



RAPPORT FRÅN RUNDABORDSSAMTALSTURNÉ OM CIRKULARITET I KOLLEKTIVTRAFIKEN

Samtalen arrangerades av Keolis under perioden november 2023 till maj 2024.

FÖRORD – MIKAEL WÅGBERG, VD KEOLIS

CIRKULARITET I KOLLEKTIVTRAFIKEN

Cirkularitet är ett vedertaget begrepp som har diskuterats brett i samhället under de senaste åren. Exempelvis har svenska regeringen utvecklat en omfattande strategi för cirkulär ekonomi som fokuserar på hållbar produktion och konsumtion, samt giftfria och cirkulära materialflöden. Inom möbelindustrin har IKEA tagit stafettpinnen och satt målet att ha ställt om till cirkulär ekonomi till 2030. Åtgärder för att uppnå målet är bland annat att ändra produkternas design för att främja återvinning och återanvändning av material.

Begreppet cirkularitet har dock inte uppmärksammats lika mycket i kollektivtrafikbranschen och vi på Keolis ser en möjlighet att låta cirkularitetsfrågor bidra till att vår bransch blir såväl hållbarare som lönsammare, det sistnämnda är intressant inte minst i skenet av regionernas budgetunderskott. Vi valde att lyfta den del av fordonens livscykel som vi själva kan påverka, nämligen användarfasen, och lyfta frågor relaterat till detta med en rad regioner runt om i Sverige. När vi startade våra rundabordssamtal om cirkularitet för bussar förväntade vi oss att lägga mycket energi på att framhäva fördelarna. Till vår glädje visade det

sig snabbt att nästan samtliga deltagare såg både ekonomiska som miljömässiga vinster med en ökad cirkularitet i kollektivtrafikbranschen.

I dialogen framkom att förändrade max- och medelålderskrav vid upphandlingar är viktiga parametrar för ökad cirkularitet, något som en rapport från Chalmers bekräftar¹. De max- och medelålderskrav som många upphandlingar och avtal omfattas av är inte relevanta för en elektrifierad bussflotta. Detta då kraven hade sin bas i att minska bussarnas utsläpp, men med elbussar är utsläppen från avgasrören redan noll. Rapporten pekar på att förutsättningarna för krav på bussar vid upphandling har förändrats och att det idag därför finns skäl att titta närmare på funktionskrav och livslängdskrav istället för på detaljerade tekniska krav. Vidare har Lidestam, Linköpings universitet och VTI presenterat forskning kring ålderskrav på bussar på Transportforum 2024. I studien undersöktes omfattningen av användandet av ålderskrav samt effekter på kostnader. Se artikel i VTI² för mer information.

1 <https://odr.chalmers.se/items/b3fe2df8-ebbf-46b5-a195-42303cee5cfa>

2 https://issuu.com/vtisweden/docs/vti_aktuellt_nr_2_2024/s/50014201



Något som också diskuterades var hur standarder vad gäller utformning av bussar underlättar för cirkularitet, men att den standard som finns för bussar, Bus Nordic, inte efterlevs i tillräckligt hög utsträckning för att uppnå önskad effekt. Forskare från Linköpings universitet har studerat användning av Bus Nordic i upphandlingar och sammanställt antalet undantag, tillägg och förtydligande under åren 2017-2021. Det kan konstateras att nästan alla regioner adderar ett stort antal avvikelser vilket gör att effekten av Bus Nordic urvattnas, och även att kostnaderna för bussarna ökar. Resultatet av forskningen presenterades på Transportforum i januari 2024 såväl som på konferensen Nofoma i juni 2024. Även en rapport genomförd av WSP³ 2014 visar att särkrav på bussar är kostnadsdrivande, framför allt för att särkraven låser en buss till ett visst trafikområde och därmed minskar möjligheten att använda bussen hela sin livslängd.

Ingen aktör kan ensam hitta lösningar på de utmaningar vi har framför oss. Det krävs tydliga och konstruktiva initiativ och en bra samordning mellan alla inblandade parter. Dagens snabba övergång till eldrivna bussar tydliggör behovet av cirkulära lösningar än mer då elfordon har högre investeringskostnader vilket än mer ökar vikten av att nyttja fordon hela sin livslängd.

Att bädda för ökad livslängd av elfordon innebär att upphandlingsförfarande, avtalens utformning och fordonskraven i avtalen måste förändras. Om vi inte agerar riskerar vi inte bara en omfattande kapitalförstöring utan dessutom en situation där mindre aktörer inte har råd att delta i upphandlingar

och därmed slås benen undan för sund konkurrens.

