



TRAFIKVERKET

# Tvärförbindelse Södertörn

*Med resultaten från marknadsdialogernas frågeställningar kan trafikverket nu informera om en mer samlad bild av marknaden och utifrån det perspektivet belysa vissa viktiga frågor inför kommande upphandling.*

*Sammanfattning av Marknadsdialoger TSE202  
Trafikplats Masmo*

*April 2024*



# Konklusioner från dialogerna

1. Ändrad entreprenadform
2. Minskad klimatpåverkan
3. Entreprenadstart
4. Upphandling
5. Risker och attraktivitet i kontraktet
6. Övrigt



# 1. Entreprenadform

TSE202 ligger insprängd mellan två tunnlar och består bland annat av en trafikplats i 2 nivåer, Glömstavägen som passerar genom TSE202 trafikeras av drygt 24 000 fordon per dag och skall hållas öppen under entreprenadtiden. Spårväg syd kommer delvis gå in i entreprenaden och vissa delar av spårvägen kommer behöva färdigställas av TSE202. Med anledning till den komplexitet det föranleder öppnas dialogen om entreprenadform upp.

## **Svar:**

Marknaden har en spridd bild av lämpligaste entreprenadformen för TSE202. Några föredrar utförande entreprenader, några föredrar totalentreprenader medan andra förespråkar insprängda utförandedelar i en totalentreprenad.

Marknaden är överens om att byggnadsverk har små marginaler till kreativa förändringar, entreprenörerna besitter tilltro till trafikverkets val av lämpligast entreprenadform och samtliga poängterar vikten av väl genomarbetade handlingar i förfrågningsunderlaget. Dialogerna om entreprenadform mynnade ut i diskussioner om medverkan i tidiga skeden. Attraktionen i entreprenaden konstateras mer att finnas i möjligheten att i tidigt skede kunna påverka byggbarhet.

## 2. Minskad klimatpåverkan

Trafikverket har en betydande roll såväl i de långsiktiga som kortsiktiga klimatmålen. Med mål att infrastrukturen ska vara klimatneutral 2040 och utsläpp reducerade med minst 30% till 2025, är det viktigt att entreprenaden bidrar till att sänka klimatpåverkan genom exempelvis elektrifierade transporter, bra materialval och fossilfria bränslen.

Svar:

Entreprenörernas entydiga önskan är att Trafikverket i upphandlingen har tydliga klimatkrav. Succesiva krav underlättar med avseende på tillgång och leveranstider. Marknaden står redo att anpassa sig och utvecklas mot en klimatneutral infrastruktur. Utan krav är kostnadskonsekvenserna för omställningen för stora för att entreprenörerna självständigt ska kunna genomföra den. Det framkommer från flertalet entreprenörer att det även bör vara Trafikverket som säkerställer att tillräckligt med effekt och laddningsmöjlighet finns.

HVO används redan till stor del av entreprenörerna och en kravställning på förnybart drivmedel för dieselmotorer kan marknaden möta redan idag.

Beträffande materialkrav ställer Trafikverket i dagsläget många och höga krav som omöjliggör reduktion eller utbyte, tankar om lägre kravställning och att i tidigare skede delta i projektering framkommer som en möjlig lösning.

### 3. Entreprenadstart

TSE202 Trafikplats Masmo innehåller många komplexa samordningsdelar och entreprenader som korsar varandra. För att få förutsättningar till ett bra genomförande behöver entreprenörer vara delaktiga en tid innan start. Att i kontrakt avsätta tid för planeringsfas anses viktigt.

#### **Svar:**

Rimlig tid för planering är minst 6 månader för utförandeentreprenad och 9 månader för totalentreprenad.

Som mest bidragande faktorn för att skapa förutsättningar till ett lyckat projekt lyfts samarbete mellan Trafikverkets och entreprenören. Att under planeringsfasen tillsatt nyckelpersoner som är på plats är en viktig förutsättning för ett gott samarbete.

## 4. Upphandling

Trafikverkets har som ingångsläge att antalet prekvalificeringar och anbudslämnande ska vara obegränsat.

