Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Affärsutveckling

Handläggare
Tomas Zaar
08-12333614
tomas.zaar@regionstockholm.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-02-13

Färdtjänstutskottet
2026-03-18

Ärende
TN 2025-1085

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Beslut om inledande av upphandling av trafikaffär E53 Anropsstyrd Närtrafik

Förslag till beslut

Färdtjänstutskottet beslutar följande.

1. Föreslagen affärsinriktning för upphandlingen av Anropsstyrd Närtrafik (E53) godkänns i enlighet med detta tjänsteutlåtande och dess bilagor.

2. Förvaltningschefen uppdras att genomföra upphandlingen avseende Anropsstyrd Närtrafik (E53), inklusive att fastställa upphandlingsdokument.

3. Färdtjänstutskottet ska löpande hållas informerad om upphandlingen.

4. Förvaltningschefen uppdras att återkomma till färdtjänstutskottet med förslag till tilldelningsbeslut.

Sammanfattning

Trafikaffär E44 Anropsstyrd Närtrafik upphör i februari 2027 och ersätts av trafikaffär E53, som planeras utifrån den standardiserade målmodell som är förankrad i trafikförsörjningsprogrammet och trafikförvaltningens strategier. E53 bygger på nuvarande avtalsstruktur med 16 linjer i fyra anbudsområden och omfattar trafikinformation, trafikplanering, drift samt åtgärder för trygghet, tillgänglighet och miljöförbättringar. Avtalet ska balansera riskfördelningen mellan parterna och innehålla incitament för nöjda och trygga resenärer. Avtalstiden föreslås bli fyra år inklusive optioner, med trafikstart i mars 2027.

Bakgrund

I februari 2027 upphör trafikaffär E44 Anropsstyrd Närtrafik som omfattar anropsstyrd samt viss linjelagd Närtrafik inom ramen för särskilda

persontransporter. Trafikaffär E53 planeras att utgöra efterträdare till trafikaffär E44.

Beslut om fortsatt upphandlad trafik (TN 2025-0928) togs i Trafiknämndens Färdtjänstutskott i november 2025 baserat på den utredning som föregått enligt rutiner för driftsformsanalys.

Arbetet med studie inför trafikaffär E53 Anropsstyrd Närtrafik har bedrivits parallellt med studie för E54 Färdtjänsttaxi.

Förvaltningens förslag och motivering

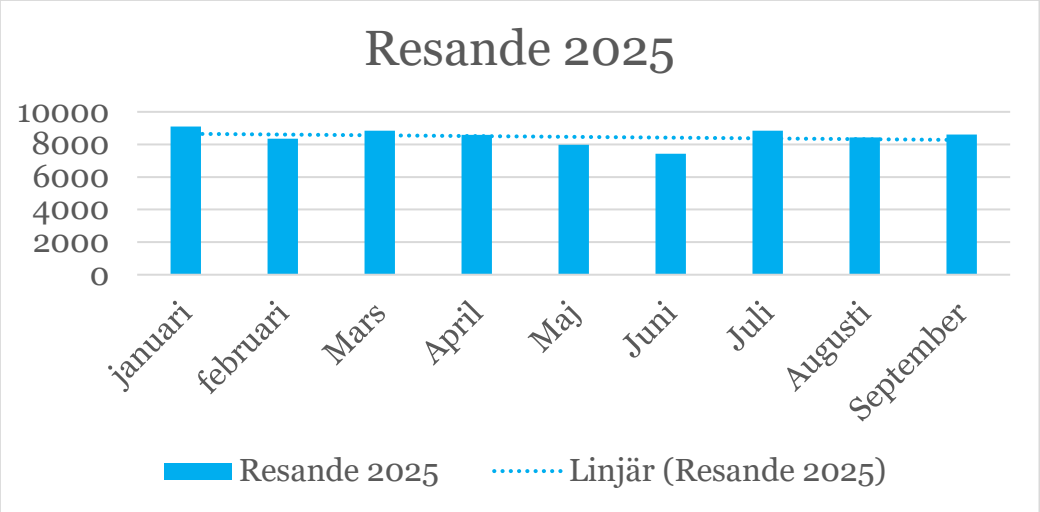
Omfattning av trafikaffär E53
Nuvarande avtalsindelning med 16 linjer indelade i 4 anbudsområden har setts över men alternativa indelningar har ej bedömts som aktuella då inga tungt vägande skäl har framkommit för att en annan indelning än dagens skulle vara mer ändamålsenlig. Trafikaffär E53 baseras på befintlig trafikaffär E44 med utgångspunkt i den standardiserade målmodell som är förankrad i trafikförsörjningsprogrammet, trafikförvaltningens uppdrag och mål samt strategiska karta och strategier. Det innebär också en riskfördelning som är väl balanserad mellan parterna utifrån möjligheten att dels räkna på risken i anbudet, dels förebygga och hantera risken. Utöver detta ska även modellen säkerställa att rätt drivkrafter finns för att uppnå målen. Antalet nöjda resenärer och andelen trygga resenärer utgör bärande parametrar för kollektivtrafikens marknadsandel. Avtalet omhändertar dessa aspekter genom kvantitativ målsättning och incitament som ger rätt drivkrafter. Förare inom den del av Närtrafiken som hanteras av Färdtjänsten är i regel taxiförare.

