

Styrelsen	2023-09-22
Handling nr	9.8
Handläggare	Elin Entin
Daterad	2023-08-28
Reviderad	2023-09-25
Sekretess	2023-08-28
Sekretss hävd	2023-10-23

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Upphandling Båt 2025 Kostertrafiken och Älvtrafiken i Göteborg

Bifogat redovisas de övergripande strategiska förutsättningarna för upphandling av båttrafik i älven i Göteborg samt mellan Strömstad och Kosteröarna, benämnt Båt 2025 Älvtrafiken i Göteborg respektive Kostertrafiken. 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 redovisade upphandlingar avseende trafiktjänster inom Båt 2025 Älvtrafiken i Göteborg och Kostertrafiken under förutsättning att kollektivtrafiknämnden fattar beslut om allmän trafikplikt, samt
- att denna handling sekretessbeläggs till dess att tilldelningsbeslut för upphandlingen har publicerats

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Anna Johansson

UPPHANDLING AV BÅT 2025 Älvtrafiken i Göteborg och Kostertrafiken

Innehåll

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

17.1.	Tidplan för Älvtrafiken i Göteborg.....	13
17.2.	Tidplan för Kostertrafiken	14

1. Inledning

Västtrafiks styrelse fattade den 22 februari 2023 beslut att ge VD i uppdrag att genomföra upphandling avseende Älvtrafiken i Göteborg samt Kostertrafiken utifrån genomförda förstudier.

Västtrafik har, i enlighet med beslutet, påbörjat en upphandling av Båt 2025 Älvtrafiken i Göteborg och Kostertrafiken. De nuvarande avtalen upphör att gälla i december 2025.

Upphandling av trafiken kommer följa de riktlinjer och strategier som är framtagna och beslutade av 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 planerar att den 22 september 2023 fatta beslut om en rekommendation till Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden (IKN) gällande allmän trafikplikt. Handlingen skickas därefter till IKN för beslut. IKN planerar att fatta beslut avseende allmän trafikplikt den 19 oktober 2023.

4. Trafikomfattning

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

4.1. Älvtrafiken i Göteborg

Trafikåtagandet avseende Älvtrafiken i Göteborg omfattar båttrafik med linjerna 285 mellan färjeläge Klippan och Stenpiren, linje 286 mellan Stenpiren och Lindholmsspiren och linje 287 Stenpiren och Pumpgatan. Linje 287 är en ny linje som beräknas trafikera från december 2023 i befintligt avtal. Årligen sker 3,5 miljoner enkelresor med linjerna. Resandet går ner något under sommarmånaderna. Vanligaste syftet med resandet på linje

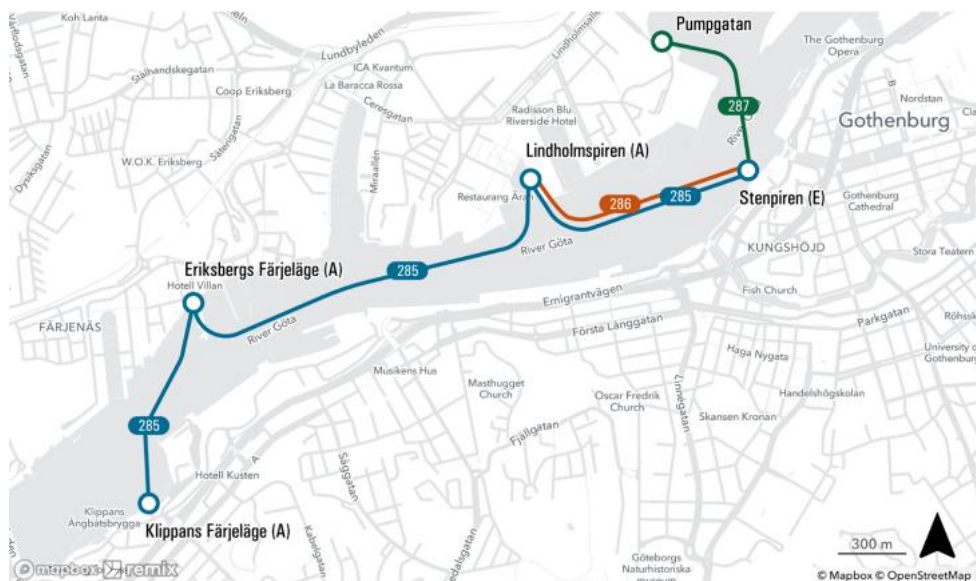
285 är fritidsresor följt av skol- och arbetspendling medan resandet på linje 286 utgörs i större grad av arbets- och skolpendling.