Ökad cirkularitet ger ökade chanser att kostnadseffektivisera kollektivtrafiken än mer. Givet regionernas ekonomiska utmaningar finns det ett stort värde i att agera snabbt. Lösningarna är dels förändrade max- och medelålderskrav men kanske också övertagandegarantier av bussar. Vi behöver också branschgemensamt arbeta oss bort ifrån specifika regionala krav på bussars utformning - där Skånetrafikens projekt Nybusskänsla är en förebild.

Några av de mest framträdande åtgärdsområdena utifrån våra samtal är:

- **Avtalens utformning:** Hur kan upphandlingarna av busstrafik utformas för att säkerställa att producerade fordon används hela sin livslängd och på så sätt spara både pengar och miljö. Här behöver vi lyfta frågor om max- och medelålderskrav, övertagandegarantier och underhålls krav.
- **Harmoniserad utformning:** Utveckla Bus Nordic så att den adresserar dagens utmaningar och förutsättningar men också göra kraftfulla insatser för att Bus Nordic verkligen efterlevs.
- **Samarbete:** Nyttja branschorganisationer för konstruktiva hållbarhetsinsatser. Skapa en gemensam arena för forskning, politik och bransch för gemensamma och handfasta insatser för ökad cirkularitet och hållbarhet.

3 WSP, (2014). Särkravens betydelse för busstrafikens kostnader, 2014, Stockholm.



Mikael Wågberg,
VD, Keolis



KAPITEL 2

BESKRIVNING AV SAMTALSTURNÉN

2.1 BESÖKTA PLATSER

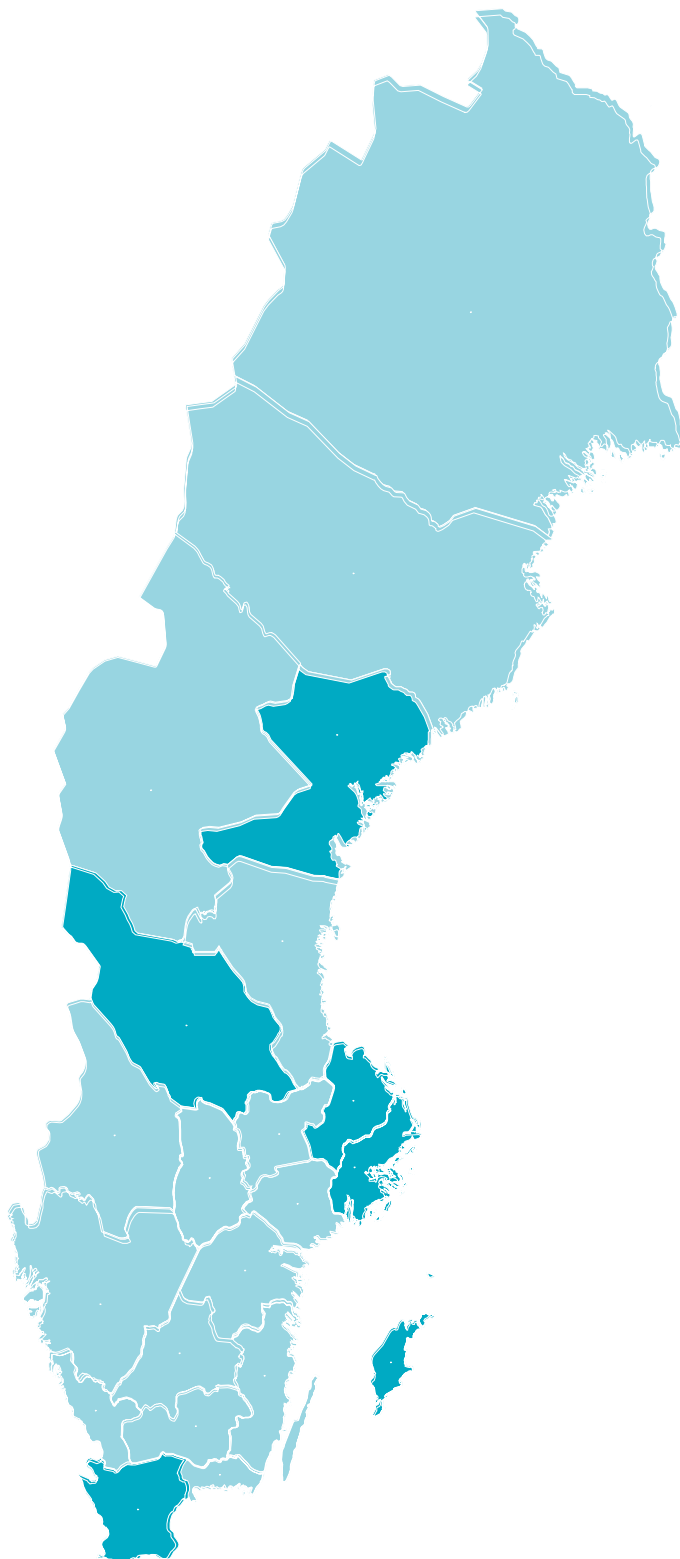
För att skapa dialog och bredda kunskapen och engagemanget kring vad som krävs för ökad cirkularitet i kollektivtrafiken har Keolis under 2023 och 2024 genomfört sex rundabordssamtal runt om i Sverige. Samtalen har ägt rum i Region Dalarna, Region Skåne, Region Uppsala och Region Västernorrland. Turnén avslutades med två samtal i Region Stockholm varav det ena samtalet var ett större möte med representanter från regional och nationell nivå och det andra ett mindre möte med representanter uteslutande från fackliga organisationer.

