



Partnersamverkan för en  
förbättrad kollektivtrafik

# **AVTALSPROCESSEN ANROPSSTYRD TRAFIK**

**December 2014**

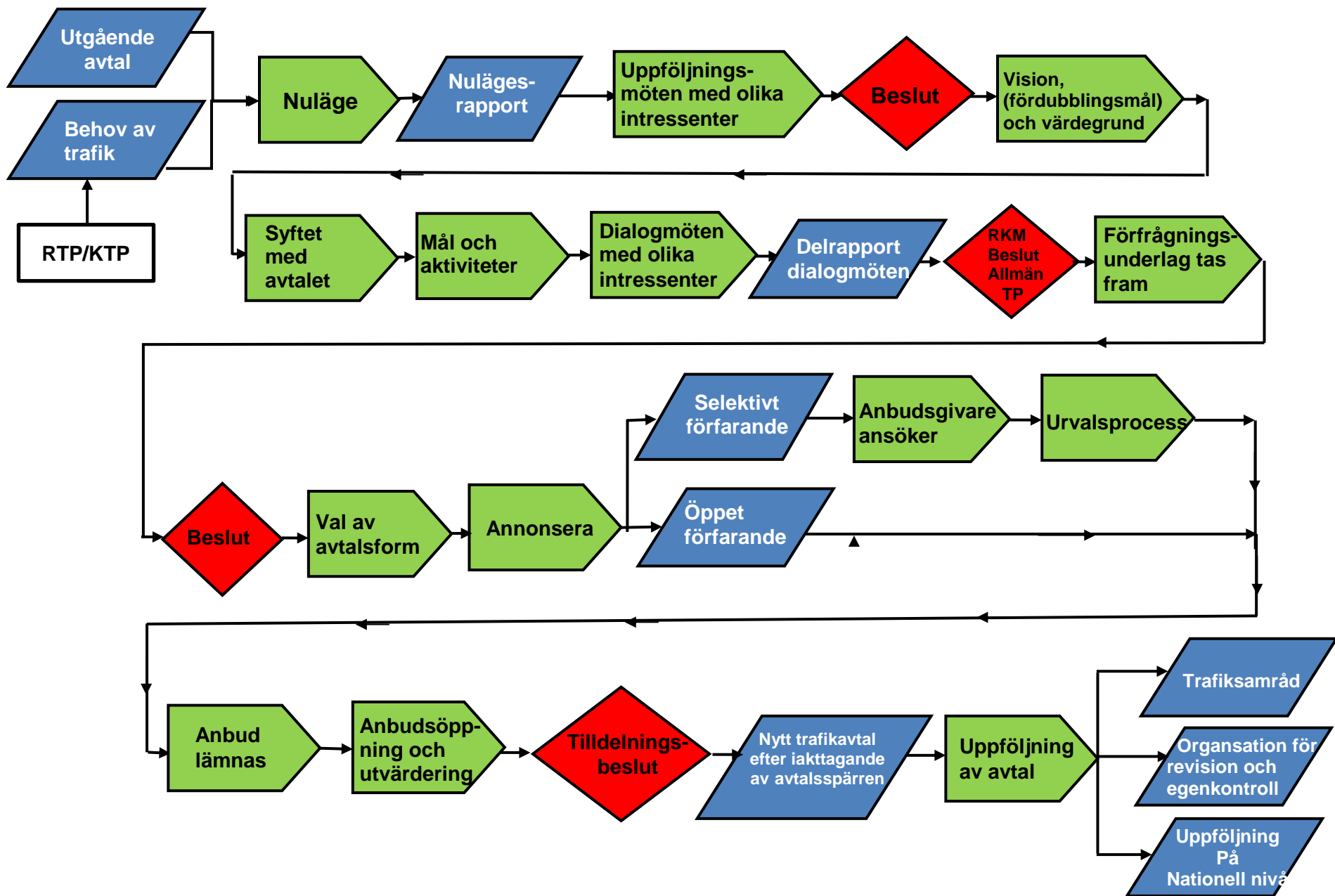
# Avtalsprocessen – Anropsstyrd trafik

Upphandling av taxitrafik för samhällsbetalda resor omfattar traditionellt färdtjänst, sjukresor och vissa skolskjutsar och benämns särskild kollektivtrafik.

