

TJÄNSTESKRIVELSE**Datum**
2023-04-28**Diariernr**
23/00172Göran Anger
070-824 46 48

(1 bilaga)

Underlag

- **för kollektivtrafikmyndighetens beslut om inriktning av upphandling av särskilda persontransporter inom Västernorrlands län för tiden juni 2025 – juni 2029, och**
- **för beredning av kommunalförbundets medlemmars beslut om att överenskomma med kollektivtrafikmyndigheten om upphandling av särskilda persontransporter.**

1 Inledning

Den nuvarande särskilda persontrafiken i Västernorrlands län upphandlades senast 2019-20 för en fyraårig avtalsperiod med trafikstart i juni 2021. Upphandlingen benämndes *Särskild persontrafik 2021* och omfattade anropsstyrd trafik av olika slag, främst sjukresor och färdtjänst, och mindre omfattning av skolskjutstrafik och linjetrafik som inte är anropsstyrd.

För 2023 är det budgeterat cirka 113 miljoner kronor för trafiken varav cirka 69 miljoner är kostnader för sjukresor som bärs av Region Västernorrland och resterande del är kostnader för trafik som kollektivtrafikmyndigheten har upphandlat på uppdrag av kommunerna. Avtalen löper ut i juni 2025 och en ny upphandling förbereds nu för att senast under september 2023 annonsera upphandling av avtal för tiden juni 2025 – juni 2029.

Kommunalförbundets medlemmar kan med stöd av 2 kap. 12 § kollektivtrafik-lagen överenskomma med kollektivtrafikmyndigheten om att upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller regionen ska tillgodose samt om att samordna sådana transporttjänster.

Inför upphandlingen *Särskild persontrafik 2021* ingicks överenskommelser om upphandling med regionen och alla kommuner utom Sundsvalls kommun. Inför den kommande upphandlingen föreslås en överenskommelse om upphandling och samordning av transporttjänster som gäller tills vidare med viss uppsägningstid, eller som respektive medlem kan välja att tidsbegränsa.

Detta underlag för kollektivtrafikmyndighetens beslut om inriktning av upphandlingen av de särskilda persontransporterna utgör tillika ett underlag för dialog och beredning av medlemmarnas beslut om att ingå överenskommelse om upphandling och samordning av transporttjänster. Förslag till överenskommelse framgår av bilaga 1.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län**Postadress:**
Box 143
841 22 Ånge**Besöksadress:**
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors**Telefon:** 0775-50 77 70**Org. nr:**
222000-2923**Webb/e-post:**
registrator@dintur.se
www.dintur.se

TJÄNSTESKRIVELSE

I sammanhanget ska framhållas att en överenskommelse med stöd av bestämmelsen 2 kap. 12 § kollektivtrafiklagen inte ska förväxlas med möjligheten för kommunmedlemmar att överlåta sina uppgifter enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

2 Beslutsprocess och tidplan

Då genomförande av upphandling beslutas i kommunalförbundets direktion bör det säkerställas att viktiga vägval kommer upp tidigt i beslutsprocessen för att undvika tidsnöd längre fram. Utgångspunkten för det följande är därför att beslut om upphandlingen fattas i två steg.

1. **Ett inriktningsbeslut** som anger ramarna för upphandlingen avseende bland annat vilka huvudmän som avser uppdra åt myndigheten att genomföra upphandling, samt upphandlingens tidplan, mål, affärsmodell, preliminär indelning i trafikområden och trafikuppdrag, fordonskrav, miljökrav, pris-/ersättningsmodell och modell för utvärdering av anbud.
2. **Ett genomförandebeslut** som innehåller en beskrivning av trafikområden, pris- och ersättningsmodell, fordonstyper och fördelning, samt miljökrav. Genomförandebeslutet innebär ett uppdrag åt kollektivtrafik-myndigheten att genomföra upphandling och ingå avtal med trafikföretag om utförande av den särskilda persontrafiken i länet för berörda medlemmar.

Upphandlingsprojektets tidplan framgår nedan. Tidplanen utgår från att det bör finnas ett års tid för trafikföretaget att förbereda övertagande av trafiken. Ett lagakraftvunnet tilldelningsbeslut bör då föreligga senast i juni 2024.

Dialog med resenärsorganisationer	2023-04-03
Dialog med trafikföretag	2023-04-04
Dialog med kommuner och region	2023-04-04
Underlag för inriktningsbeslut	2023-05-10
Inriktningsbeslut (direktion)	2023-05-24
Medlemmars beslut om uppdrag att upphandla och samordna	2023-06-30
Underlag för genomförandebeslut, UD klar	2023-09-15
Genomförandebeslut (direktion)	2023-09-28
Publicering	2023-09-29
Sista dag för anbud	2023-12-15
Trafikpliktsbeslut inför ingående av trafikavtal (direktion)	2023-12-15
Tilldelningsbeslut (förbundsdirektör)	2024-01-15
Trafikstart	2025-06-15

TJÄNSTESKRIVELSE

3 *Dialog om regionens reglemente för sjukresor*

Det är önskvärt att så stor del av sjukresorna som möjligt företas i den allmänna kollektivtrafiken. Gällande reglemente för sjukresor i region Västernorrland anger emellertid i punkt 3.8 följande:

”3.8 Personer med kommunalt färdtjänstillstånd eller som är 85 år och äldre

Personer med giltigt färdtjänstillstånd som är utfärdat i någon av länets sju kommuner, beviljas sjukresa med taxi eller specialfordon enligt vad som framgår av legitimeringen för färdtjänsten. Om särskilt intyg, som utfärdats av behörig personal som arbetar för eller på uppdrag av Region Västernorrland, finns så gäller detta.

En sjukresa med dyrare färd sätt, exempelvis taxi eller flyg ska ske i anslutning till den planerade vården eller behandlingen utan fördröjning.

Alla sjukresenärer som är 85 år eller äldre har per automatik rätt till sjukresa med upphandlad taxi, specialtransport, sjukreselinje eller motsvarande.”

Bestämmelsen får vid tillämpning till följd att de resenärer som omfattas (per automatik) beviljas resa över kommungräns med taxi/specialfordon utan att det sker någon bedömning av om resenären skulle kunna åka buss eller tåg (vid behov med anslutningsresa med taxi). Någon överflyttning av dessa sjukresor till den allmänna kollektivtrafiken är därmed i praktiken inte möjlig. Önskvärt vore att även dessa resor blir föremål för bedömning av behov av färd sätt och att de när så är möjligt istället företas i den allmänna kollektivtrafiken med tåg eller buss.

Inför upphandling av nästa avtalsperiod bör en dialog med region Västernorrland tas upp i syfte att göra en översyn av bestämmelsen och klarlägga om dessa resor kan organiseras på annat sätt samt om egenavgift eventuellt ska gälla även för anslutningsresa. Om dialogen leder till beslut om förändringar bör även övervägas att införa dessa under innevarande avtalsperiod, d.v.s. före juni 2025. I sammanhanget ska noteras att reglementets bestämmelse har betydelse för eventuella förändringar av sjukreselinje 190 mellan Ånge och Sundsvalls sjukhus, se vidare nedan.

4 *Inriktningsbeslut*

4.1 *Allmänt*

Upphandlingen ska benämnas ***Särskilda persontransporter 2025***.

Utgångspunkt för detta inriktningsbeslut är de beslut som kommunalförbundets respektive medlemmar hittills har fattat om att uppdra åt kollektivtrafik-myndigheten att upphandla trafik och de avsikter att uppdra att upphandla som har uttryckts. Det uppdrag som kollektivtrafikmyndigheten förbereder är att upphandla följande trafik.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

TJÄNSTESKRIVELSE

- Sjukresor och budtransporter för sjukvårdens behov i hela länet (anropsstyrd trafik för Region Västernorrland)
- Färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts för barn med särskilda behov, kommuntransporter, budtransporter och annan anropsstyrd kommuntrafik i kommunerna Härnösand, Kramfors, Sollefteå, Timrå, Ånge och Örnsköldsvik (anropsstyrd trafik för respektive kommun)

Härutöver har kollektivtrafikmyndigheten att tillse att de avtal om anropsstyrd trafik som upphandlas även innefattar att utföra viss anropsstyrd allmän kollektivtrafik (kompletteringstrafik) som utförs med mindre fordon.

4.2 Mål för upphandlingen och avtalen

- Förbättrad konkurrens, minst två anbudsgivare i alla trafikuppdrag/kommuner
 - En affärs- och ersättningsmodell som underlättar nyetableringar i länet
 - Avtal med balanserad risk beställare/trafikföretag
- Eventuell överprövning ska inte vinna framgång
 - Tydliga upphandlingsdokument och transparent utvärdering
- Välfungerande trafikstart
 - Grundlig planering och god förberedelse
- Förbättrad struktur i myndighetens avtal; renodling av anropsstyrd trafik med mindre fordon
- Större flexibilitet i avtal för att möjliggöra tillägg och reducering av all slags trafik som lämpligen utförs med mindre fordon; anropsstyrd allmän kollektivtrafik i olika former (s.k. flextrafik/on-demand-trafik), skolskjuts för barn med särskilda behov, servicelinjer, anropsstyrd linjetrafik
- Möjlighet att förändra strukturen i leverantörsledet, överlåta avtal eller delar av avtal till bussföretag
- Bibehållna eller förbättrade mätresultat i ANBARO i förhållande till riksgenomsnitt

4.3 Upphandlingsförfarande

Upphandlingen genomförs som ett öppet förfarande enligt lagen (2016:1145) om offentlig upphandling (LOU). I inbjudan till anbudsgivning görs förbehåll för möjligheten att avbryta upphandlingen av ett eller flera enskilda trafikuppdrag, om det inte lämnats några anbud eller inte lämnats några lämpliga anbud avseende dessa trafikuppdrag, eller om det i övrigt finns sakliga skäl.