Göteborgs Stad har ett tillköp avseende avgiftsfrihet på linje 286 vilket innebär att resenären inte behöver något giltigt färdbevis. Avgiftsfriheten ger ett ökat resande vilket föranleder behov av ökad trafik. Stadens tillköp utgör därmed både avgiftsfriheten och en andel av trafikutbudet. Linje 287 är till fullo ett tillköp från staden som även denna är avgiftsfri.

4.1.1. Förändringar i trafikeringen

Upphandlingen utgår från beslutad förstudie där de väsentliga trafikala förändringarna är att färjelägena Slottsberget samt Lilla Bommen avvecklas.

I förstudien föreslås att ordinarie fartyg för linje 285 ska ha en kapacitet på minst 150 personer. Detta innebär en halvering av den krävda kapaciteten i nuvarande avtal. En resanderäkning kommer att genomföras under hösten på linjen innan upphandlingen publiceras, i syfte att säkerställa passagerarkapaciteten. Nedan återfinns linjekarta för den trafik som ska upphandlas.

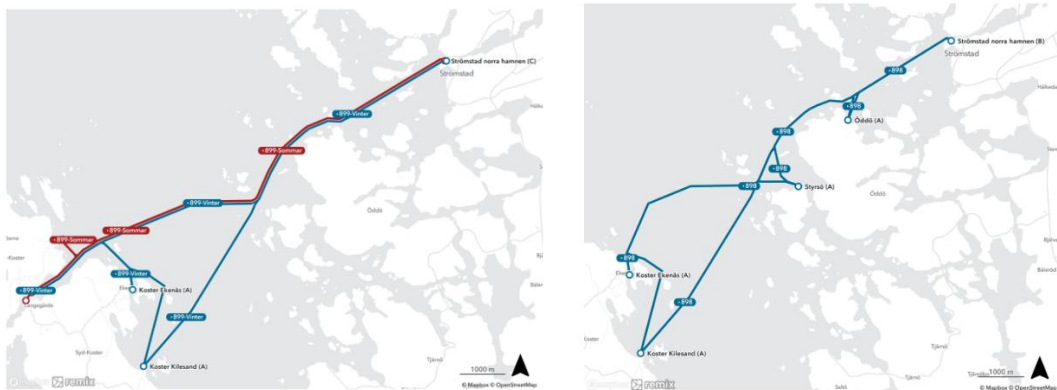


4.2. Kostertrafiken

Trafikåtagandet avseende Kostertrafiken omfattar båttrafik i befintligt avtal för linjerna 890 och 899. Årligen sker 310 000 enkelresor med linjerna. En tredjedel av resandet sker under juli månad, en tredjedel i juni och augusti och en tredjedel under årets övriga nio månader.

4.2.1. Förändringar i trafikeringen

Upphandlingen utgår från beslutad förstudie där de väsentliga trafikala förändringarna är att linje 890 som trafikerar till Ramsö avvecklas och produktionen från avvecklingen av linje 890 omfördelas till ökad trafik mellan Strömstad och Kosteröarna. En ny linje skapas som ska trafikera under sommarmånaderna i enlighet med beslutad förstudie. Nedan återfinns linjekartor för den trafik som ska upphandlas. Kartan till vänster beskriver helårstrafiken, röd linjesträckning sommartrafik och blå linjesträckning övrig tid på året. Kartan till höger beskriver ny sommarlinje.



4.3. Trafikvolym

Trafiken i upphandlingarna utgår från nuvarande nivåer. Trafikåtagandet för Älvtrafiken i Göteborg omfattar cirka 17 400 tidtabellstimmar, inklusive Göteborg Stads tillköp, och för Kostertrafiken cirka 5 100 tidtabellstimmar, inklusive enstaka anropsstyrda turer.

5. Fartyg

Upphandlingen för trafikåtagandet avseende Älvtrafiken i Göteborg omfattar trafikdrift med sex fartyg samt ett reservfartyg. Västrafik äger fyra så kallade älvskytteflåtar vilka kommer att villkoras in i trafikåtagandet och nyttjas för trafiken. Trafikföretaget ska tillhandahålla två eldrivna fartyg för ordinarie trafik samt ett reservfartyg som kan drivas med el eller flytande biodrivmedel i enlighet med Västra Götalandsregionens Miljö- och klimatstrategi.

