

Styrelsen	2023-04-21
Handling nr	10.5
Handläggare	Michaela Shaw
Daterad	2023-04-12
Reviderad	
Sekretess	2023-04-12
Sekretess hävd	2023-05-03

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Upphandling Trafik 2025 Strömstad Tanum Uddevalla Skaraborg och Alingsås (STUSA)

Bifogat redovisas de övergripande strategiska förutsättningarna för upphandling av busstrafik i upphandlingen benämnd Trafik 2025 Strömstad Tanum Uddevalla Skaraborg och Alingsås. Dokumentet beskriver även omfattning, tidplan, risker och kostnadsdrivare för den trafik som avses upphandlas.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att ge VD i uppdrag att genomföra redovisad upphandling avseende trafiktjänster inom Strömstad Tanum Uddevalla Skaraborg och Alingsås, samt
- att denna handling sekretessbeläggs till dess att upphandlingsdokument är utskickat.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Anna Johansson

UPPHANDLING AV TRAFIK 2025 Strömstad Tanum Uddevalla Skaraborg och Alingsås

Innehåll

1. Inledning.....	3
2. Partnersamverkan i branschen.....	3
3. Samråd inför upphandling (SIU).....	3
3.1 Trafikplikt.....	4
4. Upphandlingsförutsättningar.....	4
4.1 Avtalstid.....	4
4.2 Avtalsform.....	4
4.3 Volymförändringar (frivolym).....	5
4.4 Index.....	6
5. Trafikomfattning och trafikåtagande.....	6
5.1 Trafikomfattning.....	6
5.2 Trafikåtagande.....	6
6. Upphandlingsförfarande och utvärdering.....	7
6.1 Upphandlingsförfarande.....	7
6.2 Principer för utvärdering.....	7
7. Partnerskap.....	7
8. Fordon.....	8
8.1 Mätning av fordonskvalitet och krav på besiktning.....	8
9. Infrastruktur och depåer.....	8
10. Miljökrav.....	8
10.1 Drivmedelskrav.....	9
11. Medarbetarbefrämjande åtgärder.....	9
12. Uppförandekoden – Hållbara leverenskedjor.....	9
13. Etableringsprocess.....	10
14. Krav på systematiserat arbete.....	10
15. Kostnadsdrivare.....	10
16. Riskanalys.....	11
17. Tidplan.....	12

1. Inledning

Styrelsen fattade den 23 februari 2022 beslut om att genomföra upphandling av busstrafik inom kommunerna Strömstad, Tanum, Uddevalla och hela Skaraborg enligt genomförda förstudier. Dessa områden ingick i upphandlingen ”Trafik 2024” men Västtrafik avbröt upphandlingen innan tilldelning utifrån en väsentligt förändrad omvärldssituation. Utmaningar kring bränsle, fordonstyper och etableringstid bedömdes sammantaget kunna ses som oproportionerliga krav och utgöra risk för en bristande konkurrens. De områden som ingick i den avbrutna Trafik 2024 upphandlingen kommer därmed att upphandlas på nytt inom ramen för denna upphandling.

Styrelsen fattade den 22 februari 2023 beslut om att genomföra en upphandling av busstrafik inom Alingsås kommun enligt genomförd förstudie.

Västtrafik har, i enlighet med besluten, påbörjat en upphandling av ”Trafik 2025” som omfattar busstrafik i Strömstad, Tanum, Uddevalla, Skaraborg och Alingsås. Nuvarande avtal upphör att gälla i juni 2025.

2. Partnersamverkan i branschen

Ett branschgemensamt projekt som drivs av Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tågföretagen, har tagit fram mål, visioner och konkreta förslag på hur kollektivtrafiken i Sverige ska utvecklas. Det tidigare gemensamma målet om ett fördubblat resande till 2020 och en fördubblad marknadsandel på sikt var på god väg att uppnås innan pandemin slog till. Nu är ett nytt mål satt: 2030 ska 4 av 10 motoriserade resor vara kollektiva. Genom partnersamverkan tillvaratar vi goda exempel inom den upphandlade kollektivtrafiken, utvecklar gemensamma principer och processer och optimerar resursanvändningen. Upphandlingen kommer övergripande att följa branschens råd och rekommendationer.

3. 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 med intresserade trafikföretag inför upphandling av den avbrutna upphandlingen Trafik 2024, dels ett gemensamt samråd dels enskilda samråd. Det var 11 företag närvarande på den gemensamma SIU:n och sju trafikföretag deltog på de enskilda samråden. Ett gemensamt SIU inför upphandlingen av Trafik 2025 har genomförts med 13 närvarande företag. Då vi hade genomfört enskilda SIU möten för merparten av omfattningen genom den avbrutna upphandlingen så var det bara två trafikföretag som önskade och därmed också genomförde enskilda SIU möten inför Trafik 2025.

3.1 Trafikplikt

En central fråga i samråden är huruvida det finns något intresse hos något trafikföretag att bedriva trafik i den planerade upphandlingen kommersiellt i egen regi. Inget trafikföretag uppgav att de hade intresse för att köra kommersiell trafik i det planerade området för upphandling.

Den 29–30 juni 2022 beslutade Västtrafiks styrelse att rekommendera allmän trafikplikt för Strömstad, Tanum, Uddevalla och Skaraborg. Kollektivtrafiknämnden fattade beslut om allmän trafikplikt den 23 september 2022.

Inget trafikföretag har uppgivit att de har intresse av att köra kommersiell trafik i Alingsås kommun, därav kommer en rekommendation lämnas att fatta beslut om trafikplikt för Alingsås kommun.

4. Upphandlingsförutsättningar

4.1 Avtalstid

Västtrafik har anammat den branschgemensamma rekommendationen avseende trafikavtalens längd. Rekommendationen förordar tioåriga raka avtal.

Avtalstiden rekommenderas till 10 år för hela trafikåtagandet med trafikstart juni 2025 för samtliga trafikåtagande i upphandlingen.

4.2 Avtalsform

Västtrafik har tillämpat de branschgemensamma rekommendationerna i drygt 10 år avseende bland annat avtalsformer för trafikavtalen.

För denna trafik som ska upphandlas föreslås ett produktionsavtal. Ett produktionsavtal bedöms vara tryggt för trafikföretaget då det bygger på att de får betalt för den trafik som de utför, förändringarna i produktionsavtal är vanligtvis ganska små. För Västtrafik är kostnaderna ganska konstanta och risken låg under förutsättning att trafiken är densamma under hela avtalstiden.

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

- En fast grundersättning, som är oberoende av produktionen
- En ersättning per tursatt fordon och år, beroende av fordonstyp
- En ersättning per förstärkningsreserv
- En rörlig ersättning per tidtabellskilometer för utförd produktion
- En rörlig ersättning per tidtabellstimme (linjetrafik) för utförd produktion

- En ersättning per uppdragstimma (skoltrafik och flexlinjetrafik)

Förutom ersättningen för produktion kan trafikföretagen få bonus och/eller incitament. Ett incitament för viserade resor införs med syftet att skapa drivkraft kring intäktssäkring men även för ett ökat resande. Viseringincitamentet baseras på viserade biljetter men utgår först när trafikföretaget överskrider en fastställd basnivå på 80 %, 85 % respektive 87%. Validerade resor över den beslutade nivån ersätts per validerad resa. En validerad resa är en resa som har registrerats i beställarens system

För Alingsås, Uddevalla och Skaraborg Stads/tätort-, och stråklinjetrafik föreslås ett produktionsavtal med viseringsincitament. Utöver detta kommer det att finnas drivkrafter att verka för ökad kundnöjdhet i linje med tidigare modell avseende bonus för nöjd kund. Det kommer även att finnas en s.k. fokusbonus i Uddevalla och Skaraborg Stads/tätort-, och stråklinjetrafik vilket är en bonus som Västtrafik styr över. Den är flexibel gällande vilket område den gäller, dvs där man ser potential till utveckling, antal gånger den gäller under avtalsperioden och omfattning, dvs hur stor bonusen blir. Bonusen har dock ett tak och kan maximalt uppgå till 1,3 - 1,6 % av omsättningen.

Strömstad Tanum och Skaraborgs Landsbygd föreslås upphandlas som ett produktionsavtal med valideringsbonus. Valideringsbonus är lämpligt att använda i områden med mindre potential för ökat resande och skall skapa drivkraft att säkra intäkterna vilket görs genom att validera resenärernas biljetter. För att få bonusen utbetald måste en grundnivå på 90 % viserade biljetter av antal resande nås. Valideringsbonusen har en trappa på 90 % respektive 95 % validerade biljetter som ger bonus. Maxbonus ligger på 0,5%-0,9 % av omsättningen.

I Strömstad, Tanum och Skaraborgs landsbygd föreslås ingen kundnöjdhetsbonus ingå i avtalet, detta för att resandeunderlaget till största delen består av skolbarn. Det är inte tillåtet att intervju barn under 15 år. En fokuspeng kommer finnas i dessa avtal samt i Alingsås. Fokuspengen består av ett fast belopp som kan nyttjas varje år. Västtrafik och trafikföretaget bidrar vardera med 50 %. Fokuspengen är flexibel avseende område och omfattning men har ett fastställt maxtak mellan 0,3 %- 0,9 % av omsättningen. Fokuspeng rekommenderas i avtal där potentialen är lägre och partners investeringsvilja är mindre. Detta möjliggör utveckling även inom områden med lägre potential för resandeökning.

4.3 Volymförändringar (frivolym)

Vid ändringar av trafiken föreslås avtalade priser att gälla inom en frivolymssram som bygger på hela avtalstiden. Frivolymssramen föreslås innehålla en möjlighet till utökning av trafiken med 10-20% beroende på område och en minskning av trafiken med 10%. Frivolymen får dock endast ändras med max 10 % per år. Om frivolymssramen överskrids så har trafikföretaget rätt att förhandla om ersättningen för den volym som överstiger frivolymen.

4.4 Index

Trafikföretagets ersättning, bonus och viten, kommer att regleras med index. Västtrafik tillämpar den rekommenderade modell som tagits fram av Svensk Kollektivtrafik och Bussbranschen.

5. Trafikomfattning och trafikåtagande

5.1 Trafikomfattning

Upphandlingen avser kollektivtrafik i Västra Götaland och består av linjetrafik i Alingsås, Strömstad, Tanum, Uddevalla och Skaraborg samt skoltrafik i Alingsås, Strömstad och Tanum. I Uddevalla ingår även flexlinjetrafik.

Upphandlingen för samtliga trafikåtaganden baseras på trafikeringsvolym i förstudien. De ekonomiska ramarna har beaktats. Hela upphandlingen omfattar cirka 21 miljoner tidtabellskilometer och cirka 550 000 tidtabellstimmar per år inklusive optioner och cirka 350 fordon.

5.2 Trafikåtagande

Utformningen av anbudsområdena (trafikåtagandena) utgår från ett resenärsperspektiv, trafikföretagens möjlighet till god affärsverksamhet, synergier och konkurrensfördelar. Det som avgör ett avtals storlek är hur resandet och dess marknad ser ut samt i vilken utsträckning som trafiken går att avgränsa geografiskt. Västtrafik tar även hänsyn till storleken på avtalen så att trafikföretag av varierande storlek ska kunna delta i upphandlingen.

Inför den kommande upphandlingen har förstudier genomförts där en översyn av trafiken gjorts i enlighet med strategierna i Trafikförsörjningsprogrammet och Landsbygdsutredningen. Det innebär att vissa ändringar gentemot dagens utbud och linjesträckningar har gjorts i denna upphandling.

Trafiken omfattar följande Trafikåtaganden:

- Trafikåtagande 51 Strömstad Tanum tätort- och landsbygdstrafik samt skoltrafik (TÅ 51). I detta trafikåtagande ingår även en gränsöverskridande linje som går mellan Strömstad och norska Halden.
- Trafikåtagande 52 Uddevalla stads-, och landsbygdstrafik (TÅ 52)
- Trafikåtagande 53 Alingsås tätorts- och landsbygdstrafik samt skoltrafik (TÅ 53)
- Trafikåtagande 43 Skaraborg Stad/tätort- och stråklinjer (TÅ 43)
- Trafikåtagande 44 Skaraborg Landsbygdstrafik (TÅ 44)

Ett trafikföretag kan tilldelas och teckna avtal för ett eller flera Trafikåtagande.

6. Upphandlingsförfarande och utvärdering

6.1 Upphandlingsförfarande

Upphandlingen genomförs med stöd av Lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorn (LUF). Upphandlingen genomförs som en förhandlad upphandling och inleds med en prekvalificering. Villkoren i prekvalificeringen delges intresserade anbudsgivare genom annonsering.

Förhandlad upphandling ger möjlighet att genomföra förhandling, vid behov lösa eventuella problem genom till exempel anpassade lösningar, diskutera trafikomfattning om eventuella prisökningar bedöms för stora e t c.

