

Styrelsen	2024-12-12
Handling nr	10.6
Handläggare	Lennart Karlberg
Daterad	2024-11-18
Reviderad	
Sekretess	2024-11-18
Sekretess hävd	2024-12-17

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Upphandling Anropsstyrd trafik

Bifogat redovisas de övergripande strategiska förutsättningarna för upphandling av serviceresor, (med serviceresor avses bland annat färdtjänst, skolresor, sjukresor, anropsstyrd kollektivtrafik, ersättningstrafik) i hela regionen, benämnd Transporttjänster 2026. Dokumentet beskriver även omfattning, tidplan, risker och kostnadsdrivare för den trafik som avses upphandlas.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att ge VD i uppdrag att genomföra redovisad upphandling avseende serviceresor inom Transporttjänster 2026, samt
- att denna handling sekretessbeläggs till dess att upphandlingsdokument är utskickat.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Anna Johansson

UPPHANDLING AV TRANSPORTTJÄNSTER 2026

Innehåll

1.	Inledning.....	3
2.	Samråd inför upphandling (SIU).....	3
3.	Upphandlingsföresättningar	3
3.1.	Avtalstid	3
3.2.	Ersättningsformer, volymförändringar	3
3.3.	Index.....	4
4.	Upphandlingsförfarande och utvärderingsprinciper.....	4
4.1.	Upphandlingsförfarande.....	4
4.2.	Principer för utvärdering	4
5.	Trafikomfattning	4
5.1.	Anbuds-/avtalsområde.....	4
6.	Samverkan.....	5
7.	Fordon	5
7.1.	Västtrafiks standard för fordonskrav.....	5
7.2.	Mätning av fordonskvalitet och krav på besiktning	5
8.	Miljö- och drivmedelskrav	6
9.	Medarbetarbefrämjande åtgärder	6
9.1.	Medarbetare – serviceförare.....	6
10.	Uppförandekoden – Hållbara leverantörskedjor	7
11.	Etableringsprocess.....	8
12.	Krav på systematiserat arbete.....	8
13.	Kostnadsdrivare och riskanalys.....	9
13.1.	Kostnadsdrivare.....	9
13.2.	Risikanalys	9
14.	Tidplan	10

1. Inledning

Västtrafik har som uppdrag att utveckla, upphandla, planera och samordna de tjänster som behövs för att utföra anropsstyrda resor så effektivt som möjligt. Den anropsstyrda trafiken är en del i kollektivtrafiken.

Västtrafik har i enlighet med upphandlingsplanen påbörjat en upphandling av transporttjänster 2026. Upphandlingen omfattar i huvudsak trafik motsvarande dagens avtal, transporttjänster 2022. Samtliga nuvarande avtal upphör att gälla i mitten av juni 2026.

Den anropstyrd trafik består både av allmän och särskild anropstyrd trafik. Den särskilda anropstyrd trafik upphandlas på uppdrag av Västra Götalandsregionen samt 44 kommuner inom Västra Götalandsregionen (samtliga kommuner inom Västra Götaland exklusive Göteborg, Borås, Tranemo, Ulricehamn och Mark). Västtrafiks avtal med Marks kommun avseende serviceresor upphör 2026.

2. Samråd inför upphandling (SIU)

Syftet med SIU är att ha en öppen och förtroendeskapande dialog inför upphandling. Västtrafik har inom ramen för förstudien tillsammans med Västra Götalandsregionen, de 45 kommuner som är anslutna idag, trafikföretag och Leverantören för Kund och resetjänst, genomfört samråd inför kommande upphandling.

3. Upphandlingsförutsättningar

3.1. Avtalstid

Avtalstiden är fyra år för den anropstyrd trafik, då den omfattas av LOU. I detta fall innebär det en avtalstid fram till mitten av juni 2030.

3.2. Ersättningsformer, volymförändringar

Trafikföretagets ersättning i avtalet består av en produktionsersättning, dvs ersättning för den faktiskt utförda trafiken. Det finns tre former av ersättning.

- 1) Ersättning endast för utförd trafik sk. avropsersättning.
- 2) Ersättning som utgår för tillgängliga fordon oavsett om trafik utförs eller ej, sk. fast ersättning.
- 3) Kombinationsersättning som är en kombination av de två föregående ersättningsformerna.

Cirka 27 procent av fordonen får fast ersättning, 69 procent avropsersättning och 4 procent kombinationsersättning.

Avtalade priser gäller inom en frivolymsram som bygger på hela avtalstiden. Frivolymsramen innebär en möjlighet att förändra volymen med +/- 20 procent under hela avtalstiden, med utgångspunkt från det avtalade paketets basvolym.

3.3. Index

Trafikföretagets ersättning kommer att regleras med det index som rekommenderas av Indexrådet inom samverkansarenan Partnersamverkan kollektivtrafik. Indexet ska eftersträva neutralitet över tiden och ingen av parterna ska tjäna eller förlora på det.

4. Upphandlingsförfarande och utvärderingsprinciper

4.1. Upphandlingsförfarande

Upphandlingen genomförs i två steg enligt ett förhandlat förfarande med föregående annonsering enligt lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, LOU.

Upphandlingen genomförs som en förhandlad upphandling och inleds med en prekvalificering. Villkoren i prekvalificeringen delges intresserade anbudsgivare genom annonsering. De trafikföretag som uppfyller kraven i prekvalificeringen bjuds in för att lämna anbud. Förhandlad upphandling ger möjlighet att genomföra förhandling, vid behov lösa eventuella problem genom till exempel anpassade lösningar, diskutera trafikomfattning om eventuella prisökningar bedöms för stora etc.

4.2. Principer för utvärdering

Utvärderingen av anbud kommer ske genom att det anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga för uppdraget antas. För att få fram det lägsta utvärderingspriset utvärderas samtliga av anbudsgivaren angivna priser.

5. Trafikomfattning

Verksamheten omfattar serviceresor. Med serviceresor avses bland annat allmän anropstyd kollektivtrafik samt särskild kollektivtrafik såsom färdtjänst, skolresor, sjukresor och ledsagarservice. Den särskilda anropstyrda trafiken sker på uppdrag av Västra Götalandsregionen och för kommande trafikavtal 44 kommuner i Västra Götaland.

Volymen i denna upphandling beräknas uppgå till ca 1,9 miljoner resor på årsbasis. Volymen i kommande avtal kan komma att förändras över tid utifrån hur resandebehovet utvecklas. Regelverket för kundens resa avseende den särskilda anropstyrda trafiken beslutas av Västra Götalandsregionen och respektive kommun.

5.1. Anbuds-/avtalsområde

Utformningen av anbudsområdena (27 paket) utgår från ett resenärsperspektiv samt trafikföretagens möjlighet till god affärsverksamhet. Det som avgör ett avtals storlek är

hur resandet och dess marknad ser ut, samt i vilken utsträckning som trafiken går att avgränsa geografiskt.

6. Samverkan

Trafikföretag vars verksamhet kännetecknas av kvalitet, service och professionellt agerande är viktiga för Västtrafiks möjlighet att uppfylla de krav som ställs för uppdraget. Ett nära samarbete med Västtrafik, samverkan med andra leverantörer och aktiv medverkan i verksamhetens utformning är viktigt i åtagandet.

De resenärer som reser i de särskilda persontransporterna behöver ofta lite mer hjälp och stöd än andra för att klara sitt resande. Västtrafik och trafikföretaget ska tillsammans arbeta för att utveckla trafiken så att resenärerna upplever sina resor som trygga, pålitliga och förenade med god service.

Västtrafiks samarbete med alla involverade bygger på partnerskap. I partnerskapet tar vi tillvara på partners kompetens och förmåga både i utförandet men också i utvecklingen av trafiken. Det innebär att trafikföretag ska i dialog med Västtrafik lyfta behov av förändring i exempelvis utbud av trafik som innefattar delar såsom antalet fordon, fordonstyper, schemamässiga förändringar, service mm. för att möjliggöra en effektivare hantering av trafiken.

7. Fordon

Upphandlingen kommer att innehålla två olika fordonstyper.

- Personbil, fordon av kombityp,
- Specialfordon, klass 1.

7.1. Västtrafiks standard för fordonskrav

Västtrafik har sedan tidigare beslutat att utgå från Svensk kollektivtrafiks rekommendationer för specialfordon (kallat Specialfordon 2022) samt för personbilar (Personbil 2024), som är beskrivande dokument över utformningen av fordon lämpande för anropsstyrd trafik.

7.2. Mätning av fordonskvalitet och krav på besiktning

Trafikföretagen ansvarar för att fordonen uppfyller gällande lagkrav då de utför uppdrag inom avtalad trafik. För att betona vikten av mycket hög trafiksäkerhet kommer Västtrafik att kräva utökade krav på kontrollbesiktning av fordon. Fordon ska, utöver den årliga kontrollbesiktningen, genomföra ytterligare en årlig fordon- och säkerhetskontroll hos ett auktoriserat besiktningsföretag.

8. Miljö- och drivmedelskrav

Västra Götalandsregionens miljö- och klimatstrategi omfattar den allmänna kollektivtrafiken med målsättningen att minska koldioxidutsläppen med 90 procent per personkilometer mellan 2006 och 2035. Västra Götalandsregionens miljömål 2030 som gäller all verksamhet inom Västra Götalandsregionen anger att Västra Götalandsregionen ska ha 100 procent fossilfria transporter år 2030.

Västtrafik har med utgångspunkt i Strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor och Miljö- och klimatstrategin tagit fram mål och handlingsplan för hållbarhet gällande den anropsstyrda trafiken, utifrån de förutsättningar som råder inom den anropsstyrda trafiken. Målsättningen är att 100 procent fossilfria resor senast år 2030.

I upphandlingen kommer lagkravet (Lag 2011:846 om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet) på att 38,5 procent av de personbilar som ingår i den upphandlade volymen ska vara rena fordon, i dagsläget eldrivna fordon, att uppfyllas.

Upphandlingen omfattar 528 personbilar samt 187 specialfordon, totalt 715 fordon. I den aktuella lagstiftningen är specialfordon undantagna. Västtrafik kommer att kravställa att 204 personbilar ska vara rena fordon vilket ger en procentandel på 38,6 procent rena fordon (vilket i dagläget innebär eldrivna fordon).

Majoriteten av de eldrivna fordonen kommer att vara koncentrerade till storstadsregionerna då dessa bedöms ha den laddinfrastruktur som är nödvändigt för att tillgodse den kapacitet som är nödvändig för att erhålla en fungerande trafiklösning. Övriga fordon ska köras på valfritt drivmedel.

I den trafik som upphandlas och som sträcker sig fram till juni 2030 kommer således minst 38,6 procent vara eldrivna fordon och övriga fordon kommer att drivas med valfritt drivmedel. Vid dieselanvändning ska hög inblandning av HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, biodiesel) eftersträvas. Vid brist på miljöklass 1 drivmedel ska bästa tillgängliga miljöklass användas. Västtrafik bedömer att en övergång till 100 procent rena fordon är en för stor risk vid upphandlingstillfället.

9. Medarbetarbefrämjande åtgärder

9.1. Medarbetare – serviceförare

För att klara av att genomföra planerade satsningar på kollektivtrafiken samt kunna upprätthålla dagens trafik är kompetensförsörjningen en strategisk fråga. Västtrafik har som upphandlare av kollektivtrafik tillsammans med branschens utförare en viktig och styrande roll för att personalförsörjningen inom branschen kan säkras.

Arbetsmiljön är i första hand ett arbetsgivaransvar som trafikföretagen har. Däremot kan Västtrafik i sina trafikavtal och upphandlingar ställa krav som möjliggör för trafikföretagen att förbättra arbetsmiljön utan att Västtrafik tar över arbetsgivaransvaret. Det handlar om arbetsmiljön i själva trafikföretaget men också om hållbara leverantörskedjor, dvs även hos alla underleverantörer.

Västtrafik bidrar till att förbättra förutsättningarna för vår kundnära personal inom följande områden.

Utbildning

Västtrafik ställer krav på att serviceförare ska vara godkända enligt Svensk Kollektivtrafiks certifiering för serviceresor innan de utför resor inom uppdraget.

Att serviceförare har bra kunskapsverktyg i sitt yrkesutförande är en förutsättning för att förarna ska kunna utföra trygga resor och känna sig säkra i sin yrkesroll.

Kompetenshöjning och vidareutbildning är ett sätt att behålla befintlig personal då det skapar mervärde och trygghet i serviceförarens arbete. Västtrafik har möjlighet att anordna fortbildningsprogram som omfattar max 20 timmar under avtalsperioden.

Arbetsmiljö

Att arbeta systematiskt med arbetsmiljön ska vara en naturlig del i den dagliga verksamheten hos Västtrafiks avtalsparter. Arbetsmiljön omfattar alla förhållanden på en arbetsplats; sociala, organisatoriska liksom fysiska förhållanden. Västtrafik krävställer att trafikföretaget ska ha en arbetsmiljöpolicy som avser det systematiska arbetsmiljöarbetet och som ska vara i enlighet med Arbetsmiljöverkets föreskrifter om systematiskt arbetsmiljöarbete (för närvarande AFS 2001:1). Trafikföretagens systematiska arbetsmiljöarbete ska vara en del av de revisioner och uppföljningar som Västtrafik utför.