4.4 Trafikområden, trafikuppdrag och trafikutbud - nuvarande situation

Med upphandlingen **Särskild persontrafik 2021** infördes nattrafikområden som innebar att nattetid sammanfördes kommunerna Kramfors och Sollefteå respektive Ånge, Sundsvall och Timrå till varsitt nattrafikområde.

Vidare infördes en fjärde sjukreselinje 790 mellan Sollefteå och Sundsvalls sjukhus, utöver de tre sedan tidigare befintliga sjukreselinjerna 190 mellan Ånge och Sundsvalls sjukhus,

TJÄNSTESKRIVELSE

290 mellan Timrå och Sundsvalls sjukhus och 490 mellan Härnösand och Sundsvalls sjukhus. På grund av utbrottet av pandemin våren 2020 sattes trafikeringen av sjukreselinje 790 aldrig igång, utan resorna bokas och utförs med fordon som övrig anropsstyrd trafik.

Trafiken är indelad i trafikområden och trafikuppdrag enligt följande.

Dagtrafikområde 10, Ånge

- 10:1, Anropsstyrd trafik dagtid inom Ånge kommun
- 10:2, Sjukreselinje 190 Ånge kommun (enbart dagtid, må-fre)
- 10:3, Skolskjuts Ånge, Minerva - Björkbacka
- 10:4, Skolskjuts Ånge, Ljungaverk - Fränsta - Torpshammar

Dagtrafikområde 20, Sundsvall/Timrå

- 20:1, Anropsstyrd trafik dagtid, sjukreselinje 290 (enbart dagtid, må-fre)
- 20:2, Skolskjuts Timrå och Ljustorp

Trafikområde 40, Härnösand

- 40:1, Anropsstyrd trafik dagtid och nattetid inom Härnösands kommun
- 40:2, Sjukreselinje 490 Härnösands kommun (enbart dagtid, må-fre)
- 40:3, Skolskjuts Härnösand inkl. linje 520

Dagtrafikområde 50, Kramfors

- 50:1, Anropsstyrd trafik dagtid (basering Kramfors)
- 50:2, Anropsstyrd trafik dagtid (basering Ullånger)

Dagtrafikområde 60, Sollefteå

- 60:1, Anropsstyrd trafik dagtid
- 60:2, Linjetrafik Sollefteå, linje 315

Trafikområde 70, Örnsköldsvik

- 70:1, Anropsstyrd trafik dagtid och nattetid med multifordon
- 70:2, Anropsstyrd trafik med personbilar dagtid
- 70:3, Linjetrafik Örnsköldsvik, linje 417, linje 442

Nattrafikområde 80, Kramfors/Sollefteå

- 80, Anropsstyrd trafik nattrafikområde Sollefteå och Kramfors kommuner

Nattrafikområde 90, Ånge, Sundsvall, Timrå,

- 90, Anropsstyrd trafik nattrafikområde Timrå, Sundsvall och Ånge kommuner

I Ånge kommun utförs sjukreselinje 190 mellan Ånge – Sundsvalls sjukhus med två stora multifordon som avgår från Ånge kl. 07:00 respektive kl. 09:00 och gör fem dubbelturer per dag, måndag - fredag.

Sundsvalls och Timrå kommun utgör dagtid ett gemensamt trafikområde för anropsstyrd trafik. I Sundsvalls kommun ingår dock inte färdtjänstresor i trafikuppdraget då Sundsvalls kommun har upphandlat färdtjänsten själv. Trafikuppdraget innefattar också sjukreselinje

TJÄNSTESKRIVELSE

290 mellan Timrå – Sundsvalls sjukhus som utförs med två multifordon med timmestrafik från kl. 07:00, 10 dubbelturer per dag

I Härnösands kommun inkluderas den anropstyrda trafiken och sjukreselinje 490 mellan hotell Höga kusten och Sundsvalls sjukhus i ett trafikuppdrag. Linjen trafikeras med två stora multifordon varannan timme med start kl. 07:00 respektive 09:00, fem dubbelturer per dag.

