

Styrelsen	2025-06-13
Handling nr	11.4
Handläggare	Elin Entin
Daterad	2025-05-20
Reviderad	
Sekretess	2025-05-20
Sekretess hävd	2025-08-14

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Upphandling Trafik 2027 Mellersta Bohuslän

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

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Anna Johansson

Innehåll

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

1. Inledning

Styrelsen fattade den 12 december 2024 beslut om att genomföra upphandling av busstrafik inom Mellersta Bohuslän, enligt genomförda förstudier.

Västtrafik har, i enlighet med besluten, påbörjat en upphandling av ”Trafik 2027 Mellersta Bohuslän” som omfattar busstrafik inom kommunerna Lysekil, Sotenäs, Munkedal samt till Uddevalla. Upphandlingen omfattar även förbindelser från Uddevalla till Vänersborg och Trollhättan samt Uddevalla Torp till Göteborg i högtrafik. Nuvarande avtal upphör att gälla i juni 2027 och juni 2028.

2. 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 tillvaratas 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, dels ett gemensamt samråd och dels enskilda samråd. Det var nio trafikföretag närvarande på den gemensamma SIU:n.

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. Därav har en rekommendation lämnats att fatta beslut om trafikplikt för trafiken i Mellersta Bohuslän. Avtal tecknas efter genomförd upphandling under förutsättning att Infrastruktur och kollektivtrafiknämnden fattat beslut om allmän trafikplikt.

4. Upphandlingsförutsättningar

4.1. Avtalstid

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

Första trafikstart för Mellersta Bohuslän är planerad till 2027-06-14. Då merparten av trafiken startar vid andra trafikstarten 2028-06-12 är det lämpligt att avtalstiden löper ut samtidigt för all trafik inom trafikåtagandet. Avtalstiden är därför totalt på 11 år.

4.2. Avtalsform

Avtalet för trafiken som ska upphandlas kommer att vara ett renodlat 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.

Trafikåtagande 73 Mellersta Bohuslän upphandlas som ett rent produktionsavtal med möjlighet till valideringsbonus. Bonusen syftar till att skapa drivkrafter för intäktssäkring. Bonusnivån för valideringsbonusen utgörs av ett definierat belopp i två nivåer över angivna målnivåer (validerade resor jämfört med KRS). Denna bonus kan också positivt påverka trafikföretagens arbete för att säkerställa korrekt data från KRS. Bonusens storlek beräknas utgöra cirka 0,5–0,7 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, det vill säga där man ser potential till utveckling, antal gånger den gäller under avtalsperioden och hur stor del av bonusen som nyttjas per tillfälle. Bonusen är en årsbonus och kommer att ha ett definierat högsta belopp som kan falla ut årsvis. Det är dock Västtrafik som beslutar om och när bonusen ska tillämpas. Bonusen kan maximalt uppgå till cirka 1,2–1,6 procent av avtalets omsättning.

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 kan maximalt uppgå till fyra procent av omsättningen för avtalet.

4.3. Volymförändringar (frivolym)

Vid ändringar av trafiken gäller avtalade priser inom en frivolymssram, vilken gäller under hela avtalstiden, för ökning eller minskning av trafikvolymen. Frivolymssramen innehåller en möjlighet till utökning av trafiken med maximalt tio procent per år och maximalt 20 procent under hela avtalstiden, samt en minskning av trafiken med upp

till tio procent. Om frivolymsramen överskrids 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 inom samt till och från Mellersta Bohuslän. Upphandlingen baseras på trafikeringsvolymerna i förstudien. De ekonomiska ramarna har beaktats. Upphandlingen omfattar cirka fem miljoner tidtabellskilometer, cirka 114 000 tidtabellstimmar per år och cirka 65 fordon.

Västtrafik utför idag, i begränsad omfattning, endast skoltrafik i Lysekil och ingen skoltrafik i övriga delar av Mellersta Bohuslän. Kommunerna Munkedal, Sotenäs och Lysekil har erbjudits utredning om skoltrafik. En utredning har genomförts för Sotenäs kommun som därefter inte visat vidare intresse för tillköp avseende skoltrafik.

5.2. Trafikåtagande

Utformningen av trafikåtagandet utgår från ett resenärsperspektiv, trafikföretagens möjlighet till god affärsverksamhet, synergier och konkurrensfördelar. Det som avgör storleken på ett avtal 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 73 Mellersta Bohuslän, linjetrafik med buss i samt till och från kommunerna Lysekil, Sotenäs, Munkedal samt till och från Uddevalla.

5.3. Trafikförändringar

Upphandlingen innebär ett fåtal förändringar jämfört med förstudien.

Trafikala justeringar efter förstudiebeslutet:

- Linje 680 Uddevalla - Trollhättan: Utbudet i högtrafik utökas med några dubbelturer jämfört med förstudien och anpassas till stadstrafiken i Uddevalla.
- Linje 845 Uddevalla - Grundsund: Tidtabellen justeras på helger för att undvika tomkörning mellan Uddevalla och Grundsund. Förändringen innebär ingen

produktionsförändring men minskar tomkörningskostnaderna och ger fler resmöjligheter.

- Linjerna 870 och 871 Uddevalla/Munkedal/Tanum - Strömstad: Små justeringar görs för att minska tomkörningen mellan Munkedal och Strömstad.

Trafikförändringarna innebär fler resmöjligheter och motsvarar en produktionsökning på 2,8 procent.

Tomkörningar är kilometer som trafikföretaget ändå måste köra utan passagerare, vilket innebär att tidtabellslägga dem inte genererar någon bedömd kostnadsökning.

6. Upphandlingsförfarande och utvärdering

6.1. Upphandlingsförfarande

Upphandlingen genomförs med stöd av lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF). Upphandlingen genomförs i ett förhandlat förfarande vilken inleds med en prekvalificering av intresserade anbudsgivare. Villkoren för att kvalificeras för att få lämna anbud delges potentiella anbudsgivare genom att underlaget annonseras i en europeisk upphandlingsdatabas. De trafikföretag som uppfyller ställda kvalificeringskrav godkänns preliminärt och får sedan en inbjudan om att få lämna anbud. Slutgiltigt godkännande avseende att vinnande anbudsgivare uppfyller kvalificeringskraven görs i senare skede i samband med att tilldelningsbeslut skickas ut.

En upphandling i ett förhandlat förfarande ger möjlighet för Västtrafik att genomföra förhandlingar med anbudsgivare. Vid behov finns då möjlighet att till exempel anpassa trafikföretagets lösningar, diskutera trafikomfattning om eventuella prisökningar bedöms för stora etc.

6.2. Principer för utvärdering

I en upphandling ska Västtrafik anta det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet. I denna upphandling föreslås att utvärderingsgrunden *pris* tillämpas. Det vill säga att den anbudsgivaren som har lägst utvärderingssumma tilldelas kontraktet. För att få fram den lägsta utvärderingssumman utvärderas samtliga priser som anbudsgivaren har angivit i anbudet, inklusive eventuella tillköp och optioner, med en fiktiv utveckling av trafiken. Priserna som anges i anbudet ska gälla under hela avtalstiden.

7. Partnerskap

Partnerskapet är en grundläggande förutsättning för hur Västtrafik samverkar med partners för att nå våra mål. Partnerskap är en framgångsfaktor som Västtrafik 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.

Västtrafik 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 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 småbuss, normalbuss, boggiebuss och dubbeldäckare att 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.

Trafikföretaget 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. Kontrollbesiktning ska utföras två gånger per år och fordon.

9. Infrastruktur och depåer

En väl utbyggd och fungerande infrastruktur är en förutsättning för att trafiken ska fungera. I förstudien har det identifierats några platser som är besvärliga att trafikera på grund av dålig framkomlighet, detta har beaktats i upphandlingen och trafiken anpassas efter förutsättningarna på dessa platser. Sommartid är vägarna kring kustsamhällena i Mellersta Bohuslän hårt belastade med mycket trafik, vilket även påverkar framkomligheten.

Västtrafik avser inte att villkora eller anvisa någon depå för någon del av trafiken inom avtalet. Trafiken kommer att anpassas för att minska behovet av antal depåer, behovet av depåer beräknas uppgå till fyra.

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

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.

10.1. 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 ett mindre antal fordon som kommer att kravställas med eldrift.

Anledningen till att landsbygds- och stråklinjetrafiken kommer att kravställas med valfritt fossilfritt drivmedel och inte el är främst för att det saknas tillräckligt många potentiella fordonsleverantörer av elbussar av de aktuella typerna för att kunna ställa krav på 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. 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 Mellersta Bohuslän 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 bedriver trafiken i Mellersta Bohuslän 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

Krav kommer att ställa på minsta reglertid på utvalda linjer/platser. Detta ger förutsättningar för att starta nästföljande tur i utsatt tid, vilket bidrar till att minska stressen för förarna. Utöver att skapa en bättre arbetssituation för bussförarna så är bedömningen att den skärpta 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 samma 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 på olika platser eller ute på en linje (så kallad stolpavlösning).

Bedömningen är att detta krav ger förarna ökade förutsättningar för delaktighet och påverkan genom att strukturerat och spontant träffa kollegor och arbetsledning samt att de får ökad tillgång till anslag och information. Kravet förväntas också leda till praktiska förbättringar när tjänsterna börjar och slutar på samma plats (på depå).