2.2 DELTAGARE

I samtalen har vi träffat följande representanter:

- Riksdagsledamöter
- Regionala politiker
- Svensk Kollektivtrafik
- Fackliga organisationer
- Akademi
- Ledarskribenter

Från Keolis deltog Keolis Svenska VD Mikael Wågberg och Keolis direktör för kommunikation och resandeutveckling, Karin Nilsson Malmén.



2.3 SAMTALEN

Region Dalarna

Det första rundabordssamtalet genomfördes i Falun. Vid samtalet deltog representanter från Kollektivtrafiknämnden, Dalarnas Högskola och Falu-Kuriren. Flera olika aspekter på ökad cirkularitet i kollektivtrafiken lyftes och något som deltagarna var eniga om var vikten av resurseffektiv transportförsörjning utifrån regionala förutsättningar. Det lyftes vidare från kollektivtrafiknämndens håll hur regionen lutar sig mot Svensk Kollektivtrafik och branschorganisationer – snarare än att man lyssnar direkt på forskare och sakkunniga. Det efterlystes sätt att hitta kommunikationsvägar mellan regioner och akademi, och att länka forskningen till den politiska verkligheten.

Region Skåne

Det andra rundabordssamtalet arrangerades i Malmö. Det fanns en bred representation på plats med deltagare från kollektivtrafiknämnden, Malmö Universitet, Sydsvenskan, branschen och region Kronoberg. Centrala teman under samtalet var vikten av att regionerna samarbetar kring ramverk och riktlinjer för upphandling av kollektivtrafik. I samtalet belystes hur regioner är duktiga på att samverka inom andra områden men att det finns utrymme för ökad dialog mellan regioner när det gäller utformningen av kollektivtrafikens upphandling. Det var tydligt att region Skåne är en av de regioner som har kommit längst vad gäller att beakta cirkularitet vid upphandling av kollektivtrafik. Ett begrepp som är väletablerat hos Skånetrafiken är begreppet Nybusskänsla som avser att en buss kan vara äldre men att den underhålls och renoveras för att upplevas som ny. Detta är ett utmärkt sätt att jobba för att förlänga livslängden på bussar. På mötet diskuterades fördelar med att följa Bus Nordic, men även framkomlighetsfrågor och stadsplanering, ämnen som vi enades om att komma tillbaka till vid ett senare tillfälle.

Region Uppsala

I region Uppsala medverkade presidiet i Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden, Stockholm-Uppsala Handelskammare, akademien samt deltagare från STUNS Energi. I Uppsala diskuterades livscykelperspektivet och ganska snart efter att samtalet hade inletts rådde enighet om att insatser för ökad cirkularitet är viktigt, både ur ekonomisk synpunkt och ur ett hållbarhetsperspektiv. Enligt nuvarande avtal kan nya bussar endast användas i trafik i 12 år, något som samtliga deltagare konstaterade inte är hållbart. Vidare lyftes att en gemensam nationell standard bör sättas för kollektivtrafikupphandlingar. Det lyftes även förslag om att depåerna i Region Uppsala skulle kunna bli en testbädd för nya kollektivtrafiksatsningar, på samma sätt som Akademiska Sjukhuset blivit en testbädd för Life Science-lösningar.

