

Styrelsen	2024-04-17
Handling nr	9.7
Handläggare	Mattias Brandt
Daterad	2024-04-09
Reviderad	
Sekretess	2024-04-09
Sekretess hävd	2024-05-08

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Upphandling Trafik 2026 Orust, Tjörn, stråklinjer

Bifogat redovisas de övergripande strategiska förutsättningarna för upphandling av busstrafik i upphandlingen benämnd Trafik 2026 Orust, Tjörn, stråklinjer. 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 Orust, Tjörn, och stråklinjer, samt
- att denna handling sekretessbeläggs till dess att upphandlingsdokument är utskickat.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Anna Johansson

UPPHANDLING AV TRAFIK 2026 Orust, Tjörn, stråklinjer

Innehåll

Inledning.....	3
Partnersamverkan i branschen.....	3
Samråd inför upphandling (SIU).....	3
Trafikplikt.....	3
Upphandlingsförutsättningar.....	4
Avtalstid	4
Avtalsform.....	4
Volymförändringar (frivolym)	5
Index.....	5
Trafikomfattning och trafikåtagande.....	5
Trafikomfattning	5
Trafikåtagande.....	5
Upphandlingsförfarande och utvärdering.....	6
Upphandlingsförfarande.....	6
Principer för utvärdering	6
Partnerskap	6
Fordon	7
Mätning av fordonskvalitet och krav på besiktning	7
Infrastruktur och depåer	7
Miljökrav	7
Drivmedelskrav	8
Medarbetarbefrämjande åtgärder	8
Uppförandekoden – Hållbara leverantörskedjor	9
Etableringsprocess.....	10
Krav på systematiserat arbete.....	10
Kostnadsdrivare.....	10
Risikanalys	11
Tidplan	12

Inledning

Styrelsen fattade den 15 december 2023 beslut om att genomföra upphandling av busstrafik inom kommunerna Orust och Tjörn samt stråklinje 321, enligt genomförda förstudier.

Västtrafik har, i enlighet med besluten, påbörjat en upphandling av "Trafik 2026" som omfattar busstrafik i Orust och Tjörns kommuner samt stråklinje 321. Nuvarande avtal upphör att gälla i juni 2026.

Partnersamverkan i branschen

Ett branschgemensamt projekt som drivs av Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tåg företagen, 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 tio företag närvarande på den gemensamma SIU:n och fem trafikföretag 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 Orust och Tjörns kommuner samt stråklinje 321. Avtal tecknas efter genomförd upphandling under förutsättning att Infrastruktur och kollektivtrafiknämnden fattat beslut om allmän trafikplikt.

Upphandlingsförutsättningar

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 2026 för samtliga trafikåtagande i upphandlingen.

Avtalsform

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

För trafiken som ska upphandlas i de båda trafikåtagandena föreslås 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
- En ersättning per uppdragstimma (skollinjetrafik)

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

Trafikåtagande 61 Orust och Tjörn samt Trafikåtagande 62 Stråklinje 321 föreslås upphandlas som produktionsavtal med valideringsbonus. Valideringsbonusen skall skapa drivkraft att säkra intäkterna vilket görs genom att validera resenärernas biljetter. För att få bonusen utbetald måste en grundnivå på en angiven procentandel viserade biljetter av antal resande nås. Valideringsbonusen har en trappa på två nivåer av validerade biljetter som ger bonus. Maxbonusen understiger 1% av omsättningen.

Utöver detta kommer en fokuspeng att tillämpas i TÅ 61 Orust och Tjörn. 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 ca 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.

I Trafikåtagande 62 Stråklinje 321 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. Det kommer även att finnas en s.k. fokusbonus 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 har dock ett tak och kan maximalt uppgå till ca 1,3 - 1,6% av omsättningen.

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.

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 i Orusts kommun, linjetrafik, skolinjetrafik och Närbuss i Tjörns kommun samt stråklinjetrafik mellan Stenungsund och Göteborg.

Upphandlingen för samtliga trafikåtaganden baseras på trafikeringsvolymerna i förstudien. De ekonomiska ramarna har beaktats. Hela upphandlingen omfattar cirka 5 miljoner tidtabellskilometer och cirka 100 000 tidtabellstimmar per år och cirka 75 fordon.

Trafikåtagande

Utformningen av anbudsområdena (trafikåtagandena) 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. 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 61 Orust och Tjörn, landsbygdstrafik och stråklinjer, samt öppen skollinjetrafik på Tjörn. I detta trafikåtagande ingår även närbuss i Tjörns kommun (TÅ 61)
- Trafikåtagande 62 stråklinje, stråklinjetrafik mellan Stenungsund och Göteborg (TÅ 62)

Ett trafikföretag kan tilldelas och teckna avtal för ett eller två trafikåtagande.

