



Datum  
2022-08-17  
Diarienummer  
TN-2022-1588

## Tjänsteanteckning

### Upphandling färdtjänst med avtalsstart 2024

En arbetsgrupp bestående av representanter från Centrala upphandlingsenheten, Fastighets- och gatukontoret och Serviceförvaltningens Servicereseenhet har arbetat med att analysera nuvarande och tidigare upphandlade avtal och ta fram underlag för kommande trafikupphandling. Med denna skrivelse informerar arbetsgruppen tekniska nämndens arbetsutskott om den pågående processen. Synpunkter eller kommentarer från tekniska nämndens arbetsutskott välkomnas för arbetsgruppens vidare arbete med aktuell upphandling. Arbetsutskottet förväntas besluta om annonsering i december senare i år.

Likt föregående trafikavtal behöver Malmö stad upphandla trafik för trafikentreprenad och beställningscentral och trafikledning för personbilar.

Arbetsgruppen har tittat på en del förändringar jämfört med det nuvarande avtalet och redovisar dessa nedan.

*Det finns en sårbarhet för kommunens färdtjänstresenärer som reser med specialfordon när de ska resa på kvällar och nätter då kommunens beställningscentral och trafikledning är stängd. Om fordonet är sent eller inte dyker upp har resenärerna inget nummer de kan ringa för information och hjälp. Därför ser arbetsgruppen ett behov av att upphandla tjänst för trafikledning/sen bil för specialfordon på kvällar och nätter för att öka tryggheten och servicen till resenärer. Entreprenören kommer då trafikleda Malmö stads specialfordon. Malmö stad schemalägger antalet specialfordon för kvällar och nätter efter antalet boningar som gjorts fram till 16:00 eftermiddagen innan. Arbetsgruppen ser att en positiv effekt med att upphandla trafikledning/sen bil av entreprenör på kvällar är att de skulle kunna boka på enstaka resor på de fordon som Malmö stad har schemalagt för en kväll/natt för att kunna minska sårbarhet med kapacitetsbrist vid denna tid. Har staden inte schemalagt några specialfordon kan dock inga resor med specialfordon bokas av entreprenör.*

*Nuvarande trafikavtal har en uppdelning i delområden. Ett sådant delområde ska motsvara 10% av stadens trafikvolym. I dialog med marknaden framkom att samtliga anser att 10% är en för liten volym för ett delområde. I avtalet står att Malmö stad ska erbjuda entreprenörerna köruppdrag baserat på den uppdelning i delområden som finns. Att skriva erbjuda får i praktiken som effekt att entreprenörerna kan tacka nej till erbjudanden om resor vilket innebär att resan ska gå vidare och erbjudas till nästa. Så kan resor ”slussas” mellan entreprenörer där ingen tar ansvar för resan. Det vore bättre om Malmö stad tilldelar entreprenörer resor och att entreprenörerna blir ansvariga för de resor staden tilldelat dem inom ramen för deras delområde. Detta ger ett tydligare ansvar och ger staden en ökad kontroll.*



Arbetsgruppen föreslår följande indelning i delområden:

1. 40% av den trafik som inte är fordonsplanerade körningar + fordonsplanerade körningar + beställningsfunktioner gällande sin tilldelade trafikvolym + beställningsfunktioner för specialfordon på kvällar/nätter.
2. 20% av den trafik som inte är fordonsplanerade körningar + beställningsfunktioner gällande sin tilldelade trafikvolym.
3. 20% av den trafik som inte är fordonsplanerade körningar + beställningsfunktioner gällande sin tilldelade trafikvolym.
4. 20% av den trafik som inte är fordonsplanerade körningar + beställningsfunktioner gällande sin tilldelade trafikvolym.

*Dedikerade fordon och högre krav på delområde 1:* Idag får entreprenörer en rörlig ersättning för de körningar de utför. Entreprenörerna kan också ta körningar på den privata taximarknaden. Arbetsgruppen föreslår att den entreprenör som tilldelas delområde 1 ska ha ett visst antal fordon som endast får köra för Malmö stad och inte får ta körningar på den privata taximarknaden. För dessa fordon ska en kombination av fast och rörlig ersättning betalas. Eftersom de resor och resenärer som finns inom delområde 1 är de allra mest känsliga och centrala i uppdraget skulle detta vara ett sätt att säkerställa leveransen av dessa resor.

*Nationell förarcertifiering:* Sedan en tid finns en nationell förarcertifieringsmodell som ska säkerställa kompetens hos de förare som kör färdtjänst. Krav kommer att ställas på att samtliga förare som kör för Malmö stad ska vara certifierade redan från avtalsstart. Servicereseenheten kommer säkra upp så att de kan utbilda och certifiera tillräckligt många förare för att det ska vara möjligt.

*Miljö- och sociala krav samt bonusar och viten:* Arbetsgruppen kommer att ta fram en plan för emissionsfria fordon då vi vill minska transporterens klimatpåverkan. Vi kommer även se vidare på de sociala villkoren och bland annat se ifall vi kan villkora bonusar så att chaufförer/beställningsmottagare får ta del av bonusar. Bonusar kopplat till kundnöjdhet vore en god idé att införa. Bonusar föreslås även vara kopplade till miljökrav och leverans och andra grundförutsättningar som måste uppfyllas för att bonus ska kunna erhållas.

En del funktioner gällande viten vid försenade fordon och uteblivna körningarna kommer att kunna automatiseras mer med ett nytt tekniskt system som kommer vara i drift under kommande avtal samt med större tydlighet om ansvar för tilldelade resor. Arbetsgruppen föreslår även att upplägget för hur viten aviseras ändras så att det mer liknar det sätt Region Skåne har.

*Underleverantörer:* Arbetsgruppen utreder möjligheten till att begränsa underleverantörer tillhörande samma concern med anledning av den situation som uppstått med underleverantörer i nuvarande avtal.

*Indexering:* Covid-19 pandemin och geopolitiska förändringar har haft en stor påverkan och arbetsgruppen har kommit fram till att en årlig uppräkningsmodell av den totala entreprenaden och en uppräkningsmodell av rullkostnader kvartalsvis ger en mer hållbar prisjusteringsmodell än den nuvarande.

Christoffer Nilsson  
Projektkoordinator/färdtjänstkoordinator