

Styrelsen	2023-12-15
Handling nr	10.4
Handläggare	Elin Entin
Daterad	2023-11-20
Reviderad	
Sekretess	2023-11-20
Sekretss hävd	2025-09-19

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Upphandling Båt 2027 Södra Skärgården

Bifogat redovisas de övergripande strategiska förutsättningarna för upphandling av båttrafik i Göteborgs södra skärgård, benämnt Båt 2027 Södra Skärgården. Dokumentet beskriver även omfattning, tidplan, risker och kostnadsdrivare för den trafik som avses upphandlas. Handlingen är sekretessbelagd utifrån offentlighets- och sekretesslag (2009:400), 19 kap 3§.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att ge VD i uppdrag att genomföra redovisade upphandlingar avseende trafiktjänster inom Båt 2027 Södra Skärgården, samt
- att denna handling sekretessbeläggs till dess att tilldelningsbeslut för upphandlingen har publicerats.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Anna Johansson

UPPHANDLING AV BÅT 2027 SÖDRA SKÄRGÅRDEN

Innehåll

1. Inledning.....	3
2. Samråd inför upphandling (SIU).....	3
3. Trafikplikt.....	3
4. Trafikomfattning	3
4.1. Dagens trafikomfattning	3
4.2. Förändringar i trafikeringen.....	4
4.3. Trafikvolym	4
5. Fartyg	5
6. Upphandlingsförutsättningar	5
6.1. Avtalstid.....	5
6.2. Avtalsform	5
6.2.1. Ersättningsformer.....	5
6.3. Volymförändringar	6
6.4. Index	6
7. Upphandlingsförfarande och utvärdering.....	6
7.1. Upphandlingsförfarande	6
7.2. Principer för utvärdering	6
8. Samverkan.....	7
9. Infrastruktur och bryggor	7
10. Miljökrav	8
10.1. Drivmedelskrav	8
11. Medarbetarfrämjande åtgärder	8
12. Uppförandekoden – Hållbara leveranskedjor	9
12.1. Uteslutningsgrund	9
13. Etableringsprocess	9
14. Krav på systematiserat arbete	10
15. Kostnadsdrivare	10
16. Riskanalys.....	11
17. Tidplan.....	11

1. Inledning

Västtrafiks styrelse fattade den 22 februari 2023 beslut om förstudiens förutsättningar som inriktning för upphandling av båt 2027 Södra Skärgården.

Västtrafik har, i enlighet med beslutet, påbörjat en upphandling av Båt 2027 Södra Skärgården. Det nuvarande avtalet upphör att gälla i december 2027.

Upphandling av trafiken kommer följa de riktlinjer och strategier som är framtagna och beslutade av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden och Västtrafik.

2. Samråd inför upphandling (SIU)

Syftet med SIU är att ha en öppen och förtroendeskapande dialog innan det slutgiltiga upphandlingsdokumentet fastställs. Västtrafik har tillsammans med Västra Götalandsregionens kollektivtrafiknämnd genomfört samråd med de trafikföretag som anmälde intresse för att delta i kommande upphandling. Möten har genomförts i två steg, dels ett gemensamt samråd dels enskilda samråd. Det var nio företag närvarande på den gemensamma SIU:n och sju trafikföretag deltog på de enskilda samråden.

3. Trafikplikt

En central fråga i samråden är huruvida det finns något intresse hos något trafikföretag att bedriva trafiken som omfattas av den planerade upphandlingen kommersiellt i egen regi. Inget trafikföretag uppgav att de hade intresse för att köra den aktuella båttrafiken kommersiellt.

Västtrafiks styrelse fattade den 22 september 2023 beslut om en rekommendation till infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden (IKN) gällande allmän trafikplikt. Handlingen har skickats till IKN för beslut. IKN fattade beslut avseende allmän trafikplikt den 18 oktober 2023.

4. Trafikomfattning

4.1. Dagens trafikomfattning

Upphandlingen avser kollektivtrafik i Västra Götaland och består av linjetrafik med båt.

Trafikåtagandet avseende Södra Skärgården omfattar idag båttrafik med linjerna 281, 282, 283 och 284, vilka trafikerar mellan Saltholmen och öarna i Göteborgs södra skärgård samt till Stenpiren. Linjerna trafikerar till Asperö, Styrö, Brännö, Köpstadö, Källö, Vargö, Stora Förö, Knarrholmen, Donsö, Sjumansholmen, Kårholmen och Vrångö. Sex av öarna är större öar och sex av öarna så kallade sommaröar.

