



TRAFIKVERKET

Sammanställning tidig dialog TSE501 Tvärförbindelse Södertörn

Genomfördes 2022-05-09 – 2022-05-12

Minskad klimatpåverkan

Det är viktigt för Trafikverket att sänka klimatpåverkan, t ex genom: Elektrifierade fordon/transporter, Material, Fossilfria drivmedel

Svar/återkoppling:

- Några vill att vi fokusera på materialet för klimatreducering och vill att det är ska-krav. Några vill även ha ska-krav avseende elektrifierade fordon (2-3 års leveranstid på dessa fordon enligt någon). TRV bör ha ska-krav på några maskiner men att man även kan få bonus om man har ytterligare elektrifierade maskiner/fordon.
- Några andra anser att det ska finnas stor frihet i anbudet att arbeta med klimatreducering. Några tror att det är bäst att ha bonus och mervärden för att få till bästa klimatreducering.
- Några anser att elförsörjningen (effekten) är den trånga sektor. Om fossilfria drivmedel ska nyttjas måste detta vara ett ska-krav annars är det för kostsamt.
- Åkerier behöver i så fall investera i elektrifierade fordon. Användningstiden för de elektrifierade fordonen är ca 2,5 år för denna entreprenad medans avskrivningstiden är 5-6 år.
- Någras uppfattning är att dessa fordon idag inte färdigutvecklade.
- Det går att bedöