



Projekt Norrbotniabanan

- entreprenadstrategi Umeå-Dåva

Projekt Norrbotniabanan har tagit fram en entreprenadstrategi för kommande byggskede delen Umeå-Dåva som överensstämmer med Trafikverkets övergripande mål och strategier.

Strategin, som nyligen antogs av Trafikverkets styrelse, bygger på ett researcharbete som gett värdefull kunskap om hur stora projekt bör paketeras och upphandlas. Vi har haft marknadsdialoger med svenska entreprenörer för att stämma av branschens marknadsperspektiv samt tagit hänsyn till erfarenheter från andra stora projekt inom Trafikverket.

Få och stora entreprenader

Sammanfattning

I strategin slår vi fast att vi kommer dela upp Norrbotniabanan i ett mindre antal stora entreprenader (300-500 miljoner SEK). Med få stora entreprenader minskar också antalet gränssnitt, vilket vi bedömer får en positiv inverkan i arbetet att skapa en säkrare arbetsmiljö.

Vi kommer att försöka upphandla entreprenaderna kombinatoriskt och därigenom ge möjlighet att lämna pris på alla delar och även möjlighet att vinna ett stort kontrakt vilket kan locka utländska och nationella leverantörer.

Vid marknadsdialogerna framförde 3 av 4 leverantörer att det inte är intressant med endast en stor anläggningsentreprenad, sett till nuvarande entreprenadvolymer i regionen är det viktigare att dela upp entreprenaderna för att kunna vidmakthålla konkurrensen på marknaden.

Entreprenaderna planeras att genomföras i tre steg:

1. Förberedande arbeten
2. Anläggningsentreprenader (mark, bro och tunnel)
3. BEST- entreprenad

Samtliga anläggningsarbeten som broar, tunnlar och terrassering på en viss sträcka avser vi att samla i samma entreprenad. Syftet med att ge entreprenörerna rådighet över samtliga arbeten på sina respektive sträckor är att underlätta samordning av arbeten, resurser och logistik.

Övergripande Paketering/Affärsform

1. Förberedande arbeten

Dessa arbeten kan bestå av ledningsomläggningar, avvattningsåtgärder, byggvägar, etableringsplatser, skogsavverkning, med mera utförs i olika utförandeentreprenader. Regeringen har tydligt uttalat målet med en byggstart under sommaren 2018. Entreprenaderna lämpar sig för lokala företag.

2. Anläggningsarbeten

Sträckan delas upp i 3-4 entreprenader (3-500 mkr) och bedöms att i första hand locka svenska men planerad kombinatorisk upphandling bedöms även göra utländska leverantörer intresserade. Om kombinatoriken slår in kommer vi förutom ett lägre pris att få färre gränssnitt mellan entreprenaderna. En förutsättning för detta är bl.a. att bygghandlingarna och tillståndsärenden blir klara i tid. Leverantören kommer ha två hela sommarsäsonger för att färdigställa arbetena.

Bygghandlingarna planeras att upphandlas under början på 2018 samtidigt som en rad tillståndsärenden som t.ex. vattendomar behöver komma i gång. Villkoren från tillståndsärendena hinner då inarbetas i bygghandlingarna.

Masshantering

Projektet kommer att ha inriktningen att både mängden massor och transportlängder ska hållas så låga som möjligt samt att massöverskott ska ses som en resurs för att skapa miljö- och samhällsnyttor. Projektet har också haft konstruktiva samtal med Planprövning om hur jord- och bergmassor kan användas för bullerskydds åtgärder, landskapsanpassningar och miljöskyddsåtgärder. Inriktningen för järnvägsplanen är att ge förutsättningar till att inga externa deponier erfordras. Dock kommer det bli aktuellt med deponering av en mindre mängd sulfidjord.

Broar

Den sammanlagda kostnaden för broarna är ca 100 mkr och bedöms vara det område som har mest frihetsgrader i denna upphandlingsstrategi. Då de upphandlas i någon form av totalentreprenad finns det en förväntan att leverantörerna ska kunna hitta kostnadseffektiva lösningar. Projektet ska därför utreda möjlighet till en incitamentslösning för broarna för att öka leverantörens motivation till att hitta kostnadsbesparingar.

3. BEST-arbeten

En viktig parameter här är givetvis hur den fortsatta finansieringen för projektet ser ut. Sträckan kommer ha ett provisoriskt ATC-system fram till trafikstart på sträckan Dåva - Skellefteå. Då kommer ATC system att kopplas ur och ERTMS att kopplas in. Här kommer det krävas ett nära samarbete med ERTMS-projektet för att inkopplingen av ERTMS ska bli så smidig som möjligt. BEST-arbetena kommer att upphandlas som en entreprenad med option för kommunens spår.

4. Entreprenadindelning

Följande entreprenadindelning är aktuell för sträckan.

Sträcka	Entreprenadform	Byggtid
1) 0/000-12/000 Förberedande arbeten Avverkning, ledningsflytt, byggvägar, OXA, avvattning	Utförandeentreprenad	1 år
2) 0/000-3/500 Jord- och bergsskärning, 2 broar, stort massöverskott	Utförandeentreprenad	2 år
3) 3/500-5/300 Tunneldrivning + påslag, 1,6 km tunnel (2 år)	Utförandeentreprenad	2 år
4) 5/300-12/000 Jord/bergbank, 11 broar, kan delas in i två entreprenader	Utförandeentreprenad	2 år
5) 0/000-12/000 BEST	Utförandeentreprenad	2 år

5. Affärsform

Entreprenadform: Utförandeentreprenad för förberedande arbeten.
Utförandeentreprenad för mark, konstbyggnad och tunnel. (Broar upphandlas på förslagsritning) Utförandeentreprenad för BEST-arbeten.

Ersättningsform: Fast pris med mängdreglering för utförandeentreprenad.

Upphandlingsform: Förhandlad upphandling enligt LUF via TransQ när upphandlingar överstiger aktuella tröskelvärden. Gällande tröskelvärden för närvarande

Varor och tjänster: **3 612 854 SEK**

Byggentreprenader: **45 256 666 SEK**

Kvalificering: Skallkrav på företagsnivå, tidigare erfarenhet

Samverkan: Utgångspunkten är så hög grad av samverkan som möjligt vilket innebär samverkan Basnivå enligt Trafikverkets riktlinje.

Optioner: Både entreprenad 4 och 5 kommer eventuellt att innehålla option för de delar som kommunen planerar att bygga.

Viten: Vite för försenat färdigställande (Enligt AB/ABT).

Bonus & incitament: Bonus för tidigare färdigställande, i de fall detta är något som är till nytta för Trafikverket. Även andra bonusar kan vara aktuella men det måste analyseras från fall till fall. En incitamentsmodell kopplad till leveransbedömningen kommer att användas i detta projekt.

Konkurrens, kreativitet och säkerhet

Dialog med leverantörerna

- Projekt Norrbotniabanan ska möjliggöra en kontinuerlig dialog med leverantörerna på leverantörsdagar och vid enskilda möten.
- Projekt Norrbotniabanan ska ha god framförhållning i inköpstidplanen på Trafikverkets hemsida.

Underlätta för utländska leverantörer

- Inköpstidplanen publiceras även på engelska.
- Delar av förfrågningsunderlagen ska finnas på engelska parallellt med den svenska versionen.
- I viss omfattning tillåts engelska som arbetspråk.

Ansvars- och riskfördelning

Projektet kommer göra aktiva och medvetna val kring riskfördelning beställare/leverantör. Genom transparenta och kalkylerbara förfrågningsunderlag ska leverantörernas risktagande minimeras.

Ansvars- och riskfördelning kommer ske enligt branschgemensamma standardavtal samt genom att risker fördelas enligt principen att den som bäst kan hantera risken också ska ansvara för den.

Detta innebär exempelvis följande:

- Beställaren ska ansvara för oförutsägbara avvikelser i befintliga förhållanden, till exempel geotekniska och geohydrologiska förutsättningar med väsentlig påverkan på förutsättningarna för arbetenas genomförande.
- I det fall kostnaden för ett arbete inte i tillräcklig omfattning går att kalkylera och prissätta med avseende på risk ska arbetet ersättas enligt en modell som medför att anbudsgivare inte behöver lägga riskpåslag utöver det normalt förekommande.

BIM (Building Information Modelling)

Innebär bland annat att förfrågningsunderlagen ska baseras på anläggningsmodeller så långt det är lämpligt. Syftet är att minska mängden ritningar samt att göra överlämnandet i driftskedet smidigare.

För bättre säkerhet/arbetsmiljö

Säkerhet och arbetsmiljö är prioriterade frågor, och en uttalad ambition är att entreprenaderna ska utformas så att arbete med säkerhet och arbetsmiljö inte blir en fråga som styrs i syfte att pressa kostnader.

Uppföljning

Vi ska på ett transparent sätt följa upp alla projekteringskontrakt värda **minst en miljon kronor** samt kontrakt för ny- och ombyggnadsentreprenader värda **minst tio miljoner kronor**. Uppföljningarna ska göras på ett enhetligt sätt för att säkerställa rättvisa bedömningar.

Målet är att få mer nytta för pengarna genom säkra leveranser:

- Ökad affärsmässighet ger mer nytta för pengarna.
- Ett enhetligt arbetssätt ser till helheten av leveransens genomförande.
- Ett proaktivt arbete ger än bättre framtida leveranser

Vi avser att ställa så hårda krav som lagstiftningen tillåter, på allt från sociala villkor till skatter och säkerhet.

Hållbarhet

I syfte att arbeta strukturerat med frågor kopplat till ekologiska samt sociala och ekonomiska aspekter av Norrbotniabanan är hållbarhetsfrågan en strategiskt viktig del av projektet. Det verktyg som vi valt att använda kommer att följa projektet från planläggningsarbetet till byggskedet. Det innebär att även framtida entreprenörer kommer involveras i projekt Norrbotniabanas hållbarhetsarbete.

Utvecklingsfrämjande affärer

Norrbotniabanan kommer att främja åtgärder som skapar förbättrad möjlighet och drivkraft för leverantörsmarknaden till utveckling, nytänkande och innovation.

Upphandling

För aktuella upphandlingar se följande länk

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/upphandling/Aktuella-upphandlingar/>

För planerade upphandlingar se följande länk

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/upphandling/Planerade-upphandlingar/>