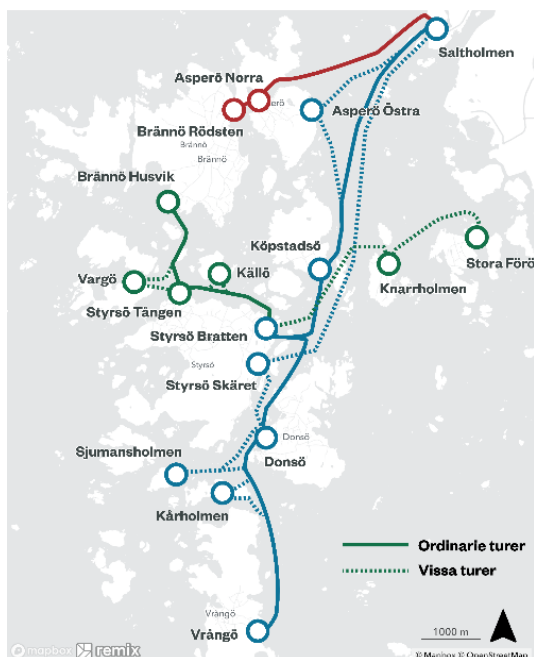
Årligen sker närmare 2,1 miljoner enkelresor med linjerna (2021).

Det är cirka 4 700 fastboende personer på öarna och trafiken har därmed ett stabilt resande året runt. Resandet utgörs under större delen av året framför allt av arbets- och skolpendling. Under sommarmånaderna går resandet upp till följd av att öarna i Södra Skärgården är populära fritids- och semesterresmål.

4.2. Förändringar i trafikeringen

Upphandlingen utgår från beslutad förstudie med de förändringar som presenterades på styrelsemötet den 22 september 2023. En bastidtabell gäller året runt så att resmöjligheterna för arbetspendling förblir desamma även under sommaren och trafikeringen ska ge fler resmöjligheter inom skärgården. Ytterligare en snabbbåt införs i syfte att korta ner restiderna i stråket Vrångö-Donsö-Styrsö.

Förändrat trafikupplägg jämfört med förstudien:



Förstudiens förslag



Justerat förslag

Förändringar relativt förstudien är att:

- Den gröna linjen får ny sträckning; Husvik – Tången – Bratten – Knarrholmen – Stora Förö – Saltholmen.
- De korta turerna i högtrafik mellan Bratten och Saltholmen körs med större fartyg.
- Det tilltänkta bytet vid Bratten försvinner för Tången, Knarrholmen, Stora Förö vilket innebär att alla öar får direktförbindelse till Saltholmen.
- Utökad passagerarkapacitet genom att ett fartyg går från 148 till 298 passagerare.

Den totala kapaciteten är i linje med dagens kapacitet.

4.3. Trafikvolym

Trafikvolymen i upphandlingen innebär en ökning med cirka 2 000 tidtabellstimmar jämfört med den planerade produktionen för 2022. Trafikåtagandet för Södra Skärgården omfattar cirka 22 500 tidtabellstimmar.

5. Fartyg

Upphandlingen för trafikåtagandet i Södra Skärgården omfattar trafikdrift med sju fartyg samt ett reservfartyg. I enlighet med förstudien ska trafikföretaget tillhandahålla samtliga fartyg för trafikåtagandet. De fem fartyg som avses nyttjas för den planerade trafiken vintertid ska alla drivas med el som laddas från land. Tre av fartygen ska vara snabbgående fartyg. Trafikföretaget ska även tillhandahålla två förstärkningsfartyg samt ett reservfartyg vilka ska drivas med flytande biodrivmedel i enlighet med Västra Götalandsregionens aktualisering av miljö- och klimatstrategin.

Västtrafik utreder möjligheten att göra övertag av fartyg vid avtalstidens slut i syfte att minimera kostnadsökningar.

6. Upphandlingsförutsättningar

6.1. Avtalstid

Västtrafiks krav på elektrifierade fartyg samt snabbgående fartyg kommer sannolikt innebära att trafikföretagen behöver bygga om, alternativt bygga nya fartyg för trafiken. Branschpraxis är att tillämpa en avskrivningstid för fartyg på 25 år. För att försöka möta avskrivningstiden för fartygen så långt det är möjligt kommer Västtrafik att upphandla avtalen med en avtalstid på 15 år.

