

The document contains information and answers to questions that will most likely correspond to and be similar to the requirements and conditions in future procurement documents.

Please note that information contained in this document is subject to change and is not a part of the procurement/request documents.

Documents shall not, to the extent that tenderers choose to consider this material, constitute a basis for regulation in any respect.

Dokumentet innehåller information och svar på frågor som med största sannolikhet kommer att motsvara och likna kraven och förutsättningarna i kommande upphandlingsunderlag. Notera dock att informationen i detta dokument kan komma att förändras och inte är en del av dessa upphandlings/förfrågningsunderlag. Dokument ska inte, i den utsträckning anbudsgivare väljer att beakta detta material, utgöra grund för reglering i något avseende.

Frågor och svar till och med fråga 25 är på engelska. Resterande på svenska.

## **Questions and answers (english)**

### **Question 1:**

When will the procurement be published?

In the meeting, it was defined that the pre-qualification notice will be published on February-March 2023, and the price bid invitations will be done on last quarter of 2023. Please confirm or correct our misunderstanding.

### **Answer:**

The Request for Proposal announcement is planned for the end of February. The deadline for submissions will be announced there.

### **Question 2:**

Will there be a Prequalification stage? How much will be the duration of the procurement?

In the meeting, it was defined that there will be a PQ stage. A Procurement plan was shared by client in the presentation for durations. Please confirm or correct our misunderstanding.

### **Answer:**

Yes, there will be an initial qualifying period.

**Question 3:**

How will we apply to the project? Will there be a special invitation from Trafikverket? How will we see the notice published? From Trans Q, Kommerce Trafikverket?

In the meeting, it was defined that there isn't any subscription necessity for participating in the tender. Please confirm or correct our misunderstanding.

**Answer:**

The Request for Proposal announcement will be advertised via Kommerce

**Question 4:**

What will be the qualification criterias? What will be the method be for evaluation against the criterias, in case we create a consortium or JV?

**Answer:**

It will be clear from the Request for Proposal.

**Question 5:**

We understand that the application or bid file for the tender must be in Swedish where some documents can be in English. Which documents may we submit in English?

**Answer:**

It will be clear from the Call for Proposal.

**Question 6:**

Will there be a GSA(General Security agreement) requirement in these tenders? GSA prevents Turkish companies to bid.

**Answer:**

It will be clear from the Request for Proposal if there will be a GSA requirement.

**Question 7:**

There are two sub-sections in both Skavsta and Vagnharad sections. Are there going to be Lots? Or should we consider Skavsta and Vagnharad two separate tenders which include those sub-sections?

In the meeting, it was defined that Skavsta and Vagnharad sections will be tendered while they include all subsections. Please confirm or correct our misunderstanding.

**Answer:**

Skavsta och Vagnhärad är två fristående entreprenader som upphandlas parallellt. Det innebär t.ex. att kvalificeringskraven kan skilja åt mellan entreprenaderna. I ansökningsinbjudan framgår vad som gäller för respektive entreprenad.

Skavsta and Vagnhärad are two independent contracts that are procured in parallel. This means that the qualification requirements may differ between the contracts. The Request for Proposal states what applies to each contract.

**Question 8:**

How will the price/quality evaluation work? In the meeting it was told to us that, in the price bid stage only quality evaluation will be on the table so that the client will choose the best contractor in regards of quality. That's why we won't prepare a financial bid for the tender but prepare an add-value document to win the tender. In the light of this, our confusion comes because of the design necessity.

- How does the client provide a cost for us where the design is under our responsibility on tender stage?
- When there is a design on tender stage, every bidder prepares their own design and calculate the price accordingly. How does the client provide a cost where there is possibility all bidders prepare different designs?
- How does the client prepare a cost without knowledge of design?
- Does the client provide the general detailed design and where the structural design and shop drawings will be produced by the contractor?

Please clarify or correct our misunderstanding.

**Answers:**

- Hur kostnaderna för ett eventuellt JV med projektör ska regleras kommer att hanteras under perioden för anbudstid och utvärdering.
- What the tender should contain will appear in the Request for Proposal.
- The client's planning has been carried out using standard solutions. This means that there is sufficient knowledge to be able to calculate costs for the contracts without innovative solutions.
- Yes, the client will provide the planning completed so far and the contractor will produce construction illustrations.