6.2 Principer för utvärdering

I en upphandling ska Västtrafik anta det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet. I denna upphandling föreslås att använda utvärderingsgrunden *pris* det vill säga lägsta utvärderingspris tilldelas kontrakt. För att få fram det lägsta utvärderingspriset utvärderas samtliga av anbudsgivaren angivna priser, inklusive eventuella tillköp och optioner, under hela avtalstiden, med en fiktiv utveckling av trafiken.

7. Partnerskap

Partnerskapet är en grundläggande förutsättning för hur Västtrafik samverkar med partners för att nå våra mål. En översyn har gjorts av nuvarande samverkansmodell Västtrafikmodellen, sättet vi arbetar på tillsammans med partners. Partnerskap är en framgångsfaktor som vi vill utveckla och förbättra kontinuerligt för att bättre kunna möta framtida mål och utmaningar tillsammans med våra partners. Mycket av grunden i Västtrafikmodellen finns kvar efter översynen men vi utvecklar också det vi ser kan bli bättre och kompletterar med det som är nytt för att säkerställa ett levande partnerskap över tid.

Genom avtalet ska parterna etablera samverkansformer som bidrar till att utveckla affären. För detta krävs att parterna etablerar ett nära samarbete med en kultur som präglas av transparens, tillit, lyhördhet och en strävan att förstå varandras perspektiv. Parterna tar sig an utmaningarna gemensamt och verkar för att uppnå följande effektmål som i sin tur ska bidra till att nå Västtrafiks övergripande mål.

- Nöjda och trygga medarbetare.
- Effektivt nyttjande av resurser
- Nöjda kunder
- Ökat kollektivt resande

Beställaren har en strategiskt samordnande roll med fokus på helheten och Trafikföretaget det operativa ansvaret såsom säkerställande av leveransen och detaljplanering av trafiken.

8. Fordon

Västtrafik har sedan tidigare beslutat att följa de branschgemensamma rekommendationerna för bussfordon (kallat "Bus Nordic"). Fordonskrav och drivmedelskrav är baserade på de branschgemensamma rekommendationerna för Bus Nordic, Västtrafiks Riktlinjer för bussar, Västtrafiks Miljöplan samt Västra Götalandsregionens Miljö- och klimatstrategi för att uppnå uppsatta mål och efterleva Västtrafiks standard på fordon.

I upphandlingen kommer fordonsgrupp landsbygd, city och komfort upphandlas.

8.1 Mätning av fordonskvalitet och krav på besiktning

Västtrafik kommer att utföra kontroller av fordonens skick och standard, för att säkerställa att trafikföretaget levererar den avtalade kvaliteten. Fordonskontrollerna är kopplade till viten om kraven inte uppfylls.

Trafikföretagen ansvarar för att fordonen uppfyller gällande lagkrav. För att betona vikten av kravet på en mycket hög trafiksäkerhet kommer Västtrafik att kräva utökade krav på kontrollbesiktning av fordon. En kontrollbesiktning ska utföras två gånger per år.

9. Infrastruktur och depåer

En väl utbyggd och fungerande infrastruktur är en förutsättning för att trafiken ska fungera. I förstudien har det identifierats behov av nya hållplatser och anpassning av vändplatser och bussgator. Detta hanteras löpande i arbetet mellan Västtrafik och respektive kommun.

Depån i Skövde, som är under byggnation, har ett strategiskt läge och innebär också en stor investering. Det är därför viktigt att depån fullt ut nyttjas i det kommande trafikavtalet. Västtrafik avser därför att *villkora* depån i upphandlingen. Detta innebär att en vinnande anbudsgivare måste hyra och nyttja depån under hela avtalstiden till uppställda villkor. Genom att villkora depån säkerställs att den nyttjas och det jämnar också ut förutsättningarna för anbudsgivarna att lämna anbud.

Inom övriga trafikåtagande ska trafikföretagen själva ansvara för depå/er.

10. Miljökrav

Miljö- och klimatstrategin är en del av det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland. Den nuvarande Miljö- och klimatstrategin fastställdes i kollektivtrafiknämnden i oktober 2018 och aktualiserades i december 2022. Den sträcker sig fram till år 2035.

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

Fossilfritt drivmedel är energi som kommer från fossilfria energikällor och som därmed inte framställts genom kol, olja eller gas. Det finns flera fossilfria drivmedel men de som vi bedömer nu finns tillgängliga för kollektivtrafiken är el, biogas och flytande biodrivmedel (HVO och RME). Även vätgas som drivmedel kan komma från ett fossilfritt ursprung, dock är vätgas ännu en omogen marknad.