6.2. Avtalsform

De branschgemensamma rekommenderade avtalsformerna är koncessionsavtal, resandeincitamentsavtal och produktionsavtal med eller utan resandeincitament. Produktionsavtal förordas i trafikområden med liten eller viss utvecklingspotential för ökat resande. Ett produktionsavtal bedöms vara tryggt för trafikföretaget då det bygger på att de får betalt för den trafik som utförs. För Västtrafik är kostnaderna ganska konstanta och risken är låg under förutsättning att trafiken är av samma karaktär under hela avtalstiden.

För den aktuella upphandlingen bedöms trafiken uppfylla kriterierna för produktionsavtal.

Möjlighet till kundnöjdhetbonus föreslås ingå i avtalet.

6.2.1. Ersättningsformer

Den föreslagna avtalsformen, produktionsavtal, innebär att trafikföretagen får ersättning för utförd trafik enligt följande struktur:

- Fast årlig grundersättning, som är oberoende av produktionen.
- Rörlig ersättning per tidtabellstimme för utförd produktion.
- Hyra fartyg, per fartyg.

6.3. Volymförändringar

Under avtalstiden kan det uppkomma behov av att förändra omfattningen för trafikvolymen. För upphandlingen avseende Södra Skärgården är en frivolymsram möjlig med en utökning eller minskning av trafiken med maximalt tio procent per år och maximalt tio procent under hela avtalstiden. Om frivolymsramen överskrider har trafikföretagen rätt att förhandla om ersättningen för den volym som överstiger frivolymen.

6.4. Index

Trafikföretagets ersättning och viten kommer att regleras med index. Index bör eftersträva neutralitet över tiden och ingen av parterna ska tjäna eller förlora på det. När indexkorgen skapas är det viktigt att andelarna överensstämmer med den verkliga kostnadsfördelningen för den typ av trafik som är aktuell att upphandla. Valet avseende vilka indexkomponenter som anges i upphandlingen kommer grunda sig i Indexrådets framtagna rekommendationer. I upphandlingen kommer anbudsgivaren själv ange den procentuella andelen av respektive indexkomponent, inom det spann som modellen medger.

7. Upphandlingsförfarande och utvärdering

7.1. Upphandlingsförfarande

Upphandlingarna genomförs genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande enligt EU:s kollektivtrafikförordning om kollektivtrafik samt däri hänvisade bestämmelser i lag (2016:1147) om upphandling av koncessioner (LUK).

Upphandlingarna genomförs i ett steg. Upphandlingsförfarandet ger Västtrafik möjlighet att genomföra förhandlingar med anbudsgivare. Förhandling kommer att tillämpas vid behov för att anpassa lösningar avseende exempelvis deras erbjudna tjänst eller föreslagna fartyg. Västtrafik kan i de fallen föra en dialog med anbudsgivarna och begära en konsekvensanalys om olika kostnadsalternativ blir aktuella.

7.2. Principer för utvärdering

I en upphandling ska Västtrafik enligt lag anta det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet och anbudet ska utvärderas på någon av de tre utvärderingsgrunderna, bästa förhållande mellan pris och kvalitet, kostnad eller pris.

I denna upphandling kommer utvärderingsgrunden pris att tillämpas, det vill säga lägst utvärderingssumma kommer att tilldelas kontrakt.

Västtrafik ställer i upphandlingen höga kvalitetskrav på trafikföretaget och utförandet av trafikåtagandet, likväl som på fartygen. Kraven på fartygen specificeras väl och omfattar utformningen av fartygen avseende så väl tillgänglighet och komfort som design och prestanda.

För att få fram den lägsta utvärderingssumman för respektive trafikåtagande utvärderas samtliga av anbudsgivaren angivna priser, inklusive eventuella tillköp och optioner, under hela avtalstiden.

8. Samverkan

Genom avtalet för trafikåtagandet ska parterna etablera samverkansformer som bidrar till att utveckla affären snarare än att förvalta avtalet. För detta krävs att parterna etablerar ett nära samarbete.

Västtrafik och trafikföretaget kommer att arbeta tillsammans för att utveckla den gemensamma affären i syfte att uppnå målen beslutade i trafikförsörjningsprogrammet. För att lyckas med detta krävs det samverkan där parternas samlade kompetens och resurser nyttjas.