**Question 9:**

Will there be any specific number of pages for the add-value document? (for quality evaluation)

**Answer:**

Eventual limitations will be clear from the Request for Proposal if there will be a GSA requirement.

**Question 10:**

It is defined that these section have estimated cost over 1 billion SEK. Is there a more precise estimated cost?

**Answer:**

Each contract is estimated to cost over SEK 10 billion. Estimated normal costs without innovative solutions will be presented later during the procurement.

**Question 11:**

Could you please provide more information about the details of the negotiation stages?

**Answer:**

More information will be provided in the Request for Proposal

**Question 12:**

What are the contract durations for both sections?

In the meeting, it was defined that both sections will continue for 10 years. Design stage will take 3, execution stage will take 7 years. Please confirm or correct our misunderstanding.

**Answer:**

The contract periods will be specified in the upcoming procurement.

**Question 13:**

What is the logic behind of dividing the whole line into 11 sections? Some sections include more length and more complex work comparing to others.

**Answer:**

The division into 11 contracts has been decided after carefully carried out analyses. Business and contracting forms will be adapted to the specific conditions of each project.

**Question 14:**

Does client supply material on its own to contractor? Or guide for some type of material in the specs? Or just standards?

**Answer:**

What the client will instruct or provide will be specified in connection with upcoming procurement.

**Question 15:**

It's understood that the procurement for the East Link alignment ECI will include fully functional lines. This would imply the inclusion of the railway technologies and systems as part of the contract. Is the intention of Trafikverket to request exclusivity for railway systems providers – such as signalling? Such a requirement might limit the competition to a few consortia.

**Answer:**

The Swedish Transport Administration (Trafikverket) supplies technical material approved by the Swedish Transport Agency for the railway facility. Other material is supplied by the contractor. On the Swedish Transport Administration's website there is more information about Technically Approved Material (TGM)

**Question 16:**

It is understood that the contract will include a risk sharing frame. Will this involve the discussion and agreement on a risk matrix at tender stage?

**Answer:**

Standard acceptable risks included in the normal cost without innovative solutions and which risks must be regulated separately will need to be specified and clarified before contracts are signed.

**Question 17:**

Trafikverket has confirmed that for the Eastlink project, they will supply all track components and catenaries. Is this completely out of the scope of works for us, or will we have to procure these components according to Trafikverket's approved material catalogue and at prices negotiated by Trafikverket?

**Answer:**

Yes, the contractor must procure components according to the Swedish Transport Administration's material catalog and at the prices negotiated by the Swedish Transport Administration.

**Question 18:**

It would be interesting to know what GIS system Trafikverket is planning to install on this project? ERTMS level 2? Is the supplier (Alstom, Siemens, Hitachi) already defined? Or is it open?

As such, would they be included in our turnover?

**Answer:**

The Swedish Transport Administration (Trafikverket) plans to install ERTMS Level 2. The supplier has not yet been decided. Procurement is underway for a framework agreement with a supplier.

**Question 19:**

Procurement procedure time-schedule is challenging. To our experience, both high-volume and multidisciplinary projects take significantly longer on the market's side to align into consortia for a project. Therefore, we would request Trafikverket to consider 6 months of prequalification time. This we have seen in other projects, and to our experience is most helpful and creates healthy competition.

**Answer:**

Our assessment is that with the information, market dialogue and communication that has been carried out, it should be possible for the Actors involved to find collaborations before the pre-qualification if necessary.

**Question 20:**

Drill & Blast or mechanized tunneling. From our perspective, there could be significant benefits of using a TBM on longer tunnel stretches in the project, although it would need further studies to decide. Depending on if it's a Drill & Blast or TBM project, it might require different companies to be part of the consortium. Therefore, if possible we would recommend to communicate with publication of prequalification, if TBM competence is required or useful.

**Answer:**

Whether or not TBM is a viable method will most likely only be clarified after the contract is signed and during the design phase. Current planning presupposes that we do not use TBM.

