

	MILJÖSTYRNINGSRÅDET	DATUM	2008-05-01	SIDOR	1 (5)
	GODA EXEMPEL	MARKNADSUNDERSÖKNING FÖR RÄTT KRAVNIVÅ I HUDDINGE			

MARKNADSUNDERSÖKNING FÖR RÄTT KRAVNIVÅ I HUDDINGE

Under 2005 var det dags att handla upp skolskjutsar och andra turbundna resor i Huddinge. Upphandlarnas uppgift var att kombinera lägsta möjliga totalkostnad för kommunen med miljöanpassning. Marknaden för miljöfordon var fortfarande ny och osäker och det fanns politiska önskemål om ökad säkerhet för resenärerna. Upphandlarna ställde sig frågan hur långt kommunen kunde gå i upphandlingen.

– Det enklaste är ju att fråga leverantörerna, tänkte upphandlaren Barbro Eklund och hennes chef Berto Lindbom.

För att lära känna marknaden bättre träffade de tre av företagen i Stockholmsområdet som skulle kunna vara aktuella att delta i den kommande upphandlingen. De hade också kontakt med kommunens miljöledningssamordnare och med Vägverket, för att resonera om möjligheter och hinder.

Eftersom det fanns tankar på att höja ”ribban” så mycket som möjligt och introducera flera nya krav inom miljö och säkerhet, ville Berto och Barbro ha ett ordentligt underlag så att kombinationen av krav fortfarande skulle resultera i bra anbud.

– Vi ville naturligtvis undvika att ställa krav som inte kan uppfyllas av marknaden men vi ville också undvika diskussioner eller överklaganden efter upphandlingen om att vi ställt krav som styrt mot någon enstaka leverantör, säger Berto.

Marknadsundersökningen var också ett sätt att sprida kunskap om att en spännande upphandling var på gång, och på så sätt försöka få in fler anbud i den kommande upphandlingen. Därför genomfördes en bred marknadsundersökning med de taxiföretag och bussentreprenörer som fanns i Stockholmsområdet. I princip tillfrågades alla företag på marknaden.

– Marknadsundersökningen tog ungefär en veckas arbetstid totalt sett, säger Barbro, och det var det värt med tanke på att vi blev mycket säkrare på hur långt vi kunde gå med våra krav och vad vi själva ville uppnå.

Tretton företag fick enkäten och sju företag svarade. Sändlistan för enkäten var inte känd för dem som fick den och svaren lämnades anonymt. I upphandlingen som sedan följde kom sex anbud in i tid. Tre företag fick avtal för olika områden. Kraven i upphandlingen påverkade inte priserna.

– Marknadsundersökningen visade att taxi- och bussföretagen klarade av mer än vad vi initialt trodde, berättar Barbro.

	MILJÖSTYRNINGSRÅDET	DATUM	2008-05-01	SIDOR	2 (5)
	GODA EXEMPEL	MARKNADSUNDERSÖKNING FÖR RÄTT KRAVNIVÅ I HUDDINGE			

MILJÖFORDON

En svårighet som dök upp tidigt var frågan om hur miljöfordon skulle definieras.

– I dessa funderingar hade vi stor hjälp av Vägverket, berättar Berto. Det var svårt att hantera frågan eftersom det inte då fanns entydiga definitioner, särskilt inte för dieselfordon eller bussar.

Enkätsvaren visade att endast en entreprenör kunde erbjuda miljöfordon till 100 %, övriga svarade mellan 10-15 %. Men viljan och beredskapen att köpa in miljöfordon för framtiden var positiv. Några företag svarade att kostnaderna inte skulle förändras och andra sa att det skulle bli fem, tio eller till och med tjugo procent dyrare när det gällde stora bussar.

– Därför valde vi att ha miljöfordon som ett utvärderingskriterium. Idag hade vi kunnat vara betydligt tuffare, säger Barbro.

Entreprenören skall i anbudet redovisa den andel i procent av miljöbilar, enligt Stockholms stads definition, som kommer att vara med från trafikstart i uppdraget samt vilken andel i procent de utgör av den totala mängd bilar som kommer att användas för uppdraget.

Entreprenören skall också redovisa andelen miljöbilar i procent som är planerade att införskaffas och planerat inköpsår under den aktuella avtalsperioden.

Men Barbro och Berto var också intresserade av att säkerställa att miljöbilar som skulle tankas med alternativbränsle, också blev tankade med det bränslet i verkligheten. Därför ställde man krav på det i upphandlingen.

Då sådana miljöbilar används där det finns möjlighet att växla mellan miljöbränsle och vanligt bränsle (typ flexifuel) skall miljöbränslet användas till minst 75%.

Anbudsgivaren skall i sitt anbud lämna en redogörelse/beskrivning av de bränslen som kommer att användas i detta uppdrag.

SPARSAM KÖRNING

Utbildning i sparsam körning visade sig i enkätsvaren vara ganska självklart för entreprenörerna, även om de behövde lite tid på sig för att utbilda alla förare. Därför ställdes kravet som ett kontraktsvillkor.

	MILJÖSTYRNINGSRÅDET	DATUM	2008-05-01	SIDOR	3 (5)
	GODA EXEMPEL	MARKNADSUNDERSÖKNING FÖR RÄTT KRAVNIVÅ I HUDDINGE			

Entreprenören skall ansvara för att samtliga ordinarie förare för detta uppdrag har genomgått utbildning i sparsam körning senast sex månader efter trafikstart.