9. Infrastruktur och bryggor

Majoriteten av bryggorna ägs av Göteborgs Stad. Drift och underhåll sköts av Göteborgs Stad stadsmiljöförvaltningen (tidigare Trafikkontoret) vilket regleras via hamnavgifts-avtal. Stadsmiljöförvaltningen upphandlar, administrerar och finansierar beslutade investeringar efter samråd med Västtrafik och trafikföretaget. Trafikföretaget är delaktiga genom att de har en skyldighet att rapportera fel på anläggningarna. Västtrafik ersätter stadsmiljöförvaltningen för de löpande verkliga kostnaderna.

Sex av de 17 bryggor som trafikeras är privatägda och för dem finns inga hamnavtal som styr krav på utformning, drift och underhåll för att säkra att bryggan kan nyttjas på ett säkert sätt av kunder, trafikoperatör och dess personal. Det finns nyttjanderättsavtal gällande godstrafik till dessa bryggor och ambitionen är att i samarbete med Trafikkontoret arbeta fram en plan för hur de privatägda bryggorna ska hanteras framgent.

Trafiken till Södra Skärgården utgår från Saltholmen. Terminalen med dess fasta anläggningar ägs av Göteborgs kommun och hyrs av Västtrafik. Utförande av och kostnader för reparationer och underhåll av anläggningarna på terminalen åligger trafikföretaget med undantag för mark, kajer, bryggor och vattenområde som åligger Göteborgs kommun enligt hyresavtalet.

Västtrafik tillhandahåller Saltholmen som natthamn för sju fartyg. Nattladdning av fartygens batterier kommer ske vid Saltholmen för fem fartyg, det kommer dock finnas möjlighet att placera sex laddare vid Saltholmen. Vid Styrö Bratten kommer ett fartyg att laddas nattetid. Västtrafik ser även över möjligheter till stödladdning vid Vrångö.

Västtrafik ansvarar för att tillse att tillräcklig eleffekt finns framdraget till respektive plats. Utbyggnad av elnätet till nätstationen samt anslutning genomförs av nätägaren Göteborgs Energi på Saltholmen. Detaljprojektering avseende elkapacitet till Saltholmen pågår och en skarp offert från Göteborgs Energi med tidplan och kostnad väntas komma vid årsskiftet 2023/2024. Anslutning till elnätet på Vrångö och Styrö Bratten genomförs av Elevio. Västtrafik ansvarar även för nätstationer, dessa beställs genom ett kundprojekt hos Västfastigheter.

Västtrafik har ansökt om projektstöd hos infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden för projektet och har även för avsikt att föra dialog med Naturvårdsverket angående medfinansiering av elinfrastrukturen via Klimatklivet. Dock har vi i tidigare ansökningar inte blivit beviljade bidrag från Klimatklivet för elinfrastrukturen.

Trafikföretaget ansvarar för laddutrustningen.

10. Miljökrav

Miljö- och klimatstrategin är en del av det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland. Den nuvarande miljö- och klimatstrategin fastställdes i infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden i oktober 2018 och sträcker sig fram till år 2035. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden aktualiserade och uppdaterade miljö- och klimatstrategin den 16 mars 2022.

Upphandlingen har som målsättning att följa rekommendationerna i Svensk Kollektivtrafiks miljöprogram och Västtrafiks miljö- och klimatplan för att nå målen som anges i infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens miljö- och klimatstrategi.

10.1. Drivmedelskrav

Västtrafik kommer att ställa krav på att de fartyg som ska drivas med el ska drivas med så kallad ”grön el”, det vill säga el som är producerad genom förnybara energikällor.

I upphandlingen kommer krav ställas på att de fem ordinarie fartygen ska drivas med el som laddas från land. Det innebär att minst 70 procent av den planerade driften kommer att drivas med el och resterande del ska uteslutande ske med flytande biodrivmedel. Med resterande del avses förstärkningstrafik och exempelvis transport till varv samt för reservfartyg.

Med biodrivmedel avses drivmedel som lever upp till lag (2010:598) om hållbarhets-kriterier för biodrivmedel.

11. Medarbetarfrämjande åtgärder

Arbetsmiljön är i första hand ett arbetsgivaransvar som trafikföretagen ansvarar för men Västtrafik ställer även krav i upphandlingen relaterade till arbetsmiljö. Krav finns bland annat på att säkerställa en god organisatorisk och social arbetsmiljö genom ett systematiskt arbete med arbetsmiljö och likabehandling.

En förbättring för medarbetarna inom ramen för denna upphandling är införandet av eldrift. Eldriften ger en förbättrad arbetsmiljö för förarna med mindre vibrationer och lägre ljudnivåer vid färd. Eldriften innebär dessutom minskad risk för skadlig exponering vid hantering av petroleumprodukter samt inandning av hälsovådliga ångor.