**Question 21:**

Clear definition of payment model at prequalification invitation. Most construction companies have clear rules for CAP-margins that are part of their price in fixed price offers. Therefore, this will be carefully analysed by the construction companies to ensure they can work under the terms provided. If Trafikverket will set them in advance, it needs to be very clear what is included and what is not.

**Answer:**

After the completed market dialogue, we have received feedback on what the market considers to be an attractive CAP. In order for the projects chosen CAP to be attractive, careful analyzes need to be completed. The customer's chosen CAP will be presented later in the the Request for Proposal.

**Question 22:**

What are client's expectations on the level of financial and reference requirements?

**Answer:**

More information will be provided in the Request for Proposal

**Question 23:**

Will the client limit number of companies within consortia?

**Answer:**

No

**Question 24:**

Doesn't it make sense to define the main/ leading construction packages (à consortia, e.g. construction) and also define an interface/ level for subcontracting (e.g. BEST contracts)?

**Answer:**

It is an issue that the tenderers need to take a position on and report in their tender.

**Question 25:**

Which degree of freedom do the consortia have in the design?

**Answer:**

It will be specified later in the procurement, but it is in the client's interest to create as large degrees of freedom as possible within the framework of current legislation, permits, conditions and functional requirements set for the contracts.

## Frågor och svar (svenska)

**Fråga 26:**

Det är viktigt att utvärderingsmodell för anbud presenteras redan i PQ skedet.

**Svar:**

Vad som kommer att presenteras avseende utvärderingen kommer att framgå av ansökningsinbjudan.

**Fråga 27:**

Vi önskar förtydligande om vilka arbeten som ska ingå i CAV.

**Svar:**

Vi har fått många bra synpunkter på vad som ska ingå i ett för marknaden attraktivt CAV. Det kommer att analyseras och redovisas i kommande anbudsinbjudan.

**Fråga 28:**

Gäller TRV försäkring även konsultens arbete?

Det ska noteras att konsultförsäkringar är kopplande till ABK och omfattning enligt ABK.

**Svar:**

Det kommer att framgå av anbudsinvjudan.

**Fråga 29:**

Kommer projektör handlas upp av entreprenören (med timprislista) och deras CAV läggs på kostnaden för projektör?

**Svar:**

Se svar för fråga 30 nedan.

**Fråga 30:**

På mötet tolkade vi som att TRV vill att projektören ska ingå som kontraktspart i totalentreprenaden. Det senare ser vi som väldigt svårt både utifrån vår affärsmodell och utifrån vårt ansvarstagande.

CAV för en projektör är svårt att beräkna. Våra direkta kostnader är lön och sociala avgifter (vi har en individuell lönesättning som kan offentliggöras). Vi har också kostnader för arbetsplats, programvaror, utrustning som är indirekta kostnader och svåra att hänföra till enskilt projekt och skulle därför behöva ingå i CAV. Därefter måste vi också lägga på administrativa påslag och vinst för att få full ersättning. Projektörens volym är inte lika stor som en entreprenör. Därför behöver procentsatsen för vinst vara högre för att vinsten i faktiska belopp ska vara acceptabel. Vi ser därför gärna en modell med överenskomna timpriser även i detta projektupplägg.

**Svar:**

Vi ser gärna att projektören ingår i ett eventuellt konsortiet. Hur det skulle kunna påverka ett attraktivt CAV kommer att analyseras och presenteras i kommande anbudsinvjudan.

**Fråga 31:**

Kommer TRV ha krav på att projektör är med i prekvalificeringen eller enbart i anbudet?

**Svar:**

Efter marknadsdialogerna har vi förstått att det finns både för- och nackdelar med att projektör är med redan i prekvalificeringen. Det slutliga beslutet kommer att framgå av ansökningsinvjudan.



**Fråga 32:**

Hur kommer projektörens medverkan utvärderas i entreprenörens PQ.

**Svar:**

Det kommer att framgå av ansökningsinbjudan om projektör ska vara med i prekvalificeringen och vilka kvalificeringskrav som ställs i det fallet.