Med syfte att bredda verksamheten till att också ta uppdrag i den allmänna kollektivtrafiken används alltmer benämningen Anropsstyrd trafik.

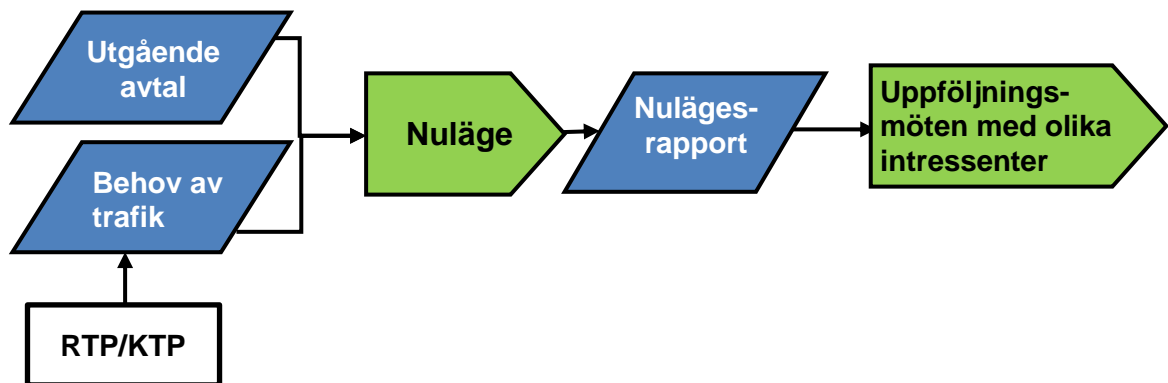
Anropsstyrd trafik upphandlas i normalfallet enligt reglerna i Lag (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU). Undantagsvis kan upphandling av anropsstyrd trafik ingå i en upphandling enligt reglerna i Lag (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF) men då efter beaktande av överviktsprincipen.

Den följande processbeskrivningen tar sikte på att beskriva upphandlingen av den anropsstyrda trafiken i delmoment och visar ett normalförfarande. Förfaranden som direktupphandling eller förhandlat förfarande beskrivs inte här eftersom de är undantagsförfaranden.



# Förberedelsestadiet

---

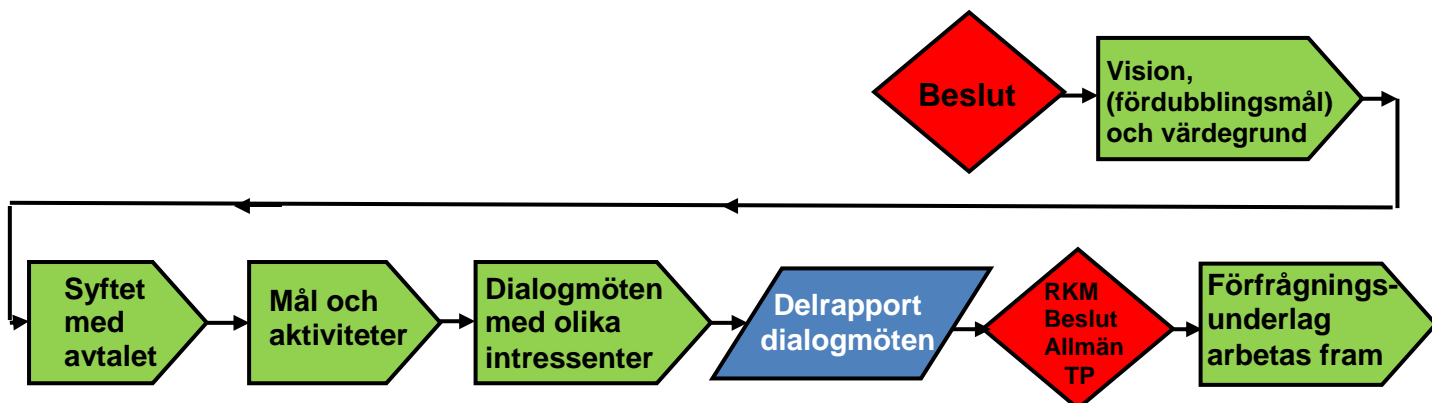


Upphandlingen förbereds genom en identifiering av behovet och en analys av hur behovet kan tillgodoses. Upphandling av taxitrafik för samhällsbetalda resor omfattar traditionellt färdtjänst, sjukresor och vissa skolskjutsar och benämns särskild kollektivtrafik.