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. Västtrafik 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 sex år och innan de passerar en ålder på sju år genomgå en uppförskning av förarplatsen. Förarplatsen på fordon som vid avtalets första trafikstart har en ålder som överstiger sju 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 Mellersta Bohuslän erbjuds tillgång till rastlokaler på Trollhättans resecentrum och Uddevalla Kampenhof samt pauslokal på Nils Eriksson Terminalen. Trafikföretaget ansvarar för att säkerställa övrigt behov av rastlokaler till sin personal.

Krav på arbetsplatsträffar

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

12. 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 kraven om vad som krävs av trafikföretagen avseende uppföljning och redovisning förtydligats.

För tillverkningsländer som bedöms ha en hög risk för brott mot mänskliga rättigheter vid tillverkningen, det vill säga länder (tillverkningsländer) 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 Västtrafiks uppförandekod. Krav kommer ställas på att det inte är tillåtet att offerera fordon som är tillverkade i Kina, på grund av att det i dagsläget inte är möjligt att genomföra transparenta, oberoende revisioner i landet.

13. 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.

14. Krav på systematiserat arbete

Krav ställs i upphandlingen på att trafikföretaget ska ha och tillämpa ett ledningssystem för kvalitet respektive ett certifierat miljöledningssystem. Certifiering ska vara slutförd med godkänt resultat senast nio månader efter trafikstart och certifikatet ska bibehållas under hela den 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 avtalade krav upprätthålls.

15. Kostnadsdrivare

Det är ett mycket osäkert kostnadsläge som råder vilket gör det svårt att förutspå kostnadsdrivare, dels på grund av Rysslands ockupation av Ukraina, dels på grund av det instabila handelsläget i världen som påverkar produktionsleden. Faktorerna har i den mån det går beaktats i upphandlingen. De riskfaktorer och möjliga kostnadsdrivande parametrar som har identifierats är:

- Dyrare bussar på grund av hög efterfrågan på hållbart tillverkade bussar.
- Högre anbudspriser på grund av global osäkerhet.
- Höga krav på hållbara leverantörsled som utesluter kinesiska bussar.

16. Riskanalys

De globala utmaningarna har varit många de senaste åren och det har tillkommit fler risker och ökad osäkerhet än tidigare. För Trafik 2027 Mellersta Bohuslän bedöms dels kriget i Ukraina och dels det instabila handelsläget i världen skapa utmaningar som utgör stora risker. Västtrafik har identifierat nedanstående risker som kan komma att påverka anbudet, anbudspriserna och avtalet. Riskerna är beaktade men oförutsägbara.

Fordonsleveranser

Tillgången på bussar och ingående komponenter är en risk till följd av flera omvärldsfaktorer såsom Rysslands ockupation av Ukraina samt globala svängningar gällande handelsavtal. Hur stor påverkan de olika utmaningarna innebär är svårt att förutsäga 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, depåer och elinfrastruktur 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 bussförare

Tillgången till bussförare har varit och är en potentiell risk med högre anbudspriser som följd och sämre leveranskvalitet. Det är många åtgärder som är gjorda och görs för att förebygga förarbrist. 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 brott mot mänskliga rättigheter inte begås. Krav ställs på att trafikföretagen ska följa uppförandekoden i sina leverantörskedjor, det är en utmaning att säkerställa att detta följs särskilt i riskområden där transparens och möjlighet till uppföljning kan vara begränsad.

Västtrafik arbetar tillsammans med olika nätverk och trafik huvudmän för att hitta gemensamma arbetssätt som kan säkra leverantörskedjorna och hitta kravställningar som minimerar risk för brott mot mänskliga rättigheter. Västtrafik är aktiva i organisationen ETI Sverige som har en arbetsgrupp som arbetar med dessa frågor.

17. Tidplan

Övergripande preliminär tidplan för genomförande av upphandlingen

Följande tidplan för upphandlingarna är föreslagen:

- | | |
|--|------------|
| • Gemensam och enskilda SIU | 2025-02-06 |
| • Annonsering inbjudan till upphandlingen | 2025-03-03 |
| • Rekommendation trafikplikt (VT styrelse) | 2025-04-23 |
| • Beslut om allmän trafikplikt (IKN) | 2025-06-18 |
| • Publicering av anbudsunderlag | 2025-08-13 |
| • Sista dag att lämna anbud | 2025-11-07 |
| • Beslut om val av trafikföretag (tilldelning) | 2025-12-05 |
| • Avtalsteckning | 2025-12-19 |
| • Trafikstart | 2027-06-14 |

Upphandlingen beräknas vara avslutad och avtal tecknat, under förutsättning att ingen överprövning sker, i december 2025. Detta innebär att det är en tidsperiod på cirka 17 månader från beslut om vinnande trafikföretag till trafikstart.

//