En behovsprövning avseende arbetsrättsliga krav är gjord, bedömningen är att det inte föreligger några riskområden i branschen.

12. Uppförandekoden – hållbara leveranskedjor

Västtrafik ansvarar för att alla invånare i Västra Götalandsregionen har tillgång till en god och väl fungerande kollektivtrafik med visionen att hållbart resande är norm. Västtrafiks verksamhet ska bedrivas med hållbarhet som grund och den ska främja en hållbar utveckling, såväl ekologiskt som ekonomiskt och socialt. Det innebär att de varor och tjänster som köps in ska vara producerade under hållbara och ansvarsfulla förhållanden.

I upphandlingen kommer krav på att följa och efterleva uppförandekoden för leverantörer finnas med som ett kontraktsvillkor. Uppförandekoden har tagits fram i samarbete mellan Sveriges kommuner och regioner och kommer att följas upp under avtalstiden. Västtrafik förutsätter att trafikföretagen respekterar uppförandekoden och gör sitt yttersta för att uppnå kraven inom den egna organisationen och i leverantörskedjan.

Det ställs krav i upphandlingen att trafikföretaget ska följa Internationella Arbetsorganisationens (ILO) åtta kärnkonventioner om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet och FN:s barnkonvention. Detta för att säkerställa och arbeta för att minska risken för brott mot mänskliga rättigheter i leverantörskedjan. Vilka krav på uppföljning och redovisning som krävs av trafikföretagen har förtydligats i de senast publicerade upphandlingarna.

12.1. Uteslutningsgrund

En ny uteslutningsgrund har lagts till i kraven på anbudsgivare, mot bakgrund av Rysslands invasion av Ukraina.

I enlighet med rådets förordning (EU) 2022/576 av den 8 april 2022 om ändring av förordning (EU) nr 833/2014 om restriktiva åtgärder mot bakgrund av Rysslands åtgärder som destabiliserar situationen i Ukraina är Västtrafik förhindrad att tilldela det kontrakt som upphandlingarna avser till, eller i förhållande till:

- a) ryska medborgare eller fysiska eller juridiska personer, enheter eller organ som är etablerade i Ryssland,
- b) juridiska personer, enheter eller organ vars äganderätter till mer än 50 procent direkt eller indirekt ägs av en enhet som avses i punkt a ovan, eller
- c) fysiska eller juridiska personer, enheter eller organ som agerar för, eller på uppdrag av, en enhet som avses i punkt a eller b ovan.

13. Etableringsprocess

Västtrafik kommer tillsammans med trafikföretaget att ha en gemensam etableringsprocess med frekventa avstämningsmöten för att säkerställa att såväl krav i upphandlingen som utfästelser i trafikföretagens anbud uppfylls innan trafikstart.

För att säkerställa att trafikstart och drift av trafikåtagandet sker utan störningar för resenärerna ska tillträdande trafikföretag omgående efter tilldelning av avtal starta etableringsprocessen. Särskilt viktiga frågor vid etableringen är bland annat leveranstid för anskaffning av fartyg och rekrytering av personal.

För att möjliggöra konkurrens i upphandlingen bedömde Västtrafik att det var nödvändigt att i upphandlingen öka etableringstiden jämfört med ursprunglig tidplan. Med för kort etableringstid var förutsättningarna att uppfylla kraven och möjlighet att säkerställa fartygsleveranserna sämre vilket bedömdes kunna leda till att potentiella anbudsgivare avstod från att lämna anbud och vi får då sämre konkurrens i upphandlingen. Genom att öka etableringstiden skapas förutsättningar för flera anbudsgivare att ha möjlighet att lämna anbud. Etableringstiden var ursprungligen 20 månader men är nu 37 månader.

14. Krav på systematiserat arbete

Krav ställs i upphandlingen på att trafikföretaget under avtalstiden tillämpar ledningssystem för kvalitet respektive miljö. Miljö- och kvalitetsledningssystemen ska vara etablerade senast nio månader efter trafikstart och ska bibehållas under hela den resterande tiden för avtalet. Det finns krav i upphandlingen att trafikföretaget ska säkerställa en god organisatorisk och social arbetsmiljö genom ett systematiskt arbete med arbetsmiljö och likabehandling. Det systematiska arbetet ska vara förebyggande och säkerställa en god arbetsmiljö i den egna verksamheten samt säkerställa en god arbetsmiljö för alla personer som arbetar i trafikåtagandet, inklusive eventuella underentreprenörer. Arbetsmiljön omfattar såväl där arbetet utförs som i miljöer för rast, paus och uppehåll.