Region Västernorrland

Det fjärde samtalet genomfördes i Härnösand. Där deltog representanter från regionala utvecklingsnämnden, kommunstyrelsen i Härnösand, bransch och Handelskammaren Mittsverige. I Västernorrland pågår diskussioner om hur upphandling av kollektivtrafik än mer kan samordnas. Samtalet om cirkularitet välkomnades och adderade enligt deltagarna ytterligare infallsvinklar på hållbar upphandling. Västernorrland har redan idag ett cirkulärt perspektiv på fordon i bemärkelsen att de bussar som upphandlats också ska kunna användas till andra resor än linjetrafik, till exempel när ungdomsföreningar ska resa till olika evenemang. Att öka bussars användningsområden är ett sätt att använda bussarna mer under sin livscykel. Inför nästa kollektivtrafikupphandling 2027 lyfts tanken att inför upphandlingsdialogen se över möjligheten att genom ekonomiska incitament och tydliga underhållskrav förlänga livslängden på bussarna. Diskussion fördes också om huruvida det är möjligt att förändra avtalslängden. Relaterat hela cirkularitetsfrågan efterfrågas ramverk/styrning från nationellt håll.

Region Stockholm

På plats när det femte samtalet genomfördes var deltagare från riksdagen, Trafiknämnden i Region Stockholm, forskningsrådet Formas, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik K2, Svensk Kollektivtrafik och Stockholms Handelskammare. Gruppen diskuterade bland annat varför standardiseringen Bus Nordic inte efterlevs fullt ut och om ett nationellt ramverk för utformning av bussar kan vara en lösning. Andra frågor som diskuterades var hur krav och incitament relaterat fordonens underhåll skulle kunna skapas för att förlänga bussarnas livslängd. Även här konstaterades att en god dialog är grundläggande, såväl på regional som på nationell nivå.

Samtal med fackliga organisationer

Det avslutande samtalet genomfördes med representanter från fackliga organisationer. Under samtalet tydliggjordes att bussen utgör såväl arbetsmiljö för förarna som resemiljö för resenärerna och att båda dessa grupper gynnas av väl underhållna bussar. Begreppet "nybusskänsla" togs upp även här och gruppen var enig om att begreppet behöver förtydligas och användas i fler regionala upphandlingar, inte bara i Skåne. Gruppen var enig om att det behövs tydliga politiska signaler och en nationell överenskommelse för att frågan om cirkularitet i kollektivtrafiken ska få fullt genomslag.





KAPITEL 3

FRÅGESTÄLLNINGAR

3.2 INFÖR SAMTALEN

Inför samtalen skickades frågeställningarna ut i syfte att ge deltagarna tid att förbereda sig. Samtalen utgick från ett urval av frågeställningar, men det fanns en stor acceptans för att låta diskussionen leda in på närliggande områden som relaterar till hållbarhet, cirkularitet och kollektivtrafik. Nedan framgår några av de frågor som skickades ut innan samtalen.

- Vad krävs för ökad cirkularitet i kollektivtrafikbranschen?
- Hur kan vi nyttja redan producerade fordon bättre?
- Vilka nya krav ställs när kollektivtrafiken alltmer går över till elfordon?
- Vem ska ta ett helhetsansvar för att fordon i kollektivtrafiken används under hela sin livslängd?
- Hur kan vi främja cirkularitet i fordonsflottorna?
- Vad kan vi göra inom befintlig lagstiftning?

KAPITEL 4

LOKALA GODA EXEMPEL

4.1 REGION SKÅNE – “NYBUSSKÄNSLA”

Region Skåne har höga ambitioner vad gäller att skapa en än mer hållbar kollektivtrafik. Regionen satsar alltmer på elektrifiering och har också tagit bort detaljkrav relaterat bussars ålder och ställer istället krav på fordonens underhåll.

Regionen har tagit stora steg mot en cirkulär fordonsflotta och har i större utsträckning gått ifrån ålderskrav på fordonen till tydliga funktionskrav. Regionen har introducerat konceptet ”nybusskänsla” vilket innebär att väl avvägt och specificerat underhåll gör att bussen upplevs som ny och modern. Detta bidrar till såväl en bättre

resenärsupplevelse som en bättre arbetsmiljö för förarna. Nybusskänsla handlar om att genom rätt underhåll säkerställa att bussarna håller en viss kvalitetsnivå oavsett ålder.