Säkerställande av arbetsrättsliga kontraktsvillkor

Västtrafik ställer krav på särskilda arbetsrättsliga kontraktsvillkor som ska följas upp genom revision minst en gång per avtalsperiod och leverantör. Särskilda arbetsrättsliga kontraktsvillkor är i enlighet med Upphandlingsmyndighetens arbetsrättsliga villkor för taxiförare. Kraven följer också TYA:s (Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd) branschnorm om rekommendationer för arbetsmiljö- och kompetenskrav i upphandlingar av samhällsbetalda taxiresor.

Samverkansforum

Västtrafik kommer att kalla förare och personal i ledningscentraler till forum för samverkan och utbyte av information under avtalsperioden. Syftet är att ta tillvara på deras perspektiv för att ge förare och ledningscentralen bra förutsättningar i vardagen samt att öka kvaliteten i verksamheten. Detta är ett viktigt forum för att främja gott partnerskap. Trafikföretagen förutsätts medverka i sådana forum på Västtrafiks anmodan.

10. Uppförandekoden – Hållbara leverantörskedjor

Västtrafik ansvarar för att alla invånare i Västra Götalandsregionen har tillgång till en god och väl fungerande kollektivtrafik med visionen att hållbart resande är norm. Vår verksamhet ska bedrivas med hållbarhet som grund och den ska främja en hållbar

utveckling, såväl ekologiskt som ekonomiskt och socialt. Det innebär att de varor och tjänster som köps in ska vara producerade under hållbara och ansvarsfulla förhållanden.

I upphandlingen kommer krav på att följa och efterleva uppförandekoden för leverantörer finnas med som ett kontraktsvillkor. Uppförandekoden har tagits fram i samarbete mellan Sveriges Regioner och kommer följas upp under avtalstiden. Västtrafik förutsätter att trafikföretaget respekterar uppförandekoden och gör sitt yttersta för att uppnå kraven inom den egna organisationen och i leverantörskedjan.

11. Etableringsprocess

Västtrafik kommer tillsammans med trafikföretaget ha en gemensam etableringsprocess med ett etableringsverktyg som underlättar inrapportering av uppgifter. Detta för att säkerställa att såväl krav i upphandlingen som utfästelser i trafikföretagets anbud uppfylls vid trafikstart.

Ett uppstartsmöte med de tillträdande trafikföretagen kommer att äga rum efter tilldelning av avtalet, där vi tillsammans går igenom etableringsprocessen för att säkerställa att trafikstart och drift av trafikåtagandet sker utan störningar för resenärerna. Särskilt viktiga frågor vid etableringen är bland annat organisation, rekrytering och utbildning av personal samt anskaffning av fordon.

12. Krav på systematiserat arbete

Trafikföretagen ska arbeta antingen efter de standardsystem för miljöarbete som finns, t.ex. Svenska Taxiförbundets miljöledningssystem Säker Grön Taxi, ISO 14001 eller motsvarande. Miljöarbetet ska innefatta en miljöpolicy som relaterar till företagets miljöpåverkan och innehåller ett åtagande om att minst följa gällande lagstiftning. Policyn ska också innefatta ett åtagande om ständig förbättring av företagets miljöprestanda. Miljöarbetet ska också innefatta arbete med och redovisning av företagets miljöaspekter, samt mål och mått för dessa. Samtliga serviceförare samt övrig personal som arbetar med trafikuppdraget ska involveras i miljöarbetet.

Det finns krav i upphandlingen att trafikföretaget ska säkerställa en god organisatorisk och social arbetsmiljö genom ett systematiskt arbete med arbetsmiljö och likabehandling. Det systematiska arbetet ska vara förebyggande och säkerställa en god arbetsmiljö i den egna verksamheten samt säkerställa en god arbetsmiljö för alla personer som arbetar i uppdraget, inklusive eventuella underleverantörer. Arbetsmiljön omfattar såväl där arbetet utförs som i miljöer för raster och uppehåll.

Den löpande kvalitetssäkringen genomförs vid drift- och avtalsmöten i enlighet med framtagna processer. Avstämningar av den utförda trafiken genomförs i en fastställd form, där olika parametrar analyseras. Trafikföretaget redovisar utfall och analys samt aktiviteter som genomförts eller avses genomföras i syfte att kvalitetssäkra till exempel punktlighet och kundklagomål. Åtgärdsplaner ska upprättas som inkluderar en tidplan.

Västtrafik vill inte enbart säkra en planerad kvalitet/ kvalitetsnivå i samband med upphandlingen utan vill även säkerställa denna under avtalstiden och stimulera till ständiga förbättringar. Västtrafik kommer att göra verksamhetsbesök och revisioner under avtalstiden för att säkerställa att avtalad kvalitetsnivå upprätthålls.