**Fråga 33:**

Vi ser svårigheter att kunna ta del av incitament i kontraktet om inte projektören är en del i avtalet med TRV, vilket vi ser stora svårigheter med.

TRV kan specificera incitament för rena projekteringsaktiviteter, men det är fortfarande TRV kontraktspart som tar del av den. Förtydliga gärna hur en modell där konsulten delar på vinsten kommer se ut.

**Svar:**

Det kommer att framgå av anbudsinbjudan.

**Fråga 34:**

Hur ser ansvarsfördelningen mellan parterna

Beställer/Entreprenad/Konsult ut i denna föreslagna samverkansmodell?

**Svar:**

Hur ansvarsfördelningen kommer att se ut mellan beställare och leverantör kommer i huvudsak framgå av anbudsinbjudan.

**Fråga 35:**

Skall konsult synas i inskickad PQ?

**Svar:**

I ansökningsfasen är det inget krav. I anbudsfasen kommer projekteringsåttaganden att utvärderas, vilket innebär att eventuella samarbetsformer med projekteringsföretag kommer att behöva anges.

**Fråga 36:**

Hur mycket arkitektur ingår i uppdraget?

**Svar:**

Det kommer att framgå av anbudsinbjudan.

**Fråga 37:**

Hur ser avgränsningen ut för resecentrumen, d.v.s. vad ingår i dessa uppdrag och vad ligger hos kommunen.

**Svar:**

Det kommer att framgå av anbudsinbjudan.

**Fråga 38:**

Var kommer lokaliseringen vara för den gemensamma organisationen?

**Svar:**

Det kommer att framgå av anbudsinbjudan.

**Fråga 39:**

Spårlinjen är låst m.h.t. till järnvägsplanen, men om entreprenör och konsult hittar en lösning för bättre spårlinje som ger billigare tunnel, hur ser ni på det?

**Svar:**

Trafikverket ser positivt på detta om det ryms inom tillåtligheten och kan hanteras med stöd av lagakraftvunnen järnvägsplan och erforderliga tillstånd. Det får heller inte innebära en att tidplanen för öppnande av trafik påverkar i stor utsträckning.

**Fråga 40:**

Vilka frihetsgrader finns det?

**Svar:**

Det kommer till stora delar att framgå av anbudsinbjudan. Därutöver ligger det i beställarens intresse att om möjligt utöka frihetsgraderna ytterligare för både effektiv framdrift samtidigt som kostnaderna reduceras. Frågan om frihetsgrader kommer därför att fortsätta att prövas under projekteringsfasen,

**Fråga 41:**

Avseende tillhandahållen normalkostnad - kommer entreprenörens synpunkter införlivas i normalkostnaden? När kommer det i så fall ske? Före eller efter tilldelning av uppdraget?

**Svar:**

Ja, leverantören kommer att få ha synpunkter på normalkostnaden utan innovativa lösningar. Det kommer att ske innan beslut om tilldelning.

**Fråga 42:**

Kommer projekten att handlas upp samtidigt?

**Svar:**

Ja

**Fråga 43:**

Ser Trafikverket positivt på att JV lämnar på båda delsträckorna för att uppnå skalfördelar?

**Svar:**

Skavsta och Vagnhärad är två fristående entreprenader som upphandlas parallellt. Det innebär t.ex. att kvalificeringskraven kan skilja åt mellan entreprenaderna. Trafikverket utvärderar och behandlar varje entreprenad för sig med målet att varje entreprenad ska få de bästa förutsättningarna för ett effektivt byggande av anläggningen.

**Fråga 44:**

För att hitta bra kontraktmodeller inom JV så är det viktigt att förstå vilka krav som kommer att ställas på redovisningen i de öppna böckerna. Är det tänkt att gälla alla underleverantörer eller bara för själva JV:et? Vilka krav kommer ställas på redovisningen?

**Svar:**

Rutiner för hur redovisningen ska ske kommer att tas fram i samarbete med leverantören. För underleverantörer anpassas redovisningen till den ersättningsform som väljs. Tillit och förtroende mellan beställare och leverantör är nödvändigt vilket innebär full transparens från båda parter avseende ekonomi i samtliga affärsförhållanden som gäller projektet.