4.2 REGION VÄSTERNORRLAND

Region Västernorrland hade i sin förra upphandling vävt in att bussarna ska kunna användas när de inte är i linjetrafik. Något som underlättade för regionens föreningar att ta sig till och från olika typer av evenemang. Detta är ett sätt att möjliggöra att fordon kan användas och nyttjas mer och samtidigt bidra till andra delar av samhället. Inför nästa upphandling avser regionen att än mer beakta cirkularitetsfrämjande åtgärder.





KAPITEL 5

SLUTSATSER OCH NÄSTA STEG

Nedan framgår en summering av vad som framkom i samtalen, samt förslag på hur vi kan ta frågan om cirkularitet i kollektivtrafiken vidare.

- Ökat fokus på cirkularitet:** Cirkularitet har varit ett vedertaget begrepp i många sektorer, men det har fått mindre uppmärksamhet inom kollektivtrafikbranschen. Keolis ser en möjlighet att förbättra både hållbarhet och lönsamhet genom att integrera cirkularitetsprinciper i kollektivtrafiken.
- Positiva ekonomiska och miljömässiga effekter:** Rundabordsamtalen visade att det finns bred enighet om att ökad cirkularitet kan leda till både ekonomiska besparingar och miljömässiga fördelar. Ändrade max- och medelålderskrav vid upphandlingar ansågs vara viktiga för att främja cirkularitet. Även övertagandegarantier diskuterades då elbussarnas livslängd vida överstiger avtalslängden i dagens avtal och då nya avtal inte rimligtvis behöver innebära nya bussar.

- 
4. **Funktionskrav istället för ålderskrav:** Nuvarande ålderskrav för bussar vid upphandling är inte anpassade för elbussar, eftersom dessa redan har noll utsläpp vid drift. Det föreslås att fokus i anbud och avtal i stället bör ligga på funktionskrav och livslängdskrav. Här finns mycket att lära av andra branscher, som tåg och flyg, där det finns en tradition av att vårda, bygga om och modernisera befintlig fordonsflotta istället för att investera i nya fordon.
 5. **Behov av förbättrad efterlevnad av standarder:** Många regioner vill låta kollektivtrafiken bli en del av deras varumärke. Det gör att regionerna ofta har väldigt specifika krav på bussarnas utformning vad gäller antal dörrar, inredning, sätenas utformning med mera. Allt detta försvårar cirkularitet då bussarna blir svåra att flytta mellan olika avtal och orter. Standardiseringen Bus Nordic bör följas mer strikt och eventuellt behövs nationella ramverk för detta.
 6. **Samarbete och samordning:** För att möta de utmaningar som följer med övergången till eldrivna bussar och ökad cirkularitet krävs samarbete mellan olika aktörer inom branschen, inklusive politiker, forskare och branschorganisationer.
 7. **Nyttja fordonens hela livslängd:** Investeringskostnaden för eldrivna bussar är väldigt hög och skapar en barriäreffekt som gör att små aktörer får svårt att delta vid upphandlingar. Dessutom, att inte nyttja elbussarnas fulla livslängd kan leda till stor kapitalförstöring. Det finns betydande potentiella besparingar att göra genom att anpassa upphandlingsprocesser så att bussarnas livslängd nyttjas maximalt.
 8. **Ökat behov av nationell samordning:** Av samtalen framkommer att det finns ett behov av ett nationellt ramverk för upphandlingar av kollektivtrafik. Detta för att säkerställa att fordon används under hela sin livslängd, vilket skulle bidra till både ekonomisk och miljömässig hållbarhet.

Dessa slutsatser betonar vikten av att öka cirkulariteten i kollektivtrafikbranschen för att minska kollektivtrafikens miljöpåverkan och även skapa ekonomiska fördelar.

Under turnén blev det även tydligt att det finns såväl djup kunskap som pågående forskning inom området. Vi ser ett behov av att skapa arenor där forskning, politik och bransch kan mötas för att hitta gemensamma lösningar, bland annat för följande;

- Hur ska avtal utformas för att kollektivtrafikens fordon ska kunna nyttjas under hela sin livslängd?
- Kan vi styra bort från max- och medelålderskrav i avtalen och i stället styra mot funktionskrav (incitament för bussarnas funktionalitet och hur de ska underhållas)?
- Hur kan vi utveckla Bus Nordic och skapa större genomslag och bättre efterlevnad?
- Behövs en genomgripande diskussion om vem som ska investera i och äga eldrivna bussar i kollektivtrafiken?
- Behövs en övergripande statlig reglering av hur kollektivtrafik ska upphandlas för att säkerställa maximal cirkularitet?