13. Kostnadsdrivare och riskanalys

13.1. Kostnadsdrivare

Det är ett mycket osäkert kostnadsläge som är svårt att förutspå, dels på grund av Rysslands ockupation av Ukraina, dels den osäkerhet som fordonsindustrin nu genomgår, de oroliga tider vi befinner oss i och inflation. Faktorerna har i den mån det går beaktats i upphandlingen. Det finns risk för högre anbudspriser utifrån dessa osäkerheter och då främst för investeringar i fordon. Det finns även risker kopplat till drivmedelspriser och förartillgång.

13.2. Riskanalys

De globala utmaningarna har ökat och det har tillkommit fler globala risker och ökad osäkerhet än tidigare. Dels bedöms kriget i Ukraina, en osäker fordonsmarknad och den globala osäkerheten som stora risker. Vi har identifierat nedanstående risker som kan komma att påverka avtalen, anbudet och anbudspriserna. Riskerna är beaktade men oförutsägbara.

Fordonsleverans

Tillgången på fordon är en risk på grund av flera omvärldsfaktorer. Hur stor påverkan de olika utmaningarna blir är svårt att säga men Kinas alltmer aktiva och aggressiva aggeranden på elbilsmarknaden kommer att få en stor inverkan på övriga länders, främst inom EU, produktion av el-fordon. Flera europeiska fordonstillverkare har ekonomiska problem. EU har som mottreaktion bland annat tillfört strafftullar på elfordon tillverkade i Kina. Hur detta kommer att påverka marknaden är svårt att bedöma men förändringar inom fordonsindustrin kan komma inom en snar framtid.

Drivmedel

Generella risker för drivmedel är såväl priser som tillgång. Ett sätt att minimera och sprida riskerna är att ge anbudsgivarna möjlighet att välja mellan olika drivmedel samt att anbudsgivare får välja fördelningen av index inom ramen för en fördefinierad indexkorg.

Något som också minskar riskerna är att kravet på eldrift koncentreras till personbilar i storstadsregionerna då dessa bedöms ha den laddinfrastruktur som krävs.

Med denna hantering bedöms riskerna ha minskats så långt det är möjligt utifrån de faktorer vi har möjlighet att påverka.

Andra utmaningar så som exempelvis världsmarknadspriser på drivmedel och nationell tillgång till el är exempel på sådant som ligger utanför Västtrafiks kontroll men som kan komma att påverka i upphandlingen men också under hela avtalstiden.

Tillgång till serviceförare

Tillgången till serviceförare har varit och är en potentiell risk dels med högre anbudspriser som följd men även sämre leveranskvalitet. Krav ställs på att trafikföretagen ska ha en långsiktig plan för kompetensförsörjning samt rekrytering av medarbetare. Det är många åtgärder som är gjorda och görs för att lösa förarbristen. Det krävs att arbetsmarknadens parter fortsatt samarbetar för att behålla, attrahera och kontinuerligt utbilda fler serviceförare.

Hållbara leverantörskedjor

Leveranskedjor vid produktion av både fordon och batterier är komplexa och i vissa riskområden är det svårt att säkerställa att inte brott mot mänskliga rättigheter begås. Krav ställs på att trafikföretagen ska följa uppförandekoden i sina leverantörskedjor, men det är en utmaning att säkerställa att detta följs särskilt i riskområden där transparens och möjlighet till uppföljning kan vara begränsad.

Vi arbetar tillsammans med olika nätverk och trafikhuvudmän för att tillsammans hitta gemensamma arbetssätt för att säkra leverantörskedjorna och för att krävställa i syfte att minimera risk för brott mot mänskliga rättigheter. ETI Sverige är en organisation där Västtrafik är aktiva och där finns en arbetsgrupp som arbetar med dessa frågor.

14. Tidplan

Övergripande tidplan för upphandlingsprocessen

Följande tidplan för upphandlingarna är föreslagen:

– Samråd inför upphandling	januari 2024
– Publicering Prekvalificering	9 september 2024
– Publicering Upphandlingsdokument	17 december 2024
– Anbudstid	december - februari
– Anbud in	14 februari 2025
– Prövning och utvärdering	februari - mars 2025
– Tilldelning	mars 2025
– Avtalsteckning	april 2025
– Trafikstart	21 juni 2026

Upphandlingen beräknas vara avslutad och avtal tecknat, under förutsättning att ingen överprövning sker, i april 2025. Detta innebär att det är en tidsperiod på 14 månader från beslut om vinnande trafikföretag till trafikstart.

//