

Styrelsen	2025-10-23
Handling nr	11.6
Handläggare	Elin Entin
Daterad	2025-10-14
Reviderad	
Sekretess	2025-10-14
Sekretess hävd	2025-11-17

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Upphandling Trafik 2027 Lerum

Bifogat redovisas de övergripande strategiska förutsättningarna för upphandling av busstrafik i upphandlingen benämnd Trafik 2027 Lerum. Dokumentet beskriver även omfattning, tidplan, risker och kostnadsdrivare för den trafik som avses upphandlas. Handlingen är sekretessbelagd utifrån offentlighets- och sekretesslag (2009:400), 19 kap 3§.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att ge VD i uppdrag att genomföra redovisad upphandling avseende trafiktjänster inom Lerum, samt
- att denna handling sekretessbeläggs till dess att upphandlingsdokument har publicerats.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Anna Johansson

UPPHANDLING AV TRAFIK 2027 LERUM

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.....	5
6.1. Upphandlingsförfarande.....	5
6.2. Principer för utvärdering.....	6
7. Partnerskap.....	6
8. Fordon.....	6
8.1. Mätning av fordonskvalitet och krav på besiktning.....	7
9. Infrastruktur och depåer.....	7
10. Miljökrav.....	7
10.1. Drivmedelskrav.....	7
11. Medarbetarbefrämjande åtgärder.....	8
12. Uppförandekoden – Hållbara leverantörskedjor.....	9
13. Etableringsprocess.....	10
14. Krav på systematiserat arbete.....	10
15. Kostnadsdrivare.....	10
16. Riskanalys.....	11
17. Tidplan.....	12

1. Inledning

Styrelsen fattade den 22 februari 2024 beslut om att genomföra upphandling av busstrafik inom Lerum, enligt genomförda förstudier.

Västtrafik har, i enlighet med besluten, påbörjat en upphandling av ”Trafik 2027 Lerum”. Upphandlingen omfattar busstrafik till största delen bestående av lokala linjer inom Lerums kommun samt regiontrafik mellan Lerum och Göteborg i högrafik och flexlinjetrafik. Nuvarande avtal upphör att gälla i december 2027.

2. Partnersamverkan i branschen

Ett branschgemensamt projekt som drivs av Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tågöretagen, 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, dels enskilda samråd. Det var nio trafikföretag närvarande på gemensamt SIU.

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 att köra kommersiell trafik i det planerade området för upphandling. Därav har en rekommendation lämnats att fatta beslut om trafikplikt för trafiken i Lerum. Avtal tecknas efter genomförd upphandling under förutsättning att infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden fattat beslut om allmän trafikplikt.

4. Upphandlingsförutsättningar

4.1. Avtalstid

Västtrafik har utgått från den branschgemensamma rekommendationen avseende trafikavtalens längd. Rekommendationen förordar tioåriga raka avtal. För Lerum kommer avtalstiden att vara tio och ett halvt år för hela trafikåtagandet med trafikstart i december 2027. Avtalstiden är satt till tio och ett halvt år i syfte att nästkommande upphandling och avtal för Lerum ska få en trafikstart i juni. En trafikstart till

tidtabellsskiftet i juni då trafikeringen reduceras föredras för både Västtrafik och trafikföretaget.

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. För Västtrafik är kostnaderna förhållandevis konstanta och risken är låg.

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.
- En rörlig ersättning per tidtabellskilometer för utförd produktion.
- En rörlig ersättning per tidtabellstimme (linjetrafik) för utförd produktion.
- En ersättning per förstärkningsreserv.
- En ersättning per uppdragstimma för flexlinjetrafiken.

Förutom ersättningen för produktion kan trafikföretaget få bonus.

Trafikåtagande 72 Lerum upphandlas 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 även påverka trafikföretagets arbete positivt för att säkerställa korrekt data från kundräkningssystemet.

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 bedömd potential till utveckling finns, 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.

I avtalet kommer det att finnas drivkrafter att verka för ökad kundnöjdhet, i linje med tidigare modell avseende bonus för nöjd kund. Kundnöjdhetsbonusen baseras på mätningar av kundupplevd kvalitet och bonusnivån ökar i en trappa med fördefinierade steg.

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 frivolymssramen 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 med buss inom Lerums kommun samt till och från Göteborg. Upphandlingen baseras på trafikeringsvolymerna i förstudien. De ekonomiska ramarna har beaktats. Upphandlingen omfattar cirka 2,2 miljoner tidtabellskilometer, cirka 73 000 tidtabellstimmar per år och cirka 40 fordon. I Lerum ingår även flexlinjetrafik med fyra fordon.