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.

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. En översyn har gjorts av nuvarande samverkansmodell, 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 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 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 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, komfort, dubbeldäckare samt småbuss att upphandlas.

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.

Infrastruktur och depåer

En väl utbyggd och fungerande infrastruktur är en förutsättning för att trafiken ska fungera. I förstudien har det identifierats utmaningar i form av till exempel prioritering av snöröjning på mindre vägar och skymd sikt. Ansvaret för de identifierade områdena ligger på väghållaren, men Västtrafik har löpande dialog med statliga och kommunala väghållare.

Västtrafik avser inte att villkora eller anvisa någon depå för någon del av trafiken inom avtalen.

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.

Drivmedelskrav

Drivmedelskraven följer den aktualiserade och uppdaterade Miljö- och klimatstrategin. I upphandlingen kommer kravet på landsbygds- och stråklinjetrafiken att vara fossilfritt drivmedel (biogas, flytande biodrivmedel eller eldrift), dock med undantag för tre mindre fordon som kommer att kravställas med eldrift. Skollinjetrafiken och Närbussen kommer att kravställas med el på de sju mindre fordonen och med krav på valfritt fossilfritt drivmedel på övriga.

Anledningen till att landsbygdstrafiken kommer att kravställas med valfritt fossilfritt drivmedel och inte el är främst att det saknas tillräckligt många potentiella fordonsleverantörer av elbussar av de aktuella typerna för att kunna ställa krav på eldrift.

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 2026 Orust Tjörn och Stråklinjer kommer bland annat nedanstående krav att ställas för att skapa goda förutsättningar för bussförarna:

Krav på reglertid och framkörningstid

Västtrafik kommer att ställa krav på extra reglertid på utvalda linjer/platser, samt krav på minsta tid för framkörning inför avgång. Detta ger förutsättningar för att starta nästföljande tur i tid, vilket bidrar till att minska stressen för förarna. Den definierade tiden för framkörning ger också möjlighet att skapa goda förutsättningar för avlösning/start av tjänst i samband med förarbyte på de angivna platserna. Trafiken på stråklinje 321 trafikeras med dubbeldäckare. Då dessa fordon innebär en något förlängd tid för resenärernas på- och avstigning har också körtiden anpassats utifrån dessa förutsättningar.

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 depå

Västtrafik kommer att ställa krav på att samtliga förartjänster ska börja och sluta på depå. 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 ute på en linje (s k ”stolp-avlösning”). Genom att ställa detta krav så bedömer vi att förarna genom att de alltid börjar på depån får ökade förutsättningar för delaktighet och påverkan genom att strukturerat och spontant träffa kollegor och arbetsledning samt får ökad tillgång till anslag och information. Kravet förväntas också leda till praktiska förbättringar när tjänsterna börjar och slutar på samma plats (på depå).

Retusch av förarplats under avtalstiden

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

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

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 2026 erbjuds tillgång till rastlokaler på NET och Kampenhof. Detta ger förutsättningar för bra arbetsmiljö för förarna och för god trafikplanering. Trafikföretaget ansvarar för att säkerställa övriga rastlokaler till sin personal.

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 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.

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.

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. Avvikelser i den utförda trafiken föranleder sanktioner. Under avtalstiden avser Västrafik 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:

- 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.

Risikanalyt

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 fordonsleveranser. 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. Något som bidrar till att minska riskerna men ändå följa uppsatta miljömål är att krav på eldrift endast har ställts på de mindre fordonstyperna, medan kravet i landsbygds- och stråklinjetrafiken i huvudsak är valfritt 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.

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. Det krävs att arbetsmarknadens parter fortsatt samarbetar för att behålla, attrahera och 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.

Tidplan

Övergripande preliminär tidplan för genomförande av upphandlingen

Följande tidplan för upphandlingarna är föreslagen:

- | | |
|--|------------|
| • Gemensam och enskilda SIU | 2024-02 |
| • Inbjudan till upphandlingen | 2024-02-26 |
| • Publicering av upphandlingsdokument | 2023-05-30 |
| • Rekommendation trafikplikt (VT styrelse) | 2024-04-17 |
| • Beslut om allmän trafikplikt (IKN) | 2024-05-17 |
| • Sista dag att lämna anbud | 2024-10-07 |
| • Beslut om val av Trafikföretag (tilldelning) | 2024-11-15 |
| • Avtalsteckning | 2023-11-26 |
| • Trafikstart | 2026-06 |

Upphandlingen beräknas vara avslutad och avtal tecknat, under förutsättning att ingen överprövning sker, i november 2024. Detta innebär att det är en tidsperiod på ca 18 månader från beslut om vinnande trafikföretag till trafikstart.

//