Betydande förändringar
De största förändringarna jämfört med E44 består av:

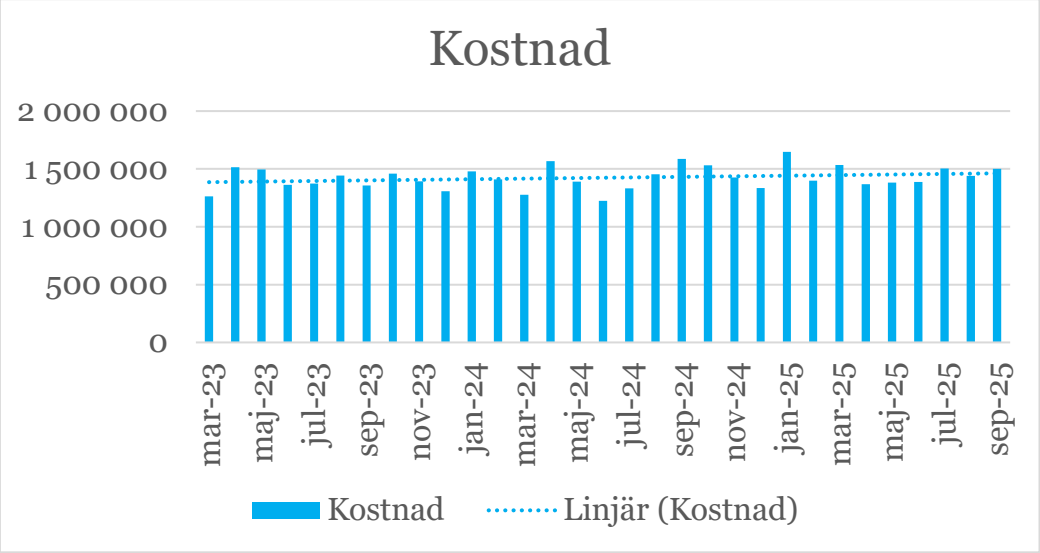
- Att trafiken genomgår en översyn för att avgöra om fler linjer på sikt ska göras anropsstyrda, vilket kan påverka uppdragsavtalet.
- Ökade krav på energieffektivisering.

Erfarenheter från E44
Analyser visar att kostnaden för avtalet har ökat något under avtalsperioden. Samtidigt har de kvalitetsfaktorer som kan mätas visat på en positiv utveckling. Det är dock viktigt att vidare analysera bakomliggande kostnadsdrivande faktorer inför kommande avtal för att inte riskera en alltför hög

kostnadsutveckling utan att avkall görs på hållbarhet och kundbemötande. Data över påstigande för 2025 redovisas nedan.