10.1 Drivmedelskrav

Drivmedelskraven följer den aktualiserade och uppdaterade Miljö- och klimatstrategin. I upphandlingen kommer stads- och tätortstrafiken köras med eldrift och i landsbygds- och stråklinjetrafiken är kravet fossilfritt drivmedel vilket innebär biogas, flytande biodrivmedel eller eldrift.

11. Medarbetarbefrämjande åtgärder

Arbetsmiljön är i första hand ett arbetsgivaransvar som trafikföretagen ansvarar för. Däremot kan Västtrafik i sina trafikavtal och upphandlingar ställa krav som möjliggör för trafikföretagen att förbättra arbetsmiljön utan att Västtrafik tar över arbetsgivaransvaret.

För att skapa förutsättningar för trafikföretagen att skapa en bra arbetsmiljö för förarna kommer Västtrafik ställa krav på extra reglertid på utvalda linjer. Förarna får då extra tid att påbörja sin tur och säkerställa att nästa tur kan avgå i tid.

Undersökningar Västtrafik genomfört visar att eldriften ger en förbättrad arbetsmiljö för förarna med mindre vibrationer och lägre ljudnivåer vid färd.

Det är trafikföretagens skyldighet att tillgodose förarnas behov av rastlokaler. Vid bussterminaler i resecentrum kommer Västtrafik i förekommande fall mot en fastställd ersättning erbjuda trafikföretagen att teckna nyttjanderättsavtal för tillgång till rastlokaler för sin personal. Detta ger förutsättningar för bra arbetsmiljö för förarna och för god trafikplanering. Trafikföretaget ansvarar för att säkerställa övriga rastlokaler till sin personal.

12. Uppförandekoden – Hållbara leverenskedjor

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. Vår 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 Regioner och kommer följas upp under avtalstid. Västtrafik

förutsätter att Trafikföretaget 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. Sedan 2020 har vi förtydligat vilken uppföljning och redovisning vi kräver av trafikföretagen avseende detta.

13. Etableringsprocess

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

För att säkerställa att trafikstart och drift av trafikåtagandet sker utan störningar för resenärerna ska tillträdande trafikföretaget omgående efter tilldelning av avtalet starta etableringsprocessen. Särskilt viktiga frågor vid etableringen är bland annat rekrytering av personal och anskaffning av fordon och eventuella depåer.

14. Krav på systematiserat arbete

Krav ställs i upphandlingen på att trafikföretaget ska ha och tillämpa ett lednings-system för kvalitet respektive ett certifierat miljöledningssystem. Certifiering ska vara slutförd med godkänt resultat senast 9 månader efter trafikstart och certifikatet ska bibehållas under hela resterande avtalstiden.

Den löpande kvalitetssäkringen genomförs vid drift- och avtalsmöten i enlighet med framtagna processer. Under avtalstiden avser Västrafik också att genomföra verksamhetsbesök och revisioner för att säkerställa att krav på avtalad kvalitet upprätthålls.

15. Kostnadsdrivare

Det är ett mycket osäkert kostnadsläge som är svårt att förutspå, dels på grund av Rysslands ockupation av Ukraina, dels efterdyningar av pandemin som fortfarande påverkar produktionsleden. Faktorerna har i den mån det går beaktats i upphandlingen. De riskfaktorer och möjliga kostnadsdrivande parametrar som vi har identifierat är:

- En högre riskpremie på grund av osäkerheten gällande drivmedel och produktionen av bussar.
- Dyrare bussar på grund av ökad inflation vilket ökar priset i anbudet.
- Dyrare drivmedel ökar även produktionskostnaderna vilket ökar priset i anbudet.
- Högre anbudspriser på grund av global osäkerhet.

- Vi kan få färre antal anbud vilket kan leda till ökade anbudspriser. Det har varit tuffa år under pandemin för många trafikföretag och det är svårt att veta om de kommer kunna lägga nya anbud då osäkerheterna i kalkylerna är stora.

16. Riskanalys

De globala utmaningarna har ökat och det har tillkommit fler globala risker och ökad osäkerhet än tidigare. Dels bedöms kriget i Ukraina, dels efterdyningar av pandemin skapa globala utmaningar som bedöms som stora risker. Vi har identifierat nedanstående risker som kan komma att påverka avtalen, anbuden och anbudspriserna. Riskerna är beaktade men oförutsägbara.