Upphandlingen för trafikåtagandet avseende Kostertrafiken omfattar totalt fyra fartyg. Vintertid krävs endast ett fartyg för att bedriva den planerade trafiken och sommartid behövs tre fartyg samt ett fartyg till förstärkning. Minst två av fartygen ska vara helt eldrivna.

För båda trafikåtagandena ökas kravet på kapaciteten att ta ombord cyklar jämfört med dagens avtal.

6. Upphandlingsförutsättningar

6.1. Avtalstid

Västtrafiks krav på elektrifierade 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 utan möjlighet till optionsförlängning.

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 för Älvtrafiken i Göteborg. För Kostertrafiken föreslås ingen kundnöjdhetsbonus ingå i avtalet, detta för att största delen av resandet är förlagt till sommarmånaderna.

6.2.1. Ersättningsformer

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

Älvtrafiken i Göteborg

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

Kostertrafiken

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

De olika ersättningsposterna skiljer sig emellan avtalen till följd av att några tidtabellslagda turer för Kostertrafiken är anropsstyrda.

6.3. Volymförändringar

Under avtalstiden kan det uppkomma behov av att förändra omfattningen för trafikvolymen. För upphandlingen avseende Älvtrafiken i Göteborg är en frivolymsram möjlig med en utökning eller minskning av trafiken med maximalt tio procent per år och maximalt 15 procent under hela avtalstiden. För Kostertrafiken är en frivolymsram möjlig med en utökning eller minskning av trafiken med maximalt 15 procent per år och maximalt 20 procent under hela avtalstiden. Om frivolymsramen överskrids 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 aktuellt 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, med en fiktiv utveckling av trafiken.

8. Samverkan

Genom avtalen för trafikåtagandena 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

Älvtrafiken i Göteborg

Samtliga bryggor är flytande konstruktioner som följer skiftande vattennivåer. Bryggorna ägs av Göteborgs Stad. Drift och underhåll sköts av Göteborgs Stad stadsmiljöförvaltningen (tidigare Trafikkontoret) vilket regleras via hamnavgiftsavtal. 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.

Lindholmspiren är den plats som idag används för laddning av fartygens batterier samt som nattangöring för samtliga fartyg. I dagsläget är det nuvarande trafikföretag som ansvarar för natthamn, genom avtal med Älvstranden Utveckling avseende Lindholmspiren. I syfte att kunna upphandla trafikåtagandet på lika villkor avser Västtrafik skapa rådighet över Lindholmspiren och tillhandahålla den i trafikåtagandet. Dialog pågår med Älvstranden Utveckling för att ta över hyresavtalet.

Effekten på Lindholmspiren ökas upp till 4 MW för att täcka behovet av nattladdning för elfartygen samt stödladdning dagtid. Västtrafik tillhandahåller natthamn för sju fartyg. Dialog pågår med Älvstranden Utveckling där parterna är överens om att sluta avtal för Västtrafiks rådighet till natthamnen. Utredningar och åtgärder pågår för att säkerställa natthamnens hållfasthet utifrån kommande behov.

Det finns behov av ytterligare en laddplats i syfte att stödladda fartygen dagtid. Stenpiren alternativt Klippan utreds som alternativ. Effekten för stödladdning bör uppgå till 1 MW.

Västtrafik samverkar med Göteborgs Stad och nätägaren Göteborg Energi för att säkerställa framdriften av elkapacitet till laddplatserna.

Kostertrafiken

Åtta bryggor trafikeras i trafikområdet. Samtliga bryggor är fasta byggnationer och följer således inte vattenståndet. Konstruktionerna varierar mellan trä- och betongkajer.

Befintlig laddinfrastruktur är uppförd på Ångbåtsbryggan i Strömstad, vilken även fortsättningsvis kommer att erbjudas som nattangöring för tre fartyg. Nuvarande laddkran ägs av Västtrafik. Ytterligare en laddkran behöver tillföras på Ångbåtsbryggan för att täcka det ökade behovet av laddning, vilket Västtrafik ansvarar för. Totalt erbjuds 1 MW för laddning.

Hamnavtal finns tecknat med Strömstads kommun avseende Ångbåtsbryggan och Styrö.

För tre bryggor på Kosteröarna finns hamnavtal upprättat med privata aktörer. För tre bryggor saknas säkerställt hamnavtal med privata aktörer men förslag är framtaget och dialog förs för att säkra tilläggsplatser över tid.

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 sträcker sig fram till år 2035. KTN aktualiserade och uppdaterade Miljö- och klimatstrategin den 16 mars 2022.

Upphandlingarna 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.

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 för Älvtrafiken i Göteborg kommer krav ställas på 100 procent eldrift för ordinarie trafik. Resterande del av framdriften ska uteslutande ske med flytande biodrivmedel, med resterande del avses exempelvis transport till varv samt för reservfartyg.

I upphandlingen av Kostertrafiken kommer krav ställas på att driften ska ske med minst 85 procent el och resterande del ska uteslutande ske med flytande biodrivmedel.

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

11. Medarbetarfrämjande 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. En förbättring för medarbetarna i 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 upphandlingarna 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 trafikåtaganden 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.

14. Krav på systematiserat arbete

Krav ställs i upphandlingarna på att trafikföretagen 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 föranleder sanktioner.

15. Kostnadsdrivare

Det är fortsatt ett osäkert kostnadsläge som är svårt att förutspå, dels på grund av Rysslands invasion i Ukraina och del 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 följeffekt 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 möjliga kostnadsdrivande parametrar som upphandlingsprojektet har identifierat är:

- Elektrifiering av fartyg.
- Biodrivmedel vid nyttjande av reservfartyg.

- Framdragning av elkapacitet.
- Laddinfrastruktur.
- Ökad kapacitet för cyklar.

Kostnadsökningen jämfört med dagens avtal för Kostertrafiken uppskattas till upp emot 20–25 procent och för Älvtrafiken i Göteborg är motsvarande uppskattning cirka 15 procent.

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 till under 12 månader. Varvens aktuella beläggningsnivå samt ledtider på ingående material och komponenter blir avgörande för när fartygen kan vara färdigställda för trafikdrift.

Transportstyrelsen ska slutgiltigt godkänna om- och nybyggda fartyg innan de tas i drift. Idag finns dock inget gällande regelverk att tillämpa vid om- och nybyggnation av elfartyg vilket lett till långa handläggningstider.

För Kostertrafiken krävs att trafikföretaget tillhandahåller samtliga fyra fartyg som krävs för trafiken. Anskaffningen av fartyg kan utgöra en konkurrensbegränsning sett att det handlar om stora investeringar.

Upphandlingen grundar sig på att tillköpen från Göteborgs stad kvarstår. Upphandlingen kräver en skyndsam beslutsprocess avseende nytt avtal tillsammans med Göteborgs stad.

Anpassningar och byggnationer avseende infrastruktur för laddning måste säkerställas.

17. Tidplaner

Preliminära övergripande tidplaner för upphandlingsprocessen för respektive trafikåtagande. Justering av tidplanerna kan komma att ske.

17.1. Tidplan för Älvtrafiken i Göteborg

- | | |
|--|---------------------|
| • Gemensamt och enskilda samråd | mars - april 2023 |
| • Beslut: Styrelsehandling upphandlingen | 21 september 2023 |
| • Beslut: Allmän trafikplikt | 19 oktober 2023 |
| • Publicering upphandlingsdokumenten | 12 oktober 2023 |
| • Anbudstid | okt 2023 – jan 2024 |
| • Anbud in | 12 januari 2024 |
| • Prövning och utvärdering | jan – mars 2024 |

- Tilldelning 5 april 2024
- Avtalsteckning april 2024
- Trafikstart december 2025

Upphandlingen beräknas vara avslutad och avtal vara tecknat i april 2024, under förutsättning att ingen överprövning sker. Detta innebär att det blir en tidsperiod på cirka 20 månader från tilldelning till trafikstart.

17.2. Tidplan för Kostertrafiken

- Gemensamt och enskilda samråd mars - april 2023
- Beslut: Styrelsehandling upphandlingen 21 september 2023
- Beslut: Allmän trafikplikt 19 oktober 2023
- Publicering upphandlingsdokumenten 26 oktober 2023
- Anbudstid okt 2023 – jan 2024
- Anbud in 26 januari 2024
- Prövning och utvärdering feb – april 2024
- Tilldelning 19 april 2024
- Avtalsteckning april 2024
- Trafikstart december 2025

Upphandlingen beräknas vara avslutad och avtal vara tecknat i slutet av april 2024, under förutsättning att ingen överprövning sker. Detta innebär att det blir en tidsperiod på cirka 19 månader från tilldelning till trafikstart.

//