Nedan redovisas den totala kostnadsutvecklingen över tid.



Utvecklingsområden inför och under trafikaffär E53
Baserat på erfarenheterna från E44 bedöms trafikaffär E53 ha ett behov av att utvecklas inom de områden och i den riktning som beskrivs nedan.

Utgå från affärsdesignen av befintliga trafikaffärer
Generellt är en hög grad av standardisering gällande trafikaffärerna att förorda, samtidigt som respektive avtalsområdes specifika förutsättningar också måste omhändertas. Generella ställningstaganden i utformningen är numera fastställda i riktlinjer trafikaffärer. Vidare är det viktigt att tillvarata och inkludera de utvecklingsarbeten som pågår inom trafikförvaltningen med avseende på trafikering inför kommande avtal.

Tillvarata erfarenheter från nyliga affärer inklusive överprövningar
Erfarenheter från upphandlingsfaser, förberedelseperioder och trafikstarter av andra trafikaffärer ska inkluderas både vid detaljutformningen och upphandlingen av trafikaffär E53. Vidare bör även erfarenheter från överprövningsprocesser och hanteringen av dessa nyttjas i samband med detaljutformningen av upphandlingsdokumentationen.

Behåll grundtanken med ett helhetsåtagande som utgångspunkt
Grundtanken är att som utgångspunkt se trafikaffären som ett helhetsåtagande men det är viktigt att definiera vad som avses. En relevant tolkning av *helhetsåtagande* är att trafikutövaren ska göra ”allt” för att säkra kvalitet på utförd tjänst, vilket vill säga att trafiken utförs som planerat och avtalat. Det behöver dock inte innebära att riskfördelningen ska vara obalanserad eller att ersättningen i alla lägen ska vara uttömmande, oavsett vilka risker som faller ut.

Balansera riskfördelningen
Riskerna i E53 behöver balanseras mellan trafikutövaren och trafikförvaltningen, både med tanke på själva upphandlingen och efterföljande avtalsperiod. Risker som antingen inte går att räkna på, som inte kan förbyggas eller vars konsekvenser inte kan hanteras av trafikutövaren ska inte omfattas av anbudspriset, vilket följer av trafikförvaltningens affärsstrategi och riktlinje för trafikaffärer. Om dessa risker faller in behöver mekanismer finnas på plats för hur de då hanteras och regleras ekonomiskt. Exempel på hantering kan vara fördefinierade ekonomiska villkor, formler för omräkning av priser, fördefinierade förhandlingssituationer och tydlighet kring beslutsrätt i vissa frågor, styckepriser för volymer som är rörliga med mera.

Utformning av ersättningsmodellen med avseende på risk
Ersättningsmodellen kan delas in i tre huvudkomponenter; ersättning för det uppdrag som genomförs, kompletterande incitament samt riskfördelning och

ändringshantering. Utformningen av ersättningsmodellen inverkar på risknivån.

Rapportering och uppföljning
Den pågående digitaliseringen skapar möjligheter att systematiskt samla in och lagra data om exempelvis resande och trafik, om tillgångars skick och status och om energiförbrukning. Systematiskt insamlad data av god kvalitet rörande till exempel påstigande och avstigande kan användas för att underlätta och underbygga arbetet inför trafikaffärer på en mer detaljerad nivå. Vidare kan informationen användas för uppföljning av trafikleveransen, och utveckling av verksamheten och leveranserna under förvaltningsfas.