Entreprenören skall även ha rutiner för att bibehålla förarens kunskaper kring sparsam körning samt följa upp effekten av den sparsamma körningen (minskad bränsleanvändning) under hela avtalsperioden. (Gäller förare av tunga fordon, personbilar och övriga lätta fordon).

Anbudsgivaren skall i sitt anbud lämna en redogörelse/beskrivning av utbildning och uppföljning av sparsam körning.

MILJÖLEDNING

Buss- och taxiföretagens svar på frågorna om HA-oljefria däck, miljöanpassad tvätt och oljor var däremot sinsemellan olika. Efter att ha analyserat svaren bestämde Barbro och Berto sig för att istället för detaljkrav kring detta, ställa kontraktsvillkor på miljöledning. Entreprenörerna förväntades hantera sådana detaljer själva utan styrning från kunden.

Entreprenören skall senast ett år efter avtalets ingång ha ett strukturerat och dokumenterat miljöarbete, som är öppet för granskning av kommunen.

Miljöarbetet skall vara aktivt under hela avtalsperioden och leda till ständig förbättring. Detta innebär att det minst ska finnas en miljöpolicy, mätbara och tidsatta mål för betydande miljöaspekter samt en handlingsplan med ansvarsfördelning. Miljöarbetet ska följas upp internt minst en gång per år. Miljöledningsarbetet innebär att leverantören själv organiserar sitt arbete och att arbetet omfattar alla direkta och indirekta miljöaspekter som kan uppkomma i samband med entreprenaden, med fordonen och vården av dessa.

Anbudsgivaren skall i sitt anbud lämna en redogörelse/beskrivning av sitt miljöledningssystem.

ÅLDERSKRAV PÅ FORDON

I enkäten frågade man efter miljöklasser och euroklasser på fordon. I upphandlingen valde Barbro och Berto sedan att istället uttrycka det som ålderkrav eftersom det då blev tydligare vad kommunen krävde.

Högsta ålder är från första registrerings-datum:

Vanliga taxibilar för skolskjuts och turbundna resor	max 5 år
Minibuss för skolskjuts och turbundna resor	max 5 år
Vanliga bussar för skolskjuts	max 10 år
Rullstolsanpassade bussar med ramp eller lyft	max 8 år
Fordon för liggande resenär/bår.	max 8 år
Stora bussar/turistbuss för utflykter	max 10 år



HINDER MOT BROTT

Politikerna hade tagit upp att förare som kör dessa känsliga kundgrupper inte får vara dömda för allvarliga brott. Upphandlarna fick genom enkätsvaren bekräftelse på att entreprenörerna var beredda att kontrollera om förarna var dömda för våldsbrott och pedofili. Svaren visade också hur entreprenörerna kunde hantera kontrollen.

Drogkontroll av förare var också ett område som entreprenörerna menade att de kunde ordna.

– Nu för tiden är alkolås vanligt, men då var det inte det, påminner Barbro. Alla företag svarade att det skulle gå att ordna, men vi förstod av svaren att det inte var lämpligt att ställa krav på alkolås direkt när avtalen började gälla. Därför fick de en dispens på sex månader från avtalsstart för att montera in alkolås i de fordon som skulle användas i Huddinge.

– Vi var bland de första i Stockholmsregionen att ställa så tydliga krav på alkolås. Det känns väldigt bra att ha varit med och fört utvecklingen framåt, tycker både Berto och Barbro.

Samtliga fordon bör ha alkolås och de skall användas vid start av varje ny förare. Skallkrav är att samtliga fordon för detta uppdrag har alkolås senast 6 månader efter avtalsstart.

Kommunen önskar undvika att förare med drogproblem eller alkoholproblem kör våra barn och ungdomar. Anbudsgivaren skall i sitt anbud redovisa hur de kan säkerställa och kontrollera att förare som har drogproblem eller alkoholproblem inte kommer att utföra körningar i detta uppdrag.

AVTALSUPPFÖLJNING

I Huddinge finns ingen central handläggare för reseservicen till medborgarna. Ansvaret är spritt ute på förvaltningarna. Därför fungerar Barbro som den sammanhållande länken kring avtalsuppföljning.

Kommunen har kontrollerat att alkolåsen finns ute på fältet genom att upphandlingsavdelningen föreskrivet en kontrollmodell.

– Vi bestämde helt enkelt att en viss dag skulle de som tar emot resenärerna titta in i fordonet och be föraren visa alkolåset, berättar Barbro. Alla fordonen hade alkolås vid dessa kontroller.

– Generellt gäller att entreprenörer som levererar tjänsten med få avvikelser har vi möte med två gånger om året, medan de som har kvalitetsbrister som inte åtgärdas träffar vi oftare, avslutar Barbro.

VETA MER

Barbro Eklund, Huddinge kommun, Upphandlingsavdelningen,
Telefon: 08-535 302 94
Mail: barbro eklund@huddinge.se

	MILJÖSTYRNINGSRÅDET	DATUM	2008-05-01	SIDOR	5 (5)
	GODA EXEMPEL	MARKNADSUNDERSÖKNING FÖR RÄTT KRAVNIVÅ I HUDDINGE			

Berto Lindbom, Huddinge kommun, Upphandlingsavdelningen,
Telefon: 08-535 302 91
Mail: berto.lindbom@huddinge.se

BILAGOR

Enkäten med följebrev.