



TRAFIKVERKET

Sammanställning tidig dialog TSE401

Genomfördes 2023-04-18 - 2023-05-02

Upphandling

Vilka utvärderingskriterier tycker ni är bra?

- Ha inte endast hårda parametrar som tid och kostnad, ha även med mjuka parametrar. Tex arbetssätt för säkerhet och arbetsmiljö pga. närheten till spår.
- Utvärderingen bör hjälpa beställaren att se att entreprenörer har förstått vad som ska göras och riskerna i det.
- Någon nämner att beställaren bör överväga internationell erfarenhet vid mervärdesutvärdering.
- Flera nämner genomförandebeskrivning med följande områden som förslag för mervärdet: genomförandet av entreprenaden, tidplan/tidsschema, organisation/nyckelpersoner, miljö/klimatreducering, arbetsmiljö och samverkan.

Är 2 månader för kvalificeringstid och 7 månader för anbudstid rimliga tider?

- Ungefär hälften anser att tiderna är rimliga.
- Vissa anser att båda tiderna är lite korta, särskilt om vid konsortium.
- Vissa tycker att tiderna är rimliga förutsatt att alla viktiga handlingar är med från början. Om beställaren skickar ut KFU kan det behövas längre tid.
- Någon tycker man kan lägga mer tid på anbudet och mindre tid på kvalificeringstiden.
- Någon tycker inte att vi ska begränsa antalet anbudsgivare.
- Någon tycker att vi inte behöver en kvalificeringsfas om vi inte har tänkt att begränsa antalet anbudsgivare till steg 2.

Hur gör vi entreprenad av denna storlek attraktiv?

- Beställare och entreprenör bör dela på riskerna.
- Dialog under annonseringstiden.
- Ersättning för anbudsarbete.
- Storleksmässigt är entreprenaden attraktiv men inte ersättningsformen.
- Flera föreslår samverkan hög.
- Någon föreslår att järnvägsdelen ska vara av modellen samverkan hög pga. alla risker.
- Någon tycker att det är bättre att dela upp arbetena i två entreprenader, järnvägsarbetena för sig i en utförandeentreprenad och resten i en totalentreprenad.
- De flesta säger att en totalentreprenad med fast pris inte passar för denna typ av entreprenad. Komplexiteten rörande bland annat markförhållanden och alla avstängningar gör att man inte kan ha fast pris. Man föreslår istället riktpris och mjuka parametrar.

Upphandling

Hur kan bonus tillämpas? Har ni förslag på vilka delar av kontraktet som skulle kunna vara aktuella?

- Bonus ska kopplas till vad beställaren vill få ut. Det behöver vara kalkylerbart och tydligt vad som krävs för att uppnå bonus.
- Några anser att man tillsammans ska hitta mål som går att knyta bonus till och tillsammans jobba mot målen.
- Bonus ska inte bara koppla till tid och kostnad.
- Se till att det finns en balans mellan bonus och viten i kontraktet.
- Någon föreslår bonusar kopplat till hur väl entreprenören löser problem inom kontraktet.
- Flera nämner följande områden som förslag för bonus: samverkan, arbetsmiljö, miljö och tid.
- De flesta tycker att det är bra om bonus regleras årsvis. På så sätt kan man följa upp och förändra målen utefter vad som är viktigt för projektet.

Hur ska vi göra för att undvika prisdumpning?

- Flera trycker på hur viktigt det är att beställaren är tydliga i FU. Osäkerheter leder till kostnadsökningar. Anbudsgivare som inte har förstått alla risker kommer att lämna ett pris därefter. Låt därför anbudsgivarna inkomma med genomförandebeskrivningar och exempel på lösningar.
- Viktigt att vikta mervärden på ett korrekt sätt. Kompetens och genomförda projekt ska väga tyngre än pris.
- Någon föreslår att undvika fastpris och jobba mer med mervärden för att undvika prisdumpning.

Vi väntar på miljödom i första instans och det finns oklarheter kring detaljplaner. Har ni några inspel i denna typen av frågor?

- Alla tycker att vi bör vänta in alla tillstånd innan vi publicerar upphandlingen.

Risikfördelning

Hur ser ni på risker kopplat till högt vattentryck och trafik avseende projektering och genomförande?

- Alla anser att risker kopplat till befintligheter, som tex geoteknik och trafik, måste bäras av beställaren. Entreprenören ska bära risker kopplat till utförande.
- Geotekniska risker där Trafikverket står för informationen borde tas av beställaren, det måste finnas nåt sätt som skyddar entreprenören från risker rörande oförutsedda geologiska förhållanden.
- Någon tycker att risker kopplat till geoteknik är större än risker kopplat till trafik.
- Någon föreslår att beställaren i ett tidigt skede göra så mycket undersökningar som möjligt för att eliminera risker. Beställaren bör själva ta tag i riskerna och inte skjuta upp dessa för att sedan lägga på entreprenören.