Den löpande kvalitetssäkringen genomförs vid drift- och avtalsmöten i enlighet med framtagna processer. Avstämningar av den utförda trafiken genomförs i en fastställd form, benämnd månadsrapporten, där olika parametrar analyseras. Trafikföretaget redovisar utfall och analys samt aktiviteter som genomförts eller avses genomföras i syfte att kvalitetssäkra till exempel utförandet av planerad trafik och fordonskvalitet. Åtgärdsplaner ska upprättas som inkluderar en tidplan. Västtrafik kommer att säkerställa att den avtalade kvalitén efterlevs under hela avtalstiden, avvikelser i den utförda trafiken föranleder sanktioner.

15. Kostnadsdrivare

Det är fortsatt ett osäkert kostnadsläge som är svårt att förutspå, dels på grund av Rysslands invasion i Ukraina och dels till följd av efterdyningar av pandemin som fortsatt påverkar produktionsleden. Faktorerna har beaktats i upphandlingen i den mån det varit möjligt. En effekt av det rådande ekonomiska läget kan vara att det påverkar företagets investeringsförmåga och riskbenägenhet med följd effekt på antalet inkomna anbud och lämnade anbudspriser. Att den svenska kronan har sjunkit i värde i relation till euron/dollarn har lett till att kostnader för om-/nybyggnation av fartyg har stigit markant, ett nybyggt fartyg bedöms kosta 15–20 procent mer än vad det gjorde år 2021.

De kostnadsdrivande parametrar som upphandlingsprojektet har identifierat är:

- Elektrifiering av fartyg.
- Biodrivmedel vid nyttjande av förstärknings- och reservfartyg.
- Laddinfrastruktur.
- Ökad produktion.
- Fler snabbåtar.

Kostnadsökningen jämfört med dagens avtal för Södra Skärgården uppskattas till ca 40 procent. Utöver detta tillkommer kostnader för elinfrastruktur som Västtrafik ansvarar för. Den längre avtalstiden på 15 år är tänkt att minimera kostnadsökningen.

16. Riskanalys

Risker har identifierats avseende leverans av fartyg. Erforderlig byggtid för nybyggt fartyg enligt föreslagen kravställning uppskattas till mellan 20 och 24 månader. Ombyggnad av ett befintligt fartyg uppskattas understiga 12 månader. Varvens aktuella belägningsnivå samt ledtider på ingående material och komponenter blir avgörande för när fartygen kan vara färdigställda för trafikdrift. För närvarande är leveranstiden för batterier upp till 12 månader. För att minimera denna risk ha etableringstiden förlängts.

Transportstyrelsen ska slutgiltigt godkänna om- och nybyggda fartyg innan de tas i drift. Det har hittills inte funnits något gällande regelverk att tillämpa vid om- och nybyggnation av elfartyg vilket lett till långa handläggningstider.

För Södra Skärgården krävs att trafikföretaget tillhandahåller totalt åtta fartyg för trafiken. Anskaffningen av fartyg kan utgöra en konkurrensbegränsning då det handlar om stora investeringar. Det finns även risker kopplat till den begränsade erfarenheten av snabbgående elektrifierade fartyg då tekniken är relativt ny.

Anpassningar och byggnationer avseende infrastruktur för laddning måste säkerställas.

17. Tidplan

Preliminär övergripande tidplan för upphandlingsprocessen. Justering av tidplanen kan komma att ske.

- | | |
|--|-----------------------|
| • Gemensamt och enskilda samråd | mars - april 2023 |
| • Beslut: Allmän trafikpakt | 19 oktober 2023 |
| • Beslut: Styrelsehandling upphandlingen | 15 december 2023 |
| • Publicering upphandlingsdokumenten | 29 februari 2024 |
| • Anbudstid | mars 2024 - juni 2024 |
| • Anbud in | 18 juni 2024 |
| • Prövning och utvärdering | juni – oktober 2024 |
| • Tilldelning | 11 oktober 2024 |
| • Avtalsteckning | oktober 2024 |
| • Trafikstart | december 2027 |

Upphandlingen beräknas vara avslutad och avtal vara tecknat i oktober 2024, under förutsättning att ingen överprövning sker. Detta innebär att det blir en tidsperiod på cirka 37 månader från tilldelning till trafikstart.

//