5.2. Trafikåtagande

Utformningen av trafikåtagandet utgår från ett resenärsperspektiv, trafikföretagets 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 upphandlingen har en förstudie genomförts där en översyn av trafiken gjorts i enlighet med strategierna i trafikförsörjningsprogrammet. Upphandlingen genomförs i enlighet med förstudien.

Trafiken omfattar ett trafikåtagande:

- Trafikåtagande 72 Lerum, linjetrafik med buss i samt till och från Lerums kommun.

5.3. Trafikförändringar

I förstudien användes ett ramverk som låg till grund för de produktionssiffror som presenterades. Under upphandlingsarbetet har trafikeringsupplägget omarbetats till konkreta tidtabeller. En genomgång har även gjorts av körtider för samtliga linjer samt av öppettider och trafikutbud. Justeringar har genomförts för att anpassa trafiken till perioder med skollov. Slutligen har anpassningar gjorts för att säkerställa passningar till tåg. Sammantaget har dessa insatser lett till att antalet tidtabellstimmar och tidtabellskilometrar har justerats något, till följd av att underlaget blivit kvalitetssäkrat och mer detaljerat.

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 miljö- och klimatplan samt Västra Götalandsregionens miljö- och klimatstrategi för att uppnå uppsatta mål och efterleva Västtrafiks standard på fordon. I upphandlingen kommer småbuss, boggiebuss och minibuss 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 i behov av mindre infrastrukturella åtgärder för att skapa attraktiva trafikupplägg. De är dock inte nödvändiga att åtgärda för att bedriva trafiken.

Västtrafik avser inte att villkora eller anvisa någon depå för någon del av trafiken inom avtalet. Behovet av depåer beräknas uppgå till en för hela trafikåtagandet.

Västtrafik kommer inte 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 Kollektivtrafikens miljö- och klimatstrategi.

10.1. Drivmedelskrav

Drivmedelskraven följer den aktualiserade och uppdaterade miljö- och klimatstrategin. I upphandlingen kommer kravet på boggiebussarna att vara fossilfritt drivmedel (biogas, flytande biodrivmedel eller eldrift). Småbussar och minibussar kommer att kravställas med eldrift. Kravet på eldrift omfattar cirka hälften av fordonen.

Anledningen till att boggiebussarna 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. 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 Lerum 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 Lerum 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 ställas på minsta reglertid på utvalda ändhållplatser. 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 uppfräschning 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 Lerum erbjuds tillgång till rastlokaler på Lerums resecentrum och Åkareplatsen. Trafikföretaget ansvarar för att säkerställa övrigt behov av rastlokaler till sin personal.

Extra tid i samband med avlösning

Västtrafik kommer att ställa krav på att det finns en definierad tid om en minut i varje förarens 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 depån, linjens start- eller sluthållplats, Lerums resecentrum, Gråbo busstation eller Floda station. 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 Lerum.

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, 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 och dels på grund av det instabila handelsläget i världen som påverkar produktionsleden. Faktorer som 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.
- Höga krav på hållbara leverantörsled och en global osäkerhet.

- Ökade kostnader för inköp av elbussarna, vilket dock bedöms kompenseras genom lägre livscykelkostnad.

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 Lerum 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 anbuden, 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 fordonslleveranser. Minskad tillgång till material för produktion av bussar är en stor potentiell risk.

Höga investeringar för trafikföretagen

Investeringar i fordon, depåer och elinfrastruktur innebär en stor kostnad för trafikföretagen i avtalets tidiga skede.

Tillgång till depå och elkapacitet

Västtrafik har inte möjlighet att anvisa någon depå för trafiken i Lerum.

Tillgång till bussförare

Tillgången till bussförare har varit och är en potentiell risk med högre anbudspriser som följd och sämre leverans kvalitet. 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 trafikhuvudmän 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 | 2025-08-14 |
| • Rekommendation trafikplikt (VT styrelse) | 2025-10-23 |
| • Beslut om allmän trafikplikt (IKN) | 2025-11-14 |
| • Publicering av anbudsunderlag | 2025-11-17 |
| • Sista dag att lämna anbud | 2026-03-16 |
| • Beslut om val av trafikföretag (tilldelning) | 2026-04-30 |
| • Avtalsteckning | 2026-05-11 |
| • Trafikstart | 2027-12-12 |

Upphandlingen beräknas vara avslutad och avtal tecknat, under förutsättning att ingen överprövning sker, i maj 2026. Detta innebär att det är en tidsperiod på cirka 19 månader från beslut om vinnande trafikföretag till trafikstart.

//