Vilka risker bör Trafikverket resp. en entreprenör bära i en komplex entreprenad av denna karaktär?

- De flesta anser att den som bäst kan hantera risken ska äga risken.
- Risker som entreprenören kan påverka ska bäras av entreprenören. Stora risker som entreprenören inte kan påverka bör beställaren bära.
- Någon belyser att materialförsörjning kan innebära en risk om allt inte finns tillgängligt i Sverige och behöver importeras.
- Någon ser betongtillgången på Gotland som en stor risk som borde ligga hos beställaren. Entreprenören tycker att beställaren bör garantera materialpriser.

Övrig synpunkter kopplat till risk

- Tekniska risker och risker kring tågstopp kan vara för stora risker.
- Några säger att det blir svårt med gränsdragning om fast och rörligt arvode ska blandas i kontraktet.
- Fastpris är att lägga för mkt risk på entreprenören.

Risikfördelning

Vi överväger att göra en eskaleringstrappa för hantering av ÄTA i genomförandet. Har ni några synpunkter på det?

- De flesta tycker det är positivt med eskaleringstrappa. Om en eskaleringstrappa ska fungera är det viktigt att respektive nivå har tydliga mandat att fatta beslut.
- Någon föreslår att mandat ska finnas långt ner för att snabbt få framdrift i arbetet.
- Flera tycker att frågor och problem ska hanteras i ett tidigt skede och att beslut måste fattas på rätt nivå.
- Någon nämner att risken med eskaleringstrappa är att frågorna inte tas på projektnivå då det är lätt att skjuta frågorna uppåt. Detta i sin tur kan leda till utdragna diskussioner om ÄTOR.

Övriga synpunkter kopplat till eskaleringstrappa

- Se över mandaten, det bör inte enbart vara ombudet som kan signera ÄTA.
- Efterlevnad av hur trappan fungerar i verkligheten är det viktiga.

Järnvägsdelar och tågstopp

Är utförandedelen något som underlättar för entreprenaden eller hade det varit bättre att bara skicka med ex. 4 st. fasta tågstopptider och låta lösning tas fram och projekteras av entreprenören i totalentreprenaden?

- De flesta tycker det är bra med utförandedel för BEST-arbetena.
- Någon säger att tågstoppen bör vara kompatibelt med andra kritiska moment, som tex flytt av väg.
- Någon tycker att beställare och entreprenör tillsammans borde planera förberedande arbete inför stoppen.
- Några anser inte att totalentreprenad är en optimal lösning för denna entreprenad, men om det blir en totalentreprenad så föredrar man BEST-arbetena som utförandedel.
- Flera anser att samverkan krävs för denna komplexa entreprenad.
- Några föreslår att beställarens projektering ska vara en utgångspunkt som man sedan arbetar vidare med tillsammans – samverkan.
- Gränssnittet mellan utförande- och totalentreprenaden behöver vara tydlig.

Vilka risker ser ni kopplat till tågstoppen?

- Beställaren måste ansvara för att tågstoppstiderna är realistiska och kan hållas.
- Några anger att det finns risker kopplat till betongtunneln vid tågstopp, det är viktigt att det finns tillräckligt med plats för arbeten.
- Någon tycker inte att det första och andra tågstoppet är så kritiskt, däremot är det en stor risk vid betongtunneln med tex sponter.

Projektering och organisation

Med tanke på att BEST-delen är färdigprojekterad, hur lång tid uppskattar ni att ni behöver från kontraktstecknandet för att påbörja arbetet med spårflytten?

- 6-7 mån för att planera innan produktion kan starta.
- Minst 6 månader från det att man har ritningar framme. Samverkan underlättar och kortar ner uppstartstiden.
- 6-9 mån är rimligt.
- Tid för organisation på plats ser väldigt olika ut och påverkas mycket av hur övriga projekt ser ut.
- Några anger att vid samverkan kommer entreprenören framåt snabbare eftersom de kan fokusera på kritiska delar först.
- Någon tycket att det vore bättre om hela projektet är totalentreprenad eftersom entreprenören då kan styra projekteringen till de delar som behöver bli klara först.

Hur lång tid behöver ni för att komma igång med övriga arbeten som ingår i entreprenaden och projekteras av er?

- Några säger att det är bra om beställaren gjort omläggningar av VA och el till arbetsplatserna i förväg.
- Någon säger tvärtom att om beställaren har gjort förberedande arbeten eller riskinventering så brukar det leda till problem.
- Några säger att det är bra att ha lite tid för att få ihop organisationen, att inte vara för optimistiska utan ha lite tid emellan de olika delarna. Entreprenören behöver identifiera omfattningen och komplexiteten.

Ersättning och samverkan

Trafikplats Vårdkasen är upprättad som en styrd totalentreprenad på fast pris. Det kan tänkas finnas olika lösningar för hur ersättningsformen skulle kunna se ut.