Framtida resandebehov och förutsättningar
Region Stockholms senaste befolkningsprognos[1] beräknar att befolkningen i Stockholms län ökar med omkring 66 000 personer, eller cirka 3 procent mellan 2025 och 2031. Det är en ökning från ca 2, 5 miljoner personer år 2025 till cirka 2, 6 miljoner personer år 2031. Det är barnafödandet och invandringen som driver befolkningsökningen. Indirekt drivs även ökningen av inrikes inflyttning; många unga vuxna flyttar till länet, vilket genererar ett positivt födelsenetto. Störst procentuell förändring sker bland personer som är 80 år och äldre. Denna grupp beräknas öka med 51 procent. I länet ökar antalet invånare mest i Stockholms stad. Den prognosticerade befolkningsutvecklingen ställer krav på att kollektivtrafiken kan utvecklas i samma takt och att hela transportsystemet planeras så att kollektivt resande kan främjas.

Ett flertal faktorer påverkar resandet inom särskilda persontransporter; den demografiska utvecklingen, dels trafikens utförande (punktlighet, tillgång till fordon, förarnas bemötande) dels resenärernas upplevelse av den samma för viljan att nyttja den (tillit, trygghet). Utöver detta påverkas resandet av antalet resenärer i systemet (antal tillstånd för färdtjänst och sjukresor) samt av beslutad tilldelningsnivå av resor (hur många resor en person kan erhålla med sitt tillstånd) och av beslutade regelverk och riktlinjer. Den största andelen av personer med färdtjänsttillstånd tillhör ålderskategorin 75 år och äldre.[2]

Upphandling och utvecklade avtalskrav

---

https://www.regionstockholm.se/statistik-och-fakta/befolkning/

[2] SL-S-3262982 Utvecklingsplan Särskilda persontransporter

Inom ramen för genomförd marknadsdialog har flera aktörer efterfrågat skärpta krav i upphandlingen för att säkerställa kvalitet och ansvarstagande och återkommande förslag är att det bör kunna krävas att anbudsgivare tillämpar arbetsrättsliga villkor, i syfte att motverka osund konkurrens och säkerställa goda arbetsförhållanden. Adekvata krav i upphandlingen genom hela leverantörskedjan på arbetsrättsliga villkor motsvarande kollektivavtal kommer ställas, med tydliga krav på redovisning och uppföljningen syftar till att stärka efterlevnad, motverka osund konkurrens och främja god arbetsmiljö i trafiken. Leverantörskedjor ska vara överskådliga, spårbara och möjliga att följa upp. Kontroll av underleverantörsled och leverantörens ansvar för att följa upp att dess underleverantörer uppfyller avtalets krav och villkor säkerställs genom kravställning i upphandlingsfasen.

Arbetsrättsliga och sociala villkor
Den kommande upphandlingen innehåller tydliga arbetsrättsliga och sociala villkor. Offentligt finansierad trafik ska bedrivas med arbetsvillkor i linje med kollektivavtal och under socialt ansvarsfulla förhållanden. Trafikförvaltningen kommer att tillämpa villkor om lön, semester och arbetstid i enlighet med det senaste gällande kollektivavtalet för taxiförare, vilket skapar förutsättningar för en sund och rättvis konkurrens.

Uppförandekod och grundläggande ansvar
Leverantören ska fullgöra uppdraget i enlighet med beställarens uppförandekod för leverantörer, inklusive krav på laglydnad, god affärsetik, respekt för mänskliga rättigheter och ett ansvarsfullt och hållbart företagande.

Ansvar i leverantörskedjan samt åberopande av annan företags kapacitet
Arbetsrättsliga och sociala villkor gäller för all verksamhet med anknytning till det som anskaffas inom uppdraget. Det innefattar även underleverantörer, oavsett antal mellanled. Leverantören har ett sammanhållet och solidariskt ansvar för att även underleverantörer uppfyller kraven. Leverantören ska inhämta beställarens skriftliga godkännande innan en underleverantör får användas inom uppdraget.
Om en leverantör åberopar ett annat företags kapacitet, ska leverantören via ett intyg från behörig företrädare vid det åberopade företaget visa att leverantören kommer att förfoga över nödvändiga resurser under hela avtalstiden för det uppdrag som upphandlingen avser.