Dagtrafikområde Kramfors är uppdelat i två trafikuppdrag. Det ena uppdraget avser fordon med basområde Kramfors och omfattar 64 procent av den trafik som beställs inom trafikområdet. Det andra uppdraget avser fordon med basområde Ullånger och omfattar resterande 36 procent av den trafik som beställs inom trafikområdet.

I Sollefteå kommun inkluderades den anropstyrda trafiken och sjukreselinje 790 mellan Sollefteå och Sundsvalls sjukhus i ett trafikuppdrag. Avsikten var att linjen skulle trafikeras med två stora multifordon varannan timme längs väg 331 med anslutningar från orter norr om Sollefteå. Som framgått ovan kom trafikering av linjen på grund av utbrottet av pandemin aldrig igång och fordonen går istället i som anropsstyrda.

Trafikområde Örnsköldsvik är uppdelat i två trafikuppdrag. Det ena uppdraget avser anropsstyrd trafik dagtid och nattetid med multifordon och omfattar 44 % av den trafik som beställs inom trafikområdet. Det andra uppdraget avser resterande 56 % av den trafik som beställs och omfattar enbart trafik med AN-fordon.

Under nattetid kl. 23.00-05.00 (till 06.00 lördag och söndag) sammanförs trafikområde Kramfors och Sollefteå respektive Ånge, Sundsvall och Timrå till varsitt nattrafikområde. Trafiken utförs med ett stort multifordon i vardera område, i Sundsvall kompletterat med en personbil.

Trafikutbudet bestäms genom att det för varje trafikuppdrag finns en trafikbeskrivning som bland annat innehåller ett fordonsschema. Fordonsschemat anger hur många fordon av respektive typ som trafikföretaget minst ska ha tillgängliga för köruppdrag vid olika tider under veckans dagar och vilka basområden som gäller för fordonen. I alla trafikområden finns det minst ett multifordon schemalagt dygnet runt för att kunna erbjuda resenärer med olika behov att kunna resa nattetid, exempelvis när resenären måste transporteras i rullstol eller på bår till sjukhuset.

4.5 *Trafikområden, trafikuppdrag och trafikutbud 2025-2029*

Inför nästa avtalsperiod 2025 – 2029 föreslås följande beträffande trafikområden, trafikuppdrag och trafikutbud.

TJÄNSTESKRIVELSE

4.5.1 *Trafikområdesindelningen behålls*

Den nuvarande indelning i dag- och nattrafikområden infördes med upphandlingen **Särskild persontrafik 2021**. Indelningen bedöms fungera väl och bör bibehållas. Det innebär att dagtid måndag till fredag bedrivs trafiken

05.00-23.00, lördag och söndag 06.00-23.00 inom sex trafikområden.

- Ånge
- Sundsvall/Timrå
- Härnösand
- Kramfors
- Sollefteå
- Örnsköldsvik

Under nattetid kl. 23.00-05.00 (till 06.00 lördag och söndag) sammanförs trafikområde Kramfors och Sollefteå respektive Ånge, Sundsvall och Timrå till varsitt nattrafikområde. Trafiken bedrivs i fyra nattrafikområden.

- Ånge/Sundsvall/Timrå
- Härnösand
- Kramfors/Sollefteå
- Örnsköldsvik

4.5.2 *Trafikuppdragen avgränsas till anropsstyrd trafik*

Inför den kommande avtalsperioden bör upphandlingen så långt möjligt renodlas till anropsstyrd trafik som utförs med små fordon. Det innebär genomförande av följande förändringar.

De uppdrag som avser ren skolskjutstrafik bör upphandlas separat och förvaltas av respektive kommun på samma sätt som sker i exempelvis Örnsköldsviks kommun och inte ingå i den kommande upphandlingen. Det gäller följande uppdrag.

- 10:3, Skolskjuts Ånge, Minerva - Björkbacka
- 10:4, Skolskjuts Ånge, Ljungaverk - Fränsta – Torpshammar
- 20:2, Skolskjuts Timrå och Ljustorp
- 40:3, Skolskjuts Härnösand

Kommunalförbundet kan vara behjälpligt med upphandling av denna skolskjutstrafik mot ersättning enligt fastställda taxor för tjänster till medlemmarna.

De nuvarande avtalen innehåller även viss linjelagd allmän kollektivtrafik av mindre omfattning. Det gäller

- Linje 520 i Härnösand (ingår f.n. i 40:3) består av ett mindre antal turer med personbil som kompletterar busstrafiken på linje 520.

TJÄNSTESKRIVELSE

Om linjen fortsatt ska vara öppen för allmänheten bör den upphandlas separat, inte tillsammans med 40:3, skolskjuts Härnösand.

- Linje 315 i Sollefteå, görs om till anropsstyrd kompletteringstrafik
- Linje 417 i Örnsköldsvik (ingår f.n. tillsammans med linje 442 i 70:3), består av trafik med personbil mellan Husum resecentrum (tågstationen) och centrala Husum. Linjen bör bibehållas som allmän kollektivtrafik.
- Linje 442 i Örnsköldsvik, görs om till anropsstyrd kompletteringstrafik

4.5.3 Sjukreselinje 190

Mellan Ånge och Sundsvalls sjukhus trafikerar sjukreselinje 190. Linjen är öppen för allmänheten som efter beställning kan göra en så kallad kompletteringsresa hela eller delar av sträckan (en möjlighet som är tillgänglig även för den som ska företa en sjukresa eller en färdtjänstresa inom Ånge kommun). Närmare 50 procent av resenärerna utgörs av denna resenärskategori. Fordonen är inte utrustade med biljettmaskin, och ger f.n. inga intäkter från dessa resenärer. Övriga resor på linjen utgörs av färdtjänstresor inom Ånge kommungränser, sjukresor inom Ånge kommungränser och till och från Sundsvalls sjukhus, och en mindre del riksfärdtjänst och kommunresor.

Trafiken bedöms inte vara ekonomiskt försvarbar vare sig som effektiv produktion av sjukresor, färdtjänst eller allmän kollektivtrafik. Linjen bör därför tas bort.

En del av sjukresorna skulle efter bedömning kunna företas med tåg eller buss i enlighet med vad som beskrivits ovan beträffande regionens reglemente för sjukresor. En sådan överflyttning av resor till den allmänna kollektivtrafiken förutsätter dock att reglementet för sjukresor ändras så att personer som är 85 år eller äldre och personer med kommunalt färdtjänsttillstånd inte utan prövning beviljas sjukresa med taxi/specialfordon. En överflyttning av en del resor till den allmänna kollektivtrafiken skulle då kunna underlättas dels genom att tillhandahålla anslutningsresor med taxi till och från resecentrum i Ånge, tågstationer på sträckan Ånge - Sundsvall samt resecentrum i Sundsvall. Dels genom att tillhandahålla särskild service för vissa resenärer som ankommer eller ska avresa med tåg från resecentrum i Sundsvall.

Allmänhetens resande, som f.n. utgör den största delen av resandet, kan företas i den allmänna kollektivtrafiken, och färdtjänstresorna inom Ånges kommungränser kan utföras i den ”vanliga” anropsstyrda trafiken.

4.5.4 Sjukreselinje 790

Sjukreselinje 790 mellan Sollefteå och Sundsvalls sjukhus började aldrig trafikeras på grund av utbrottet av pandemin. Då sjukresorna fortsatt ligger på cirka 70 procent av volymen före pandemins utbrott är det inte aktuellt att driva linjen i nuläget. Om förutsättningarna förändras ska avtalen under den kommande göra det möjligt att starta upp trafiken om det är motiverat.

TJÄNSTESKRIVELSE

4.5.5 Uppdelning av anropsstyrd trafik dagtid i Sundsvall/Timrå

Trafikuppdrag 20:1 utgörs av anropsstyrd trafik dagtid inklusive sjukreselinje 290. I Sundsvalls kommun ingår dock inte färdtjänstresor i trafikuppdraget då Sundsvalls kommun har upphandlat färdtjänsten själv. Trafiken utförs för närvarande med 12 AN-fordon (personbilar) och 15 multifordon varav två nyttjas för linje 290.

Trafikuppdraget är det i särklass största i länet. Bedömningen är att samordningsfördelarna mellan trafik som utförs med personbilar respektive multifordon är begränsade och att det därför är lämpligt att dela uppdraget i två på motsvarande sätt som i Örnsköldsvik, med en del som avser enbart trafik med personbilar och en del som avser trafik enbart med multifordon inklusive sjukreselinje 290.

4.5.6 Anropsstyrd kompletteringstrafik

I dagens anropsstyrda trafik ligger mer än 100 linjer tidtabellslagd anropsstyrd kompletteringstrafik. Trafiken marknadsförs inte och är av mycket liten omfattning. Ett antal linjer har inga resenärer.

Då trafiken är tidtabellslagd kan en satsning på marknadsföring av linjerna innebära ökade krav på fordonskapacitet i så kallad dimensionerande tid, vilket i sin tur kan leda till överkapacitet i den anropsstyrda trafiken. I samråd med respektive kommun bör det istället övervägas om linjer ska tas bort och i så fall eventuellt ersättas av någon annan form av trafikförsörjning.

Avtalet för den kommande avtalsperioden bör medge att den anropsstyrda kompletteringstrafiken kan minskas eller utökas när behov uppstår, exempelvis till följd av förändringar i den tidtabellslagda (icke anropsstyrda) linjetrafiken.

4.5.7 Övrigt

Förslaget till nytt trafikförsörjningsprogram innebär att det i landsbygden kan komma att tillskapas anropsstyrda trafikupplägg som ersätter tidtabellslagd linjetrafik.

Inför avtalsperioden 2025 – 2029 behöver det därför tydliggöras att det i trafikåtagandet kan komma att tillkomma anropsstyrd allmän kollektivtrafik och exemplifieras hur den kan komma att utföras (som ”flextrafik” vid virtuella hållplatser, inom visst geografiskt område, som matning in mot bytespunkter för linje- och tidtabellslagd trafik, osv.). Avtalen med trafikföretagen om anropsstyrd trafik behöver utformas så att det är möjligt att tillföra fordon för denna typ av trafik på ett flexibelt sätt också vad avser nya typer av fordon för trafiken, exempelvis mindre bussar (klass A, för upp till 22 passagerare).

Utifrån ovannämnda förändringar utformas trafikuppdragen enligt följande.

- 10:1, Anropsstyrd trafik dagtid Ånge

TJÄNSTESKRIVELSE

- 20:1, Anropsstyrd trafik med multifordon dagtid Sundsvall/Timrå samt sjukreselinje 290 Sundsvall/Timrå (dagtid, må-fre)
- 20:2, Anropsstyrd trafik med personbilar dagtid Sundsvall/Timrå
- 40:1, Anropsstyrd trafik dagtid och nattetid Härnösands
- 40:2, Sjukreselinje 490 Härnösands (dagtid, må-fre)
- 50:1, Anropsstyrd trafik dagtid Kramfors (basing Kramfors)
- 50:2, Anropsstyrd trafik dagtid Kramfors (basing Ullånger)
- 60:1, Anropsstyrd trafik dagtid Sollefteå
- 70:1, Anropsstyrd trafik dagtid och nattetid med multifordon Örnsköldsvik
- 70:2, Anropsstyrd trafik med personbilar dagtid Örnsköldsvik
- 80, Anropsstyrd trafik nattetid Kramfors/Sollefteå
- 90, Anropsstyrd trafik nattetid Timrå/Sundsvall/Ånge

4.6 Fordonskrav

För den anropsstyrda trafiken finns för närvarande tre fordonstyper specificerade; litet multifordon och stort multifordon som har plats för rullstolar, och personbil (s.k. AN-fordon som vanligtvis utgörs av kombimodell eller minibuss).

Kraven på fordonen (fordonstyper, tekniska krav, m.m.) från **Särskild persontrafik 2021** bibehålls, men behöver eventuellt kompletteras när det gäller biljettmaskiner/validering och utrustning till stöd för realtidspresentation. När det gäller miljökrav tillkommer nya krav, se vidare nedan. Det innebär att följande fyra fordonstyper ska gälla i upphandlingen:

- Konventionell taxi-/personbil med plats för upp till 4 passagerare
- Personbil/minibuss med plats för upp till 8 passagerare
- Multifunktionellt fordon med plats för en rullstol eller bår samt sittande
- Multifunktionellt fordon med plats för flera rullstolar eller bårar samt sittande

4.6.1 Miljökrav

Den 1 juni 2022 trädde ny lagstiftning i kraft som innebär skärpta miljökrav för personbilar och bussar som används vid utförande av vissa upphandlade tjänster inom vägtransportområdet. De skärpta kraven ska uppfyllas i de upphandlingar som tilldelas under den första referensperioden, som sträcker sig till den 31 december 2025, och varje följande femårsperiod.

Lagstiftningen innebär att av de antal fordon som har en totalvikt om högst 5 ton ("lätt bil") som under den första referensperioden upphandlas för att användas för att tillhandahålla tjänsterna, ska andelen som uppfyller definitionen för "ren lätt bil" vara minst 38,5 procent av antalet fordon.

TJÄNSTESKRIVELSE

Under den referensperiod som sträcker sig till den 31 december 2025 innebär definitionen av ”ren lätt bil” tak för fordonets utsläpp av luftföroreningar utifrån EG-förordningen 715/2007. I praktiken ett fordon som drivs med el eller vätgas och möjligen vissa energieffektiva laddhybridsfordon. Under efterföljande femårsperioder innebär definitionen av ”ren lätt bil” ett fordon som inte släpper ut någon koldioxid, d.v.s. en skärpning av kraven som i praktiken betyder ett fordon som drivs med el eller vätgas.