- Fler föredrar tidig entreprenörinvolvering samt med riktpris.
- Någon tycker att beställaren kan göra kontraktsarbetena till fast pris och vissa delar på löpande räkning, tex trafikanordningar.
- Beställaren behöver beakta att det kostar mer att räkna på totalentreprenad.
- Någon föreslår löpande ersättning för klimatförbättringar.
- Några anser att trafikanordningar ej bör konkurrensutsättas pga. arbetsmiljö.
- Någon föreslår incitament för att hitta besparingar.
- Beställaren behöver vara beredd på att förbättra sin ändringshantering.
- Flera anser att beställare och entreprenör bör sitta på samma kontor för att tillsammans lösa problem.
- Om samarbetet fungerar är det bättre att köra på löpande med prognostisering. Men, om det finns många svårigheter kan det ändå bli mer att "bråka" om ersättning.
- Flera tycker att tidig samverkan är det bästa alternativet.
- Någon säger att man bör överväga mjuka parametrar för samverkan, behöver inte vara den mest tekniskt kompetenta.
- Någon föreslår en samverkansledare för att driva workshops och liknande.

Ersättning och samverkan

Vi överväger att separera trafikordningar och hantera dessa som en ECI, dvs att vi sätter ett belopp på trafikordningar och tillämpar en 80/20 modell för riskfördelning. Har ni några synpunkter på det?

- Flera föredrar föreslagen ersättningsmodell jämfört med fast pris.
- Flera anger att 80/20 modellen är balanserad, förutsatt att beloppet som beställaren tar fram är korrekt.
- Någon tycker att trafikordningar inte borde konkurrensutsättas utan borde ligga på beställaren. Modellen i detta avseende bör vara 100/0.
- Någon föreslår att dela upp hela projektet i olika paket och att enas om budget per paket.

Trafikverkets organisation

Trafikplats Vårdkasen är ett stort projekt som kräver en kompetent och väl förberedd beställarorganisation för ett lyckat samarbete och genomförande tillsammans med en entreprenör. Vilka medskick vill ni ge oss att tänka på när vi bygger upp vår organisation i detta projekt, kompetensmässigt och samarbetsmässigt för en lyckad entreprenad?

Flera tycker att det är bra att Trafikverket tänker på detta.

Alla uppger att rätt mandat på rätt nivå behöver finnas. Synpunkter kopplat till mandat:

- Mandat ska finnas hos byggledning och på projektnivå, ska kunna hantera den dagliga driften.
- Projektledare måste vara tillgänglig i projektet och gärna på plats.
- Närvarande och beslutsfattande - När det finns oklarheter uppstår det en dålig stämning i projektet.
- Ha beslutsfattare nära i organisationen.
- Kompetens och mandat långt ner i organisationen.
- Projektet ska känna sig trygga i de mandat som man har.

Synpunkter kopplat till specialister

- Stora organisationer med mycket specialister som inte alltid är synkade internt. Det är otydligt, spretigt och förvirrande för entreprenören.
- Projektet behöver agera genom att driva Trafikverkets agenda.
- Specialister som följer projektet på riktigt (inte bara 5-10%).
- Projektet behöver nog med resurser för att lösa problem och arbete för framdrift. Är det omöjligt att ta beslut kommer arbetet stanna.
- Skapa incitament för att få kontinuitet av personal.
- Ha en blandning mellan konsult och egen personal, inte endast konsulter, de har ofta inte samma beslutsförmåga.
- Specialister ska vara behjälpliga och inte sätta käppar i hjulet, det kan ge påverkan på tid och kostnad, entreprenören upplever att det är så i dagsläget.
- Viktigt med samarbete, behöver vara tydligt för specialisterna att de jobbar med entreprenören.
- Tror Trafikverket hade gynnats av mycket egenanställda som känner ansvar för det man gör, som är med från ax till limpa.

Synpunkter kopplat till samarbete/samverkan

- Att jobba nära är nyckeln. Försök att ha beslutsfattare nära projektet.
- Viktigt att även Trafikverket är transparent med vem som är tilltänkt byggledare.
- Workshop för att få en bild av varandras organisationer. Entreprenören önskar gärna referenser från Trafikverkets sida, inte bara tvärtom.
- Upplever att det kan vara svårt att påverka beställarens organisation, personbaserat.
- Ha en mindre organisation om vid samverkan, bättre och lättare att jobba ihop.

Övriga synpunkter från entreprenörer

- Flera tycker att beställaren bör indexreglera särskilt material, tex cement. Några nämner att indexreglering inte räcker för ett kontrakt med så lång byggtid. Det måste finnas ett sätt att hantera prisökningarna över tid.
- Innovation kommer inte att vara aktuellt vid fast pris. Beställaren måste vara beredd att ersätta för det.
- Det är möjligt att driva anläggningen på tex el men det är långa leveranstider och avskrivningstider på dessa fordon. Trafikverket måste driva frågan för att få till en branschförflyttning.
- Om Trafikverket har miljöambitioner som väger tyngre än kostnad så behöver det vara tydligt ställt i FU.

Stort tack!