Trafiksäkerhet och hållbara arbetstider
Arbetstidsregler och vilotider ska följas och vara spårbara. Schemaläggning får inte ske på ett sätt som riskerar trafiksäkerheten eller leder till oskäliga arbetsvillkor.
Eftersom tjänsten riktar sig till resenärer i behov av hög trygghet är kopplingen mellan goda arbetsvillkor och säker trafik särskilt viktig. Kontroll på förarnivå, inklusive stickprov, ska kunna genomföras och dokumenteras.

Egenkontroll och systematiskt förbättringsarbete
Leverantören ska bedriva en strukturerad egenkontroll som omfattar kvalitet, säkerhet, miljö och sociala villkor. Egenkontrollen ska vara integrerad i verksamhetens förbättringsarbete och ligga till grund för beställarens uppföljning.
Regelbunden dokumentation och intern rapportering ska säkerställa att avvikelser upptäcks och åtgärdas i rätt tid.

Uppföljning och kontroll av arbetsrättsliga och sociala villkor
Uppföljning kommer vara tydligt definierad och genomföras under hela avtalsperioden. Uppföljningen kan omfatta såväl leverantören som samtliga underleverantörer och mellanled, vilket inkluderar:

- Regelbundna kontroller av arbetsrättsliga och sociala villkor
- Dokumentgranskning och stickprov på förarnivå
- Uppföljning av arbetstid, vilotider, scheman och ersättningsnivåer
- Kontroll av erfarenhetskrav, kapacitet och deltagande i leveransen
- Tillgång till relevanta underlag: löneuppgifter, arbetstidsscheman, anställningsvillkor
- Kontroll via beställnings- och faktureringssystem samt redovisningscentraler

Emissionsfri trafik
Trafikförvaltningen verkar i linje med Region Stockholms ambition om utsläppsfria resor, för att säkerställa att färdtjänsttrafiken successivt övergår till att bedrivas med emissionsfria fordon. Inriktningen är att i kommande upphandling, utifrån affärens geografiska och operativa förutsättningar, ställa krav på 100 procent emissionsfri fordonsanvändning.

Den exakta utformningen av kraven fastställs i samband med framtagande av kravställning i kommande upphandling. Detta möjliggör en ändamålsenlig avvägning mellan teknisk utveckling, marknadens leveransförmåga och

kostnadseffektivitet, samt säkerställer att kravställningen kan anpassas till aktuella förhållanden och förutsättningar.

Affärsinriktning för E53
Affärsinriktningen för kommande avtal tar fasta på några grundläggande principer för att uppnå önskade effekter under kommande avtalsperiod:

- Säkerställa resor för alla
- Säkerställa styrning av ekonomin
- Säkerställa bra trafikstarter

Affärsinriktningen för E53 baseras på en standardmodell som utvecklats inom ramen för andra trafikaffärer. Den innebär i korthet:

- Tillämpning av den standardiserade målmodellen. Målmodellen är förankrad i trafikförsörjningsprogrammet samt trafikförvaltningens uppdrag, mål och strategier.
- Ersättningsmodell baserad på produktionsersättning och incitament.
- En standarduppsättning med incitament som styr i riktning mot de sex stödjande målen i målmodellen och därmed indirekt mot de två övergripande målen.
- Ingående tjänster som i huvudsak innefattar trafikinformation, trafikplanering, trafikdrift, åtgärder för att säkerställa en god trygghet, tillgänglighet och förbättringar inom energi- och miljöområdet.
- En balanserad riskfördelning mellan parterna.

Avtalstiden föreslås, med utgångspunkt i att trafikstart för kommande avtal E53 är planerat till mars 2027, till fyra (4) års avtalstid inklusive optioner. Nya insikter eller angränsande processer kan föranleda behov av att, inför upphandlingen, justera avtalstiden eller andra parametrar i affärs- och ersättningsmodellen.

Upphandling
Upphandlingen av trafikaffär E53 kommer att genomföras i enlighet med lagen om offentlig upphandling, LOU.