Med syfte att bredda verksamheten till att också ta uppdrag i den allmänna kollektivtrafiken används alltmer benämningen Anropsstyrd trafik. Om den anropsstyrda trafiken, som är föremål för upphandling, utgör regional kollektivtrafik så ska den finnas redovisad i det regionala trafikförsörjningsprogrammet (RTP). Om den anropsstyrda trafiken, som är föremål för upphandling, utgörs av färdtjänst eller riksfärdtjänst skall den också finnas i det regionala trafikförsörjningsprogrammet om kommun överlåtit sina uppgifter att anordna färdtjänst och riksfärdtjänst till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Har sådan överlåtelse inte skett ska den anropsstyrda trafiken avseende färdtjänst och riksfärdtjänst finnas i kommunens trafikförsörjningsprogram (KTP).

Därefter planeras upphandlingen och en beräkning av kontraktets totala värde ska göras. Beräkningen syftar till att fastställa hur kontraktets totala värde förhåller sig till de tröskelvärden som avgör vilka regler som ska tillämpas.

Erfarenheter från den trafikperiod som är på väg att avslutas samlas in genom uppföljningsmöten. Olika intressenter får möjlighet att föra fram tankar och idéer om hur den kommande avtalsperioden kan utformas för att få till stånd en bättre verksamhet med större kundnytta.



## Vision

Här tas den stora diskussionen. Vad vill vi åstadkomma med kontraktet, vilken vision har vi och hur ska vi kunna bidra till fördubblingsmålet?

Ett basunderlag för den anropsstyrda trafiken är särskild kollektivtrafik (färdtjänst, sjukresor och vissa skolskjutsar). Den trafiken kommer under överskådlig tid att utgöra en dominerande del av den anropsstyrda trafiken men kan av naturliga skäl inte ingå i fördubblingsmålet. Den anropsstyrda trafiken förväntas att ingå som kompletterande resurs i den allmänna kollektivtrafiken och står därigenom bakom fördubblingsmålet.

Här kan den anropsstyrda trafiken aktivt bidra till fördubblingsmålet och få människor att ställa privatbilen genom att fylla luckor och utöva finmaskig trafik i kapillärmiljöer.

## Syfte, mål och aktiviteter

Förutom att säkerställa en rätt kvalitet för den särskilda kollektivtrafiken bör upphandlingen beskriva den anropsstyrda trafikens möjligheter inom den allmänna kollektivtrafiken.

Upphandlade fordonsresurser kan endast användas i den utsträckning och för den trafik som beskrivits i förfrågningsunderlaget. Ska den anropsstyrda trafiken användas även i den allmänna kollektivtrafiken måste förfrågningsunderlaget och det senare kontraktet ge den möjligheten, om inte förloras den möjligheten. Upphandlingen av sådan anropsstyrd trafik måste föregås av Regionala Kollektivtrafikmyndighetens (RKM) beslut om Allmän trafikplikt (TP).

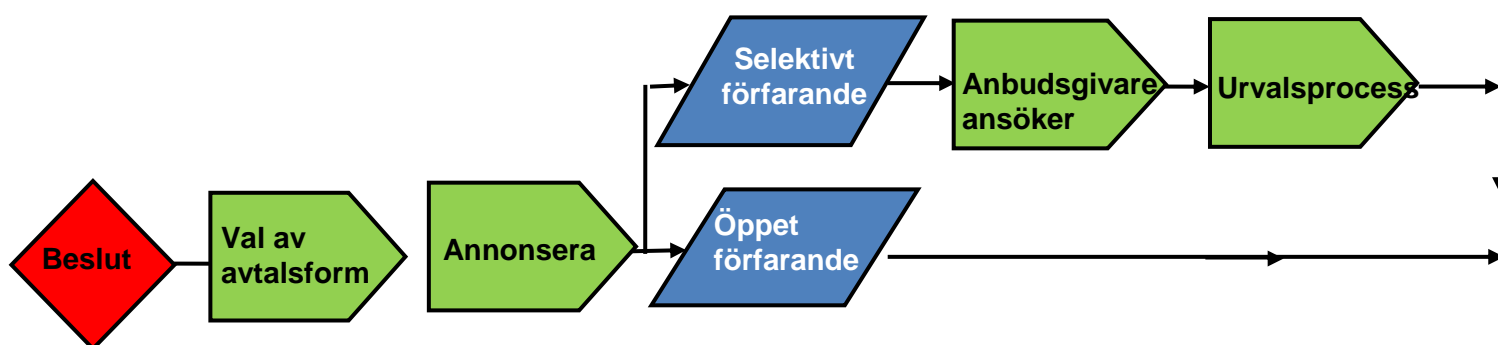
## Dialogmöten

Alla intressegrupper bör bjudas in till dialogmöten (frivilliga SIU). Mötena syftar till att få en bred förankring, där olika intressenters kompetenser och bedömningar tas tillvara och införlivas i underlaget. Det är angeläget att undvika inslag och formuleringar som kan leda till osäkerhet och till att anbudsgivaren tvingas kalkylera med riskpremier.

Ju bredare förankring och samsyn desto bättre. Målet är att kontraktet ska bli en bra affär för såväl beställare som trafikföretag.

## Upphandlingsstadiet

När upphandlingen påbörjats, förfrågningsunderlagen har annonserats och anbudstiden löper råder absolut sekretess för anbud. Dialogerna måste genomföras med transparens och likabehandling gentemot alla intresserade aktörer.



### Tröskelvärden

Tröskelvärdet ska beräknas exklusive mervärdesskatt och för avtalets hela löptid. Upprepade upphandlingar av samma kategori varor och tjänster under ett budgetår ska sammanräknas vid tröskelvärdesberäkningen.

EU-kommissionen beslutar om tröskelvärden och den svenska regeringen offentliggör EG-förordningen om nya tröskelvärden genom ett så kallat tillkännagivande.

### Upphandling över tröskelvärdena

I normalfallet upphandlas anropsstyrd trafik (särskild kollektivtrafik) enligt LOU och dess bestämmelser om upphandling över tröskelvärdena.

Enligt dessa bestämmelser kan beställaren bl.a. välja mellan att använda ett öppet eller selektivt förfarande.

I ett öppet förfarande får alla leverantörer lämna anbud. I ett selektivt förfarande får alla leverantörer ansöka om att få delta, men endast anbudssökande som efter ett urval inbjuds av beställaren får lämna anbud. Urvalet måste ske enligt de grundläggande principerna för offentlig upphandling.

### Annonsering

I ett öppet förfarande där alla leverantörer får lämna anbud annonserar beställaren upphandlingen och intresserade leverantörer begär ut förfrågningsunderlaget. Förhandlingar med tänkbara leverantörer får inte ske.

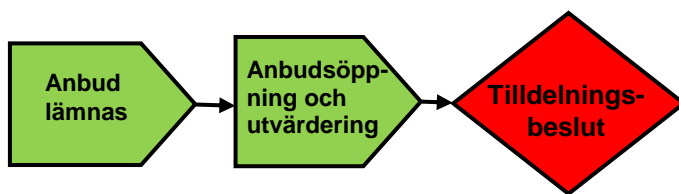
I ett selektivt förfarande bjuder beställaren genom annons in tänkbara leverantörer att ansöka om att få lämna anbud. Efter annonseringen, i vilken kraven på leverantören ska finnas, styrker leverantören sin förmåga i olika avseenden samt begär att få delta i anbudstävlingen (anbudsansökan). Enligt de kriterier och regler som angivits i annonsen

väljer den upphandlande myndigheten ut så många anbudssökande som angetts i annonsen bland dem som uppfyllt de ställda kraven (minst fem). Även om färre ansökningar än fem kommer in får den upphandlande myndigheten fortsätta förfarandet genom att bjuda in de kvalificerade leverantörer som har begärt att få delta. Till dessa ska förfrågningsunderlaget skickas ut samtidigt. Inga andra anbud än från de leverantörer som bjudits in får prövas av den upphandlande myndigheten. Förhandlingar med eventuella leverantörer får inte ske.

### Tidsfrister

Vid **öppet förfarande** är minsta tid för att lämna anbud 52 dagar. Vid **selektivt förfarande** är tiden normalt 37 dagar för att ansöka om att få delta i upphandlingen samt vid selektivt förfarande ytterligare 40 dagar för att lämna anbud.

En upphandlande myndighet ska vid bestämning av tidsfristerna särskilt ta hänsyn till hur komplex upphandlingen är och hur lång tid som behövs för att utarbeta ett anbud. De tidsfrister som anges i lagen är minimitider och en bedömning bör göras vid varje enskild upphandling om vilken frist som är lämplig.



### Kvalificering och anbudsprövning

En ansökan eller ett anbud som inkommer för sent får inte tas upp till prövning, även om avsändaren inte har orsakat förseningen.

Prövningsfasen omfattar olika moment:

- kontroll av eventuell grund för uteslutning av leverantör,
- kontroll av leverantörens lämplighet (kvalificering),
- tilldelning av kontrakt (utvärdering av anbud).

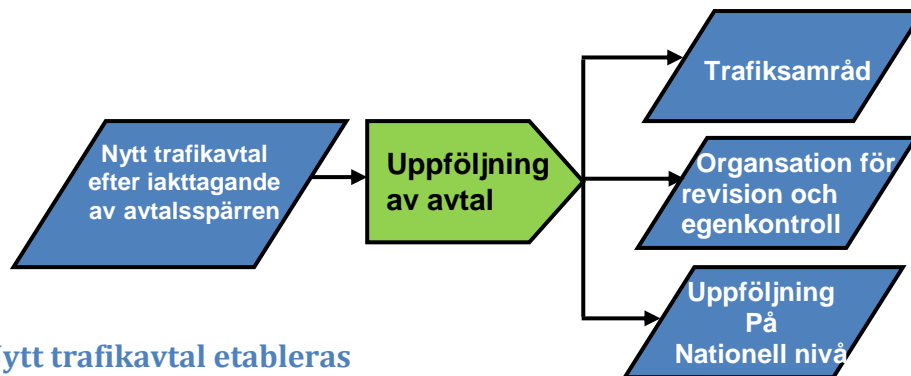
### Tilldelningsbeslut

En beställare ska snarast möjligt skriftligen underrätta anbudssökandena och anbudsgivarna om det beslut som fattats om att tilldela ett kontrakt och om skälen för beslutet.

När beställaren har meddelat tilldelningsbeslut inträder en avtalsspärr, som är ett förbud att ingå avtal under viss tid. Avtalsspärren löper mellan 10 till 15 dagar beroende på hur beslutet har meddelats. Efter att tidsfristen löpt ut får avtal tecknas.

---

# Etablering och driftsättning



## Nytt trafikavtal etableras

Enlig avtalsprocessen ska Trafikföretaget upprätta en detaljerad och tidsatt plan med aktiviteter för tiden mellan avtalets påtecknande och trafikstart (Uppstartsplan). Planen ska beskriva hur Trafikföretaget avser säkerställa att kvalitén vid trafikstart är i enlighet med ställda krav i avtalet.

## Trafikråd

Enligt avtalsprocessens ska Beställaren och trafikföretagen utse ett Trafikråd bestående av representanter för beställaren och trafikföretagen samt i förekommande fall personal från beställningscentralen.

Trafikrådet ska,

- diskutera rutiner och annat i syfte att öka effektiviteten och kvalitén inom verksamheten,
- vara rådgivande i frågor som berör verksamheten,
- inom rådande avtal vara drivande för att utveckla verksamheten,
- vara verksamma och drivande i de arbetsgrupper som skapas för olika ärenden,
- representera samtliga trafikföretag som har avtal med beställaren.

## Organisation för revision och egenkontroll

Beställaren ska upprätthålla en organisation för revision av trafikföretagens verksamhet. För att underlätta vid revision ska trafikföretaget kontinuerligt dokumentera eventuella avvikelser från vad parterna i avtalet kommit överens om.

## Uppföljning på nationell nivå

Kollektivtrafikens Avtalskommitté tar löpande emot synpunkter och erfarenheter av arbetet med Avtalsprocessen och avtalsmallarna med syftet att kontinuerligt utveckla och förbättra dessa. Återkoppling och erfarenhetsutbyten sker vid återkommande seminarier och konferenser.