavtalet är nödvändigt som komplettering i högtrafiken för att möjliggöra en så god totalekonomi som möjligt i trafiken. Att tillgodose efterfrågan på resor enbart med fast trafik och garanterade volymer (Serviceresor 2027, Tjänstepass) skulle medföra en betydande ökning av trafikkostnaderna.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Inköpsvärdet inom de nuvarande trafikavtalen som hanterar serviceresor, rörliga volymer för avrop (Fordonsgrupp) är ca 90,2 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 volymer och möjligheter 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 av personbilar som drivs av fossilfria eller förnybara drivmedel (exempelvis elbilar) 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 360,8 miljoner SEK (ca 90,2 miljoner SEK/år) i dagens penningvärde för hela avtalsperioden (48 månader) inkluderat avtalsperiodens kommande indexjusteringar.

Kommande anbudspriser är svåra att förutsäga, men kan utifrån rådande yttre omständigheter både nationellt och internationellt komma att påverkas 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 (servicereseindex) 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. Framför allt avseende drivmedelskostnaderna som i hög grad påverkas av omvärldsfaktorer som verksamheten inte råder över, såsom förändringar i energipriser, skatter och internationella händelser. Detta medför osäkerhet i kostnadsutvecklingen och kan påverka verksamhetens ekonomi under avtalsperioden.

Det beräknade avtalsvärdet i dagens penningvärde uppskattas till 360,8 miljoner SEK under en fyraårsperiod. Det uppskattade värdet kan komma att förändras på grund av politiska beslut som kan komma att påverka avtalsperiodens längd samt avropade volymer.

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 fossilfria eller förnybara drivmedel kommer den upphandlade trafikens negativa miljöpåverkan, inte minst på luftkvaliteten, kunna minskas. Kraven utformas i enlighet med gällande lagstiftning och kommunens övergripande miljöambitioner. 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 4,8 procent (2025-12-31) färdtjänsttillstånd, medan

motsvarande siffra i åldersgruppen 80+ är 50,2 procent (2025-12-31). Utifrån färdtjänstresenärernas sammansättning har upphandling av trafik generellt mindre påverkan på barn utifrån barnperspektivet än vuxna och framförallt äldre resenärer. Upphandlingen av rörliga volymer för avrop är särskilt viktig för färdtjänstresenärer i skolåldern, då dessa volymer skall användas för peak-tider för exempelvis skolskjuts.

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.

Avtalet omfattar också olika typer av PB-fordon (personbilar), som ska vara anpassade ur ett tillgänglighetsperspektiv och möjliggöra 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 eventuellt en ny ersättnings- och allokeringsmodell med tider primärt på under högtrafiktider vardagar: 06:30 – 08:59 och 14:00 – 16:59, så öppnas eventuellt intresset upp för personer från andra servicerelaterade yrkeskårer att börja köra våra uppdrag, som kanske inte önskar att arbeta heltid och på kvällar och nätter. Intentionen är att inte bara få personer från mansdominerade yrken intresserade, utan även att fler kvinnor söker sig till dessa uppdrag och detta kan få en bättre återspegling mot resenärsgrupperna.

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

Avdelningen mobilitet och serviceresors verksamhetsplan för 2026 har uppdraget: Tillgänglig mobilitet för alla.

Vilket formuleras som: Mobilitet och serviceresor skall utformas så att det möjliggör resande för personer med olika behov och förutsättningar.

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

Processer och händelser utanför vår verksamhet som eventuellt kan komma att påverka verksamheten under avtalsperioden är:

- Befolkningstillväxt och därtill en åldrande befolkning
- Förarbrist, drivmedelspriser samt eventuell inflation (pga. världsläget)
- Bristande konkurrens

Nuvarande trafikavtal består av rörliga avropsvolymer utan garanterad ersättning: Vilket innebär att trafikföretagen tar en stor risk om Stadsmiljöförvaltningen avtalsmässigt allokerar en stor mängd PB-fordon (personbilar) som sedan inte avropas.

Genom att fortsätta att upphandla dessa trafikavtal och se över ersättnings- och allokeringsmodellerna samt att ställa krav utöver vad som är lagstadgat genom certifiering och olika utbildningsnivå i de samhällsbetalda resorna är vår intention att fortsätta bibehålla en yrkeskår i branschen för persontransporter med god kvalité.

Den stora utmaningen i dessa trafikavtal är att få fram tillräckligt många PB-fordon (personbilar) under:

- Vardagar alla veckor räknat från 1 januari till tredje fredagen i juni samt tredje måndagen i augusti till 31 december.
- Under dessa dagar är det tiderna 06:30 – 08:59 samt 14:00 – 16:59 som utgör högtrafiktid.
- Alla övriga tider räknas som lågtrafik.
- Det är lovad tid för hämtning som styr avgift

För att än bättre kunna trafikoptimera och hantera resenärsbehovet i högtrafiktider, så kommer det inte finnas krav på profilerade PB-fordon (personbilar) för att 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.

Samverkan

Stadsmiljöförvaltningen har inte funnit att samverkan med fackliga organisationer behövts.

Beskrivning av 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.

Stadsmiljöförvaltningen har idag trafikavtal avseende serviceresor som löper ut 2028-06-30. Då nuvarande trafikavtal avseende serviceresor (avrop rörlig trafik – fordonsgrupp) 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