Upphandlingen kommer att genomföras som ett förhandlat förfarande med föregående annonsering. Utvärdering och tilldelning kommer att ske utifrån det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet.

Preliminär tidplan för upphandlingen enligt tabell nedan.

Aktivitet/Fas	Tid
Kvalificering av leverantörer	Kvartal 1 2026
Publicering Upphandlingsdokumentation	Kvartal 2 2026
Anbudsinlämning	Kvartal 2 2026
Tilldelningsbeslut	Kvartal 2/3 2026
Driftstart	Kvartal 2 2027

Ekonomiska konsekvenser
Inför upphandlingen av E53, har en förkalkyl tagits fram. Beräkningarna är baserade på historisk information från avtalsområdet och de senast genomförda prognoserna av resandeutvecklingen. Avtalstiden har antagits vara 4 år inklusive optioner.

Kalkylen är gjord utifrån volymen 2025 som därefter antas vara konstant under kommande avtalsperiod. Förväntan är att kommande avtal kommer innebära kostnader något under nivå med nuvarande avtal bland annat på grund av elektrifiering. Se fler detaljer i bilaga.

Riskbedömning
De mest framträdande riskerna inför upphandlingen av E53 beskrivs i tabellen nedan.

Risk	**Åtgärder för att minska risken**
System för uppföljning	• Intern fokus på att förbättra möjligheterna att följa upp avtalet systematiskt.

Säkerhetskonsekvenser
Inom ramen för det säkerhetsskyddsarbete som åligger trafikförvaltningen har en särskild säkerhetsskyddsbedömning inte bedömts vara nödvändig. Uppdraget bedöms inte vara säkerhetskänsligt enligt säkerhetsskyddslagen, men omfattas av grundläggande krav på informationssäkerhet och personskydd.

Syftet är att skydda resenärernas integritet, upprätthålla förtroende för tjänsten och säkerställa kontinuitet i verksamheten.

Under upphandlingsfasen behöver erforderliga krav i avtalen omhänderta detta via lämplig kravställning. Utöver detta åligger det en framtida trafikutövare att vara delaktig i den totalförsvarsplanering som kravställs i avtal.

Konsekvenser för miljön
Hållbar kollektivtrafik utgör ett av målen med trafikaffärerna E53, vilket bland annat innefattar effektivisering av energianvändning och annan medieförbrukning samt efterlevnad av miljökrav.

Sociala konsekvenser
Kollektivtrafiken bidrar till social hållbarhet genom att göra samhället tillgängligt för alla människor. Den bidrar också till människors hälsa genom bland annat minskade utsläpp från transporter. Dessutom begränsar kollektivtrafiken antalet olyckor i transportsystemet.

Hållbar kollektivtrafik utgör ett av målen med trafikaffär E53, vilket bland annat innefattar trygghet, tillgänglighet, bemötande och efterlevnad av sociala villkor. Hållbarhetsstrategin i Region Stockholm (TN 2021-0552) kommer att beaktas i kravställningen för E53.

En behövlighetsprövning som innefattar bedömning avseende behovet av att ställa särskilda krav på arbetsrättsliga villkor avseende lön, semester och arbetstid har genomförts efter samråd med arbetsmarknadens parter inför framtagandet av upphandlingsdokument.

Trafikförvaltningen har också utvecklat kravställningen i trafikupphandlingar och ställer numera krav på att trafikutövaren ska arbeta aktivt med frågor rörande arbetsvillkor, attraktiv arbetsplats, jämn könsfördelning och kulturell mångfald. Trafikförvaltningen ställer också krav på rapportering i dessa avseenden.

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Bilaga 1: TN 2025-1085 Studie inför trafikaffär E53
- Bilaga 2: Kostnadskalkyl trafikaffär E53 (omfattas av sekretess enligt 19 kap 3 § första stycket offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och utsändes enbart till färdtjänstutskottets ledamöter)

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Affärsutveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-02-13

Ärende
TN 2025-1085

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Skickas till
-

Erik Norling
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling