

Styrelsen	2024-12-12
Handling nr	10.8
Handläggare	Mattias Brandt
Daterad	2024-12-05
Reviderad	
Sekretess	2024-12-05
Sekretess hävd	2025-02-21

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

10.8 Upphandling Trafik 2027 Borås stadstrafik

Bifogat redovisas de övergripande strategiska förutsättningarna för upphandling av busstrafik i upphandlingen benämnd Trafik 2027 Borås stadstrafik. 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 Borås stadstrafik, samt
- att denna handling sekretessbeläggs till dess att upphandlingsdokument är utskickat.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Anna Johansson

UPPHANDLING AV TRAFIK 2027 Borås stadstrafik

Innehåll

Inledning.....	3
Partnersamverkan i branschen.....	3
Samråd inför upphandling (SIU).....	3
Trafikplikt.....	3
Infrastruktur och depåer	3
Miljökrav	4
Drivmedelskrav	4
Upphandlingsförutsättningar	4
Avtalstid och trafikstart.....	4
Avtalsform.....	4
Volymförändringar (frivolym)	5
Index.....	6
Trafikomfattning och trafikåtagande.....	6
Trafikomfattning	6
Trafikåtagande.....	6
Upphandlingsförfarande och utvärdering.....	6
Upphandlingsförfarande.....	6
Principer för utvärdering	7
Partnerskap	7
Fordon	7
Fordon med övertagande.....	7
Mätning av fordonskvalitet och krav på besiktning	8
Medarbetarbefrämjande åtgärder	8
Uppförandekoden – Hållbara leverantörskedjor	10
Etableringsprocess.....	11
Krav på systematiserat arbete.....	11
Kostnadsdrivare.....	11
Risikanalys	12
Tidplan	13

Inledning

Styrelsen fattade den 27 april 2024 beslut om att genomföra upphandling av busstrafik inom Borås, enligt genomförda förstudier.

Västtrafik har, i enlighet med besluten, påbörjat en upphandling av ”Trafik 2027 Borås” som omfattar busstrafik inom Borås stad. Nuvarande avtal upphör att gälla 2027.

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. 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.

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, dels ett gemensamt samråd dels enskilda samråd. Det var sju trafikföretag närvarande på den gemensamma SIU:n och sex trafikföretag som deltog på de enskilda samråden.

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. Därav kommer en rekommendation lämnas att fatta beslut om trafikplikt för trafiken i Borås stadstrafik. Avtal tecknas efter genomförd upphandling under förutsättning att Infrastruktur och kollektivtrafiknämnden fattat beslut om allmän trafikplikt.

Infrastruktur och depåer

En väl utbyggd och fungerande infrastruktur är en förutsättning för att trafiken ska fungera. I förstudien har det till exempel identifierats att det är viktigt att skapa ett bra flöde på hållplatser där flera linjer angör och där antalet av-/påstigande är högt, vilket har beaktats i upphandlingen.

Västtrafik verkar för rådighet avseende depå i Borås. Dialoger pågår med det kommunala bolaget IBAB som äger den depå som nyttjas idag för trafiken. Västtrafiks avsikt är att tillhandahålla depån för hela trafiken men detta förutsätter en överenskommelse med IBAB innan upphandlingsdokument publiceras. Då trafiken ska elektrifieras behöver även elkapacitet till depån säkerställas.

Västtrafik kommer inte att tillhandahålla några potentiella laddplatser för trafiken ute i linjenätet, då bedömningen är att depåladdning är tillräckligt.

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.

Drivmedelskrav

Drivmedelskraven följer den aktualiserade och uppdaterade Miljö- och klimatstrategin. I upphandlingen kommer kravet på samtlig trafik att vara eldrift.

Upphandlingsförutsättningar

Avtalstid och trafikstart

Nuvarande trafikavtal med Nobina löper ut i april 2027. Västtrafik avser att förlänga nuvarande trafikavtal för Borås stadstrafik med Nobina till juni 2027. En senare trafikstart krävs för vidare arbete med depåttillgång och att säkerställa elkapacitet till depån. Trafikstart sker i juni 2027 under förutsättning att Västtrafik kommer överens med Nobina om förlängning av nuvarande trafikavtal. I annat fall kommer trafikstart att ske 1 april 2027 i linje med att nuvarande trafikavtal upphör.

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

Om trafikstart sker i juni 2027 kommer avtalstiden att löpa under 10 år. Om trafikstart sker i april 2027 kommer avtalstidens längd att vara 10 år och 2,5 månader för att få trafikstart för nästkommande trafikavtal i samband med tidtabellsskiftet i juni.

Avtalsform

Avtalsform för trafiken som ska upphandlas kommer att vara 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.

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

Förutom ersättningen för produktion kan trafikföretagen få bonus och/eller incitament.

Trafikåtagande 71 Borås stadstrafik upphandlas som ett produktionsavtal med Valideringsincitament. Incitament syftar till att skapa drivkrafter för intäktssäkring men även för ett ökat resande. Ersättningsnivån för valideringsincitamentet utgörs av ett definierat belopp per validerad resa över en angiven målnivå (validerade resor jämfört med KRS). Detta incitament kan också positivt påverka trafikföretagens arbete för att säkerställa korrekt data från KRS. Incitamentets storlek beräknas utgöra ca 2 – 3 procent av omsättningen.

Fokusbonus kommer att tillämpas i avtalet. Fokusbonus är en bonus som Västtrafik styr över. Den är flexibel gällande vilket område den omfattar, dvs där man ser potential till utveckling, antal gånger den gäller under avtalsperioden och omfattning, dvs hur stor bonusen blir. Bonusen är en årsbonus och kommer att ha ett definierat högsta belopp som kan falla ut årsvis. Det är dock Västtrafik som beslutar om när bonusen ska tillämpas. Bonusen har dock ett tak och kan maximalt uppgå till ca 1,3 - 1,6 procent av omsättningen.

I avtalet kommer det att finnas drivkrafter att verka för ökad kundnöjdhet i linje med tidigare modell avseende bonus för nöjd kund. Kundnöjdhetsbonus baseras på mätningar av kundupplevd kvalitet och bonusnivån ökar i en trappa med fördefinierade steg. Bonusens storlek beräknas utgöra ca 3 procent av omsättningen, vid de årsvisa tillfällena som den tillämpas.

Volymförändringar (frivolym)

Vid ändringar av trafiken gäller avtalade priser inom en frivolymssram som bygger på hela avtalstiden. Frivolymssramen innehåller en möjlighet till utökning av trafiken med max 10 procent per år och max 20 procent under hela avtalstiden, samt en minskning av trafiken med 10 procent. Om frivolymssramen överskrids så har trafikföretaget rätt att förhandla om ersättningen för den volym som överstiger frivolymen.

Index

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

Trafikomfattning och trafikåtagande

Trafikomfattning

Upphandlingen avser kollektivtrafik i Västra Götaland och består av linjetrafik inom Borås stad. Upphandlingen baseras på trafikeringsvolymerna i förstudien. De ekonomiska ramarna har beaktats. Hela upphandlingen omfattar cirka 3,8 miljoner tidtabellskilometer och cirka 170 000 tidtabellstimmar per år och cirka 70 fordon.

Trafikåtagande

Utformningen av trafikåtagandet utgår från ett resenärsperspektiv, trafikföretagets 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.

Inför den kommande upphandlingen har förstudier genomförts där en översyn av trafiken gjorts i enlighet med strategierna i trafikförsörjningsprogrammet. Upphandlingen genomförs i enlighet med förstudien.

Trafiken omfattar ett trafikåtagande:

- Trafikåtagande 71 Borås stadstrafik, linjetrafik inom Borås stad.

Upphandlingsförfarande och utvärdering

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. De trafikföretag som uppfyller kraven i prekvalificeringen bjuds in för att lämna anbud.

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.

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.

Partnerskap

Partnerskapet är en grundläggande förutsättning för hur Västtrafik samverkar med partners för att nå våra mål. Partnerskap är en framgångsfaktor som vi vill utveckla och förbättra kontinuerligt för att bättre kunna möta framtida mål och utmaningar tillsammans med våra partners.

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 samspel, 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.

Fordon

Västtrafik har sedan tidigare beslutat att utgå från de branschgemensamma rekommendationerna för bussfordon (kallat "Bus Nordic"). Fordonskrav och drivmedelskrav utgår från 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 ledbuss, normalbuss och boggiebuss att upphandlas.

Fordon med övertagande

När dagens trafikavtal för Borås stadstrafik löper ut ska Västtrafik enligt avtal överta 21 elfordon av märket BYD. 10 av dessa fordon kör idag inom ramen för trafikavtalet Borås stadstrafik. 11 fordon trafikerar i avtalet för Skaraborg men ska enligt avtal flyttas till Borås stadstrafik när trafikavtalet för Skaraborg löper ut i juni 2026. Detta innebär

ett ansvar för övertagande av 21 fordon när trafikavtalet för Borås stadstrafik löper ut. Fordonen ska övertas till ett restvärde av cirka 28 Mnkr. Västtrafik och Nobina samverkar för att finna lösningar inom ramen för både Västtrafiks avtal med Nobina och Nobinas avtal utanför Västtrafik. Om fordonen ej kan omhändertas inom ramen för andra trafikavtal har Västtrafik för avsikt att avyttra fordonen.

Dessa bussar är första generationens elbussar med sämre räckvidd än dagens elbussar och de har en föråldrad laddinfrastruktur. Fordonen överensstämmer inte heller med Västtrafiks krav på hållbara leverantörsled i denna upphandling. Det finns en risk att marknadsvärdet understiger restvärdet.

Västtrafik har även ansvar för övertagande av 5 gasfordon från dagens trafikavtal med ett restvärde på cirka 6,1 Mnkr. Dessa fordon avser Västtrafik att nyttja för spårvagnsansättning. Då trafiken för Borås ska elektrifieras skulle det innebära kostnadsökningar att villkora dessa gasfordon inom ramen för upphandlingen av Borås stadstrafik.

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 ha utökade krav på kontrollbesiktning av fordon. En kontrollbesiktning ska utföras två gånger per år.

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. Bristen på bussförare är en stor utmaning för hela bussbranschen. Genom att ställa krav som bidrar till att förbättra förarnas förutsättningar och arbetssituation bidrar Västtrafik till att skapa bättre förutsättningar att behålla och attrahera nya förare till branschen. I Trafik 2027 Borås stadstrafik kommer bland annat nedanstående krav att ställas för att skapa goda förutsättningar för bussförarna.

Krav på personalövertagande

Västtrafik avser att ställa krav på att samtliga bussförare hos det trafikföretag som kör trafiken i Borås stadstrafik idag ska erbjudas möjlighet att gå över till det trafikföretag som tar över trafiken, om ett byte av trafikföretag blir aktuellt. Detta förutsätter dock att Västtrafik innan upphandlingsunderlaget publiceras kan säkerställa att tillgång till uppgifter om personal i innevarande avtal erhålls.

Krav på reglertid

Västtrafik kommer att ställa krav på minsta reglertid på utvalda linjer/platser. Detta ger förutsättningar för att starta nästföljande tur i tid, vilket bidrar till att minska stressen för förarna. Utöver att skapa en bättre arbetssituation för bussförarna så bedömer vi att den förhöjda kravställningen också kommer att ge förutsättningar för bättre punktlighet och ett gott kundmöte.

Krav på att förartjänst ska börja och sluta på samma plats

Västtrafik kommer att ställa krav på att samtliga förartjänster ska börja och sluta på samma plats. Detta innebär att trafikföretagen i sin planering ska utgå från och anpassa förarnas tjänster efter detta krav och det finns inte längre möjlighet för trafikföretagen att planera tjänster som börjar och slutar på olika platser.

Uppfräschning av förarplats under avtalstiden

Utifrån förarperspektivet är det viktigt att arbetsmiljön på förarplatsen håller en god kvalitet gentemot förarpersonalen för att upprätthålla en god trivsel. Beställaren har därför krav på åtgärder som avser att höja skicket på förarplatsen i fordon som har nyttjats ett antal år i trafik.

Alla fordon ska efter att de passerat en ålder av 6,0 år och innan de passerar en ålder på 7,0 år genomgå en uppförskning av förarplatsen. Förarplatsen på fordon som vid avtalets första trafikstart har en ålder som överstiger 7,0 år ska fräschas upp under etableringstiden så att de är åtgärdade och klara vid leveranskontroll inför trafikstart.

Rastlokaler

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. I Trafik 2027 erbjuds tillgång till rastlokaler på Borås resecentrum. Västtrafik avser också att tillhandahålla utrymme för arbetsledning för förarpersonalen inom avtalet på Borås resecentrum. Detta bör ge goda förutsättningar för förarnas ökade interaktion med arbetsledning och därmed också ökad delaktighet. Trafikföretaget ansvarar för att säkerställa övriga rastlokaler till sin personal.

Krav på tillgång till närmaste arbetsledning

Västtrafik kommer att ställa krav på en ökad närvaro av den närmaste arbetsledningen på de platser där förarna i huvudsak har rast eller paus, samt start/slut av tjänst. Kravet kommer i sig också att leda till en ökad ledartäthet, vilket är positivt och i sig ökar tillgängligheten.

Krav på arbetsplatsträffar

Västtrafik kommer att ställa krav på att Trafikföretaget genomför strukturerade arbetsplatsträffar med bussförarna minst två tillfällen per år.

Extra tid i samband med avlösning

Västtrafik kommer att ställa krav på att det finns en definierad tid om 1 minut i förarnas tjänst i samband med avlösning. Tiden avser att kompensera för den tidsåtgång som förarna i realiteten har för att vara i tid för avlösning.

Avlösning om färdskrivare används

Vidare kommer krav att ställas på att om färdskrivare används på fordonen får avlösning endast ske på ändhållplats. Avlösning med färdskrivare tar lång tid vid varje tillfälle och ökar risken för försening för kund och stress för bussförarna. Det finns inget behov av färdskrivare för att köra trafiken inom Trafik 2027 Borås stadstrafik.

Uppförandekoden – Hållbara leverantörskedjor

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 avtalstiden. 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.

För tillverkningsländer som bedöms ha en hög risk för brott mot mänskliga rättigheter vid tillverkningen, det vill säga något land (tillverkningsland) med omdöme 5+, 5 eller 4 enligt ITUC Global Rights Index kommer krav att ställas på att Trafikföretaget presenterar handlingar som styrker att fordonen är tillverkade under förhållanden som är förenliga med Beställarens uppförandekod.

Då samtliga bussar i Trafik 2027 Borås stadstrafik är elfordon innebär detta en förhöjd risk för att bussar från Kina kan komma att offereras. Västtrafik kommer inte att godkänna fordon som är tillverkade i Kina, då det inte bedöms som möjligt att genomföra transparenta, oberoende revisioner i Kina.

Etableringsprocess

Västtrafik 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.

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.

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. Avvikelse i den utförda trafiken föranleder sanktioner. Under avtalstiden avser Västtrafik också att genomföra verksamhetsbesök och revisioner för att säkerställa att krav på avtalad kvalitet upprätthålls.

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:

- Ökade kostnader för inköp av elbussarna, vilket dock bedöms kompenseras genom lägre livs-cykel-kostnad
- Dyrare bussar på grund av hög efterfrågan
- Högre anbudspriser på grund av global osäkerhet
- De höga kraven på hållbara leverantörsled som utesluter kinesiska bussar

Risikanalys

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 såsom Rysslands ockupation av Ukraina. Hur stor påverkan de olika utmaningarna innebär är svårt att bedöma men produktionen avseende nya bussar har påverkats vilket har lett till försenade fordonsleveranser. Minskad tillgång till material för produktion av bussar är en stor potentiell risk. Efterfrågan på bussar är för närvarande större än utbudet bland annat då flera tillverkare samtidigt befinner sig i en omstruktureringsfas och inte har full produktion.

Höga investeringar för trafikföretagen

Investeringar i fordon innebär en stor kostnad för trafikföretagen i avtalets tidiga skede. Trafikföretagens möjlighet och förutsättningar att investera kan vara varierande vilket kan innebära färre anbudsgivare.

Tillgång till depå och elkapacitet

Om Västtrafik inte har möjlighet att tillhandahålla någon depå för trafiken i Borås stadstrafik innebär detta en risk för upphandlingen. Detta i kombination med att ett depåläge för trafiken kommer att kräva en hög elkapacitet (bedömt ca 5MW) för den elektrifierade trafiken gör att möjliga platser för att anlägga en depå är mycket begränsade.

Tillgång till bussförare

Tillgången till bussförare har varit och är en potentiell risk dels med högre anbudspriser som följd men vi även avseende sämre leveranskvalitet. Det är många åtgärder som är gjorda och görs för att lösa förarbristen. Det krävs att arbetsmarknadens parter fortsatt samarbetar för att behålla, attrahera och kontinuerligt utbilda fler förare. Västtrafik tar på olika sätt en aktiv roll i arbetet.

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 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 kravställa 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.

Fordon som Västtrafik övertar från nuvarande trafikavtal

Inom ramen för nuvarande trafikavtal Borås stadstrafik ska Västtrafik överta fordon. Dessa fordon kommer ej att villkoras in i denna upphandling. Det finns en restvärdesrisk om fordon som övertas ej kan avyttras till ett värde som motsvarar restvärdet.

Tidplan

Övergripande preliminär tidplan för genomförande av upphandlingen

- | | |
|--|------------|
| • Gemensam och enskilda SIU | 2024-09 |
| • Publicering av upphandlingsdokument | 2025-04 |
| • Rekommendation trafikplikt (VT styrelse) | 2024-12-12 |
| • Beslut om allmän trafikplikt (IKN) | 2025-02-07 |
| • Beslut om val av Trafikföretag (tilldelning) | 2025-10 |
| • Avtalsteckning | 2025-11 |
| • Trafikstart | 2027-06 |

Upphandlingen beräknas vara avslutad och avtal tecknat, under förutsättning att ingen överprövning sker, i november 2025. Detta innebär att det är en tidsperiod på ca 1,5 år från beslut om vinnande trafikföretag till trafikstart.

//