Fordonsleverans

Tillgången på bussar är en risk på grund av flera omvärldsfaktorer. Hur stor påverkan de olika utmaningarna blir är svårt att säga men Rysslands ockupation av Ukraina har påverkat produktionen av nya bussar vilket har lett till försenade fordonslleveranser. Vi ser också efterdyningar i produktionsleden på grund av pandemin. Minskad tillgång till material för produktion av bussar är en stor potentiell risk.

Drivmedel

Generella risker för drivmedel är såväl priser som tillgång. Ett sätt att minimera riskerna är att ge anbudsgivarna möjlighet att välja mellan olika drivmedel, detta för att sprida riskerna. Utmaningarna ser olika ut för de olika drivmedlen men det finns även samband. Så för att minska riskerna men ändå följa uppsatta miljömål är kravet eldrift för stads- och tätortstrafiken medan i landsbygds- och stråklinjetrafiken är kravet fossilfritt drivmedel. Med denna hantering bedöms riskerna ha minskats så långt det är möjligt utifrån de faktorer vi har möjlighet att påverka. Andra utmaningar så som exempelvis världsmarknadspriser på drivmedel och nationell tillgång till el är exempel på sådant som ligger utanför Västtrafiks kontroll men som kan komma att påverka i upphandlingen men också under hela avtalstiden.

Depåttillgång

Västtrafik villkorar depån i Skövde och utifrån nuvarande bedömning kommer den att stå klar i god tid.

Västtrafik kommer inte erbjuda depåer som hanterar alla fordon inom trafikåtagandena. Trafikföretaget ansvarar för övriga depåer. Västtrafik ser följande risker kopplat till depåer:

- beroende på vilken depålösning som trafikföretagen kan erbjuda ska denna depå färdigställas i tid för trafikstart vilket kan bli en utmaning.
- om depån placeras långt från trafikområdet leder detta till ökad miljöbelastning med långa framkörningstider.

- kan bli färre anbud då det kan vara svårt för trafikföretagen att lösa depåfrågan vilket leder till mindre konkurrens och ökade kostnader.

Infrastruktur och elektrifiering

Anpassningar och byggnationer avseende infrastruktur, depåer och laddinfrastruktur är en risk då dessa kan försenas och kan då få stor påverkan på trafiken.

Tillgång till bussförare

Tillgången till bussförare har varit och är en potentiell risk dels med högre anbudspriser som följd men vi kan även få sämre leveranskvalitet. Det är många åtgärder som är gjorda och görs för att lösa förarbristen och hittills har det fungerat väl. Det krävs dock att arbetsmarknadens parter samarbetar för att kontinuerligt utbilda fler förare.

Hållbara leverantörskedjor

Leveranskedjor vid produktion av både fordon och batterier är komplexa och i vissa riskområden är det svårt att säkerställa att inte brott mot mänskliga rättigheter begås. Krav ställs på att trafikföretagen ska följa uppförandekoden i sina leverantörskedjor, men det är en utmaning i att säkerställa att detta följs särskilt i riskområden där transparens och möjlighet till uppföljning kan vara begränsad.

Vi arbetar tillsammans med olika nätverk och trafikhuvudmän för att tillsammans hitta gemensamma arbetssätt för att säkra leverantörskedjorna och för att krävställa i syfte att minimera risk för brott mot mänskliga rättigheter. ETI Sverige är en organisation där Västtrafik är aktiva och där finns en arbetsgrupp som arbetar med dessa frågor.

17. Tidplan

Övergripande preliminär tidplan för genomförande av upphandlingen

Följande tidplan för upphandlingarna är föreslagen:

- | | |
|--|-------------------|
| • <i>Gemensam och enskilda SIU</i> | <i>mars 2023</i> |
| • <i>Inbjudan till upphandlingen</i> | <i>2023-03-22</i> |
| • Publicering av upphandlingsdokument | 2023-05-03 |
| • Rekommendation trafikplikt (VT styrelse) | 28/29 juni 2023 |
| • Beslut om allmän trafikplikt (IKN) | 14 september 2023 |
| • Sista dag att lämna anbud | 2023-09-25 |
| • Beslut om val av Trafikföretag (tilldelning) | 2023-11-24 |
| • Avtalsteckning | 2023-12-05 |
| • Trafikstart | juni 2025 |

Upphandlingen beräknas vara avslutad och avtal tecknat, under förutsättning att ingen överprövning sker, i december 2023. Detta innebär att det är en tidsperiod på 18 månader från beslut om vinnande trafikföretag till trafikstart.