### Svar:

Endast några enstaka entreprenörer ansåg att antalet prekvalificerade entreprenörer bör begränsas. Anledning hos de som ville begränsa antalet anbudsansökande var viss oro för en tidskrävande process. Entreprenörer lyfte också att det kan vara en fördel internt hos dem när de ska få godkänt att lämna anbud på upphandlingen om de vet hur många de maximalt kommer konkurrera mot.

Upphandlingar med mervärden ger mer genomarbetade och kvalitativa anbud. För att fånga bästa förhållande mellan pris och kvalitet framkommer det i dialogerna att erfarenheter är viktigt. Krav på avslutade referensprojekt och krav på medarbetare anses för hårt ställda i dessa upphandlingar med långa utförandetider. Där referensuppdragen ska inneha stora kontraktssummor och komplexa utföranden bör pågående projekt kunna lämnas som referens samt att kraven ställs på bolag och inte individnivå.

Följande områden lyftes som potentiella mervärden, arbetet med tekniska lösningar, kalkyl, planering, upphandlingar, uppföljning, kvalitet, miljö och arbetsmiljö. Den enhetliga bilden är att organisation och samarbete väger tungt för att få hög kvalitet och framdrift i ett projekt.

Tiden för att ta fram ett genomarbetat anbud för en totalentreprenad uppskattas till ca 9 månader och en utförandeentreprenad till ca 6 månader. En tidplan för upphandlingen med deltider för publicering av prekvalificering och anbudslämning behöver finnas tillgänglig i god tid innan processen startar.

Dialog med anbudsgivarna under anbudstiden genom projektgenomgångar ser man positivt på. En utförlig á-prislista och en tydlig specifikation över anbuds innehåll efterfrågas som en del av förfrågningsunderlaget.

## 5. Risker & attraktivitet i kontrakt

### Svar:

Attraktiviteten i kontrakt styrs av ersättningsformen och om möjlighet till tidig leverantörsmedverkan mer än val av entreprenadform. Trafikverkets tänkta organisation för att driva projektet är också en viktig del i entreprenörens utvärdering av upphandlingen.

Viten och bonus är andra saker som både ses som risk och attraktivitet. Viktigt att det finns en god balans mellan dessa. Utan tak på viten kommer väldigt få eller inga anbud att lämnas. Bonus kopplat till fysiskt slutfört arbete ger ett tilltalande kontrakt och upplägg. Bra om bonus skapar rätt drivkrafter i kontraktet. Ändringshantering och tidsviten lyfts som risker.



## 6. Övrigt

### Sammanfattade svar på övriga frågor:

Entreprenad TSE202 Trafikplats Masmö har ändrat storleksordning då omvärlden påverkats av inflation och index. Omfattningen har också ändrats då lokalvägar lyfts in i projektet. Projektet var från början en större entreprenad med två tunnlar och en trafikplats. För att matcha marknadens behov har entreprenaden delats upp i tre entreprenader med egna kontrakt, TSE201, TSE202 och TSE203. Projekteringen har i dagsläget kommit långt för samtliga tre entreprenader och sannolikt kvarstår den uppdelningen som gjorts. Samtliga entreprenader arbetar med att så långt som möjligt ta fram modellbaserade handlingar.

Upphandling kommer ske först efter ett byggstartsbeslut från regering erhållits och som förväntas komma i december 2024. Förhandlingar med miljödomstolen skedde under maj och dom kommer i augusti 2024. Huddinge Kommun och Spårväg Syd kommer vara två aktörer med sidoentreprenörer. Samordningen av omkringliggande projekt kommer ske av Trafikverket. Vissa förberedande arbeten som vatten, avlopp och byggström kommer utföras innan etablering för huvudentreprenören. Tvärförbindelsen kommer ha ett överskott av massor med olika innehåll av föroreningstyp och grad. För att optimera användningen och minimera avfall kommer Trafikverket äga och hantera massorna för Tvärförbindelse Södertörn. Transporter till och från arbetsytan åligger entreprenören. Projektet innehåller flera betongkonstruktioner, broarnas normallängder är mellan 45-60 meter. Problematiken med tillgång till cement efter 2026 behöver hanteras gemensamt.