

Projekt Norrbotniabanan

– upphandlingsstrategi Dåva-Skellefteå

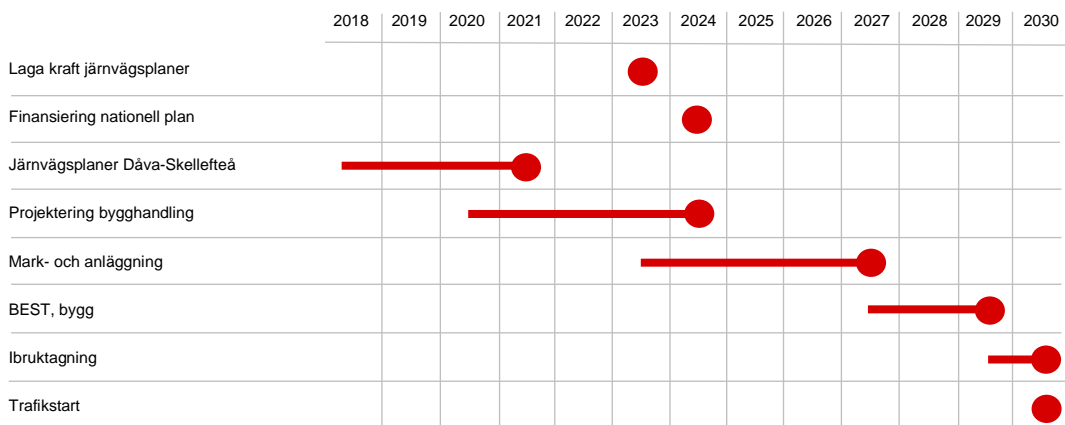
Trafikverket har beslutat om en upphandlingsstrategi för projekt Norrbotniabanan. Strategin utgör en viktig inriktning för hur projekteringsuppdrag och entreprenader ska paketeras samt val av affärsform för dessa.

Strategin kommer utgöra ett stöd för att erhålla en bra konkurrens, ett kostnadseffektivt genomförande och en effektiv masshantering. Arbetet med att ta fram tidsplan och bygghandlingar har påbörjats. Nedan finns en sammanfattning av huvuddragen i upphandlingsstrategin för Norrbotniabanan, sträckan Dåva-Skellefteå.

Omfattning och förutsättningar

Upphandlingsstrategin omfattar projektering och produktion för sträckan Dåva-Skellefteå. Även om sträckan inte är fullt finansierad i nationella infrastrukturplanen så förutsätter projekt Norrbotniabanan att medel kommer att tilldelas i den takt som behövs för att slutföra produktionen och driftsätta banan. Den övergripande tidplanen visualiseras i figuren nedan.

Övergripande tidsplan Dåva-Skellefteå



Utmaningar

Masshantering

Norrbotniabanan behöver ha en kostnadseffektiv masshanteringsstrategi för att hålla nere totalkostnaden. Varje entreprenad ska ha en så jämn massbalans som möjligt för att minimera transporter och klimatpåverkan.

Gränssnitt och storlekar

För att få god konkurrens behöver entreprenadstorlekar analyseras grundligt för att ge förutsättningar för små och stora leverantörer att lämna anbud. Många förberedande och nischade arbeten kan utföras av specialiserade aktörer. Gränssnitt i tekniska system BEST (bana, el, signal, tele) ska minimeras för att minska samordningen för dessa.

Huvuddrag i strategin

Stora projekteringsuppdrag

Projektering genomförs i stora projekteringsuppdrag för att minimera antalet gränssnitt, minska behovet av samordning och lättare styra mot enhetliga lösningar. Detta bidrar också till att vår egen projekteringsledning och samordning inte blir för omfattande. Förberedande projektering av BEST (bana, el, signal och tele) bör utföras tidigt för att få enhetliga underlag för all övrig projektering och enhetlig standard på järnvägsanläggningen. Förenklat uttryckt projekterar vi uppifrån och ned och bygger nedifrån och upp.

Blandade entreprenadstorlekar

Projektet kommer ha en blandning av entreprenadstorlekar där den övervägande volymen, räknat i kronor, kommer att vara stora entreprenader i spannet 200 - 1 500 miljoner kronor. Mindre entreprenader som är aktuella är till exempel förberedande arbeten, broar över vattendrag, vägar som tidigt behöver vara klara inför kommande massflyttningar eller andra strategiska delar som genomförs i riskreducerande syfte.

Tydliga gränssnitt och massbalans

I anläggningsentreprenaderna kommer massbalans vara styrande för val av gräns mot nästa entreprenad. Stora entreprenader ger färre gränssnitt. Projektet arbetar för att få tydliga gränssnitt gällande geografi, tid och teknikslag för entreprenader samt mot andra byggherrar, vilket också gäller för projekterande konsulter.

Standardiserade brokonstruktioner

De cirka 120 broar som ingår i strategin kommer att analyseras i syfte att hitta möjligheter till gruppering och standardisering. För varje identifierad grupp tas en sedan en standardiserad konstruktion fram för att minimera antalet unika konstruktioner. På så sätt reduceras tiden för projektering, upphandling och byggande väsentligt.

Upphandling

Här kan du läsa mer om våra [aktuella och planerade upphandlingar](#).

Information

Mer information om projekt Norrbotniabanan och kontaktuppgifter finns på trafikverket.se/norrbotniabanan.