Fordon anpassade för rullstolstransporter är undantagna från de skärpta lagkraven. Miljökrav för dessa fordon beslutas av den upphandlande enheten (liksom eventuella miljökrav som går längre än lagstiftningens minimikrav). Övriga fordon, d.v.s. personbilar som inte är anpassade för transport av resenär i rullstol, som används av trafikföretagen för att utföra den trafik som upphandlas träffas dock av kraven.

Eftersom det inte kommer ske någon ytterligare upphandling av ”lätt bil” under den första referensperioden måste kravet på andel ”ren lätt bil” uppfyllas i den nu aktuella upphandlingen av anropsstyrd trafik.

Lagstiftningen innebär inte att varje kontrakt som ingås ska uppfylla kraven, det är de kontrakt och fordon som upphandlas under referensperioden som tillsammans ska uppfylla kraven (d.v.s. i vårt fall den kommande upphandlingen). I kravställningen kommer det förmodligen vara nödvändigt att låta kraven träffa varje trafikavtal som ingås. Skälet är att skillnaden i särkostnad för att uppfylla kraven i olika trafikområden inte är känd och att det därför inte är möjligt att fördela kostnaderna för att uppfylla kraven i upphandlingen på annat sätt.

Exempel på formulering av miljökrav utifrån lagstiftningens minimikrav för personbilar och att övriga fordon ska använda fossilfritt bränsle:

Ren lätt bil

Trafikföretaget ska vid tillhandahållandet av tjänsterna som trafikuppdraget innebär säkerställa att de krav beträffande andel ”ren lätt bil” som framgår av lag (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet, uppfylls.

Övriga fordon

Utsläppsklass

Fordon som används för att utföra trafiken och som inte uppfyller kraven på ”ren lätt bil” ska vara typgodkända i utsläppsklass Euro 6 respektive Euro VI (bussar). Eftermonterad avgasrening godtas inte. De utsläppsvärden som kravet innebär ska upprätthållas under avtalsperioden.

Drivmedel

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 143
841 22 Ånge

Besöksadress:
Viktoriagatan 16
872 35 Kramfors

Telefon: 0775-50 77 70

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

TJÄNSTESKRIVELSE

Fordon som används för att utföra trafiken och som inte uppfyller kraven på ”ren lätt bil” ska använda biodrivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

4.6.2 *Förbättrad infrastruktur för elfordon*

En del trafikföretag har börjat använda elfordon (personbilar) i den anropsstyrda trafiken och till följd av lagkraven på en viss andel utsläppsfria fordon kommer antalet elfordon i den anropsstyrda trafiken öka.

För att de fordon som schemalagts i den upphandlade trafiken ska kunna utnyttjas effektivt och trafiken inte betungas med tomkörning och långa laddtider är det av vikt att det finns tillgång till laddinfrastruktur vid viktiga målpunkter för den anropsstyrda trafiken, exempelvis sjukhus. Kollektivtrafikmyndigheten kommer inför den kommande avtalsperioden ta initiativ till och föreslå utbyggnad av laddinfrastruktur vid sådana målpunkter.

4.7 *Affärsmodell och pris- och ersättningsmodell*

Den grundläggande affärsmodellen från **Särskild persontrafik 2021** bibehålls. Det innebär att det trafikföretaget som vinner ett kontrakt som huvudregel ska erhålla den trafik som uppstår/beställs inom det geografiskt definierade trafikområdet.

På förekommen anledning ska i avtal/uppdragsbeskrivning tydliggöras hur undantagen från huvudregeln i praktiken ska tillämpas, exempelvis när ett företag utför transporter in i ett annat företags trafikområde.

Vidare ska i avtal/uppdrags-beskrivning tydliggöras att i princip alla transportbehov som regionen eller kommunerna har och som lämpligen kan utföras i den anropsstyrda trafiken också ingår i trafikåtagandet, exempelvis när det gäller skolbarn med växelvis boende eller andra särskilda behov. I sammanhanget måste dock uppmärksammas att dimensionering av kapacitet för anropsstyrd trafik inte i för hög grad får styras av behov med typiska ”peakar” under trafikdygnet, eftersom det drar med sig onödiga kapacitetskostnader.

Kraven på flexibilitet och ställtider i tillhandahållande av kapacitet att utföra köruppdrag behöver förtydligas och inflyta i uppdragsbeskrivning och avtal, det gäller exempelvis förlängning av körpass, uttagande av fordon/förare utöver schema, nyttjande av avropsfordon, m.m.

Den pris- och ersättningsmodell som infördes med **Särskild persontrafik 2021** bibehålls i princip.

4.8 *Kvalificeringskrav*

Kraven för deltagande i upphandlingen (kvalificeringskraven) behålls.

TJÄNSTESKRIVELSE

4.9 *Trafikledningstjänster*

Trafikföretag som själva leder sin trafik svarar för att lösa problem som kan uppstå vid utförande av köruppdrag, exempelvis förseningar, genom att skicka ett annat fordon, medan andra trafikföretag förlitar sig på Din Tur Kundcenter. I det senare fallet kontaktar föraren beställningscentralen som får hantera den situation som uppstått.

Vid framtagning av upphandlingsdokumenten kommer det övervägas att prissätta den service som Din Tur Kundcenter tillhandahåller för att lösa trafiken, alternativt att vid utvärdering ge ett mervärde till anbud som innebär att trafikföretaget åtar sig att leda sin trafik.

4.10 *Avtalslängd och takvolym*

Då affärsvolymen i avtalen för respektive trafikuppdrag inte är garanterad bör avtalen upphandlas enligt LOU:s regler för ramavtal. Avtalslängden ska därmed begränsas till fyra år enligt 7 kap 2 § LOU. Brytpunkten för avslutning av avtalsperioden bör dock förskjutas till sista juni 2029 för att förenkla hantering av avtal och statistik. Vidare ska i enlighet med praxis när det gäller ramavtal en takvolym anges i upphandlingsdokumenten.

4.11 *Möjlighet att överlåta avtalen till bussoperatör*

Under avtalsperioden kommer den allmänna kollektivtrafiken förändras i enlighet med nytt trafikförsörjningsprogram. Den allmänna kollektivtrafiken och den anropsstyrda trafiken kommer sannolikt bli mer integrerad och närtrafik av anropsstyrd karaktär kan komma att ersätta linjelagd trafik i glesbygd och mindre tätorter.

Det kan leda till behov av att avtalsmässigt sammanföra trafiken i ett geografiskt område till en leverantör. Möjligheterna för kommunalförbundet att överlåta avtal med en leverantör till en annan leverantör bör därför utökas.

4.12 *Kombinationsanbud*

För att tillvarata eventuella stordriftsfördelar i att utföra flera trafikuppdrag samordnat så bör det liksom vid förra upphandlingen vid anbudsgivning vara möjligt att avge så kallade kombinationsanbud, d.v.s. ge möjlighet att avge anbud som innebär ett rabatterat pris om flera trafikuppdragen erhålls.

4.13 *Anbudsutvärdering*

Den modell för anbudsutvärdering som användes i *Särskild persontrafik 2021* kommer i princip behållas. Modellen utgår från att referensdata om transportvolymerna från en utvald trafikmånad ansätts mot anbudens priser.

TJÄNSTESKRIVELSE

Charlotta Hellhoff
Förbundsdirektör

Bilagor

Förslag till överenskommelse om upphandling av anropsstyrda transporter

TJÄNSTESKRIVELSE

Bilaga 1 – Utkast

Förslag till överenskommelse om upphandling och samordning av anropsstyrda transporter

Uppdrag

[Medlem] uppdrar i enlighet med 2 kap. 12 § kollektivtrafiklagen åt kollektivtrafikmyndigheten att upphandla och samordna transporttjänster för att tillgodose [medlemmens] behov av anropsstyrda transporttjänster.

Medlemmen ska kunna använda de anropsstyrda transporttjänster som avtalats för att tillgodose sina behov. Transporttjänsterna kan exempelvis utgöras av sjukresor, färdtjänst, riksfärdtjänst, kommunresor, budtransporter, anropsstyrd allmän kollektivtrafik och beskrivs i trafikuppdragens trafikbeskrivning.

Kollektivtrafikmyndighetens åtagande

Kollektivtrafikmyndigheten ska i samråd med berörda medlemmar specificera transportkapacitet och andra avtalsvillkor för respektive trafikuppdrag, genomföra upphandling och ingå avtal med trafikföretag. Avtalsvillkoren ska medge att transportkapaciteten under avtalstiden löpande kan anpassas till transportbehoven.

De anropsstyrda transporttjänsterna ska genom kollektivtrafikmyndighetens försorg samordnas i största möjliga grad och kostnaderna för samordnade transporter fördelas mellan de huvudmän som berörs av transporten.

Uppdragets varaktighet

Alternativ 1 – Uppdraget gäller tills vidare med tre (3) månader uppsägningstid. Om uppsägning sker senare än tre (3) månader före det att en upphandling annonseras upphör uppdraget först inför nästkommande upphandling.

Alternativ 2 – Uppdraget gäller till och med 202

[Medlem]

Kommunalförbundet kollektivtrafik-
myndigheten i Västernorrlands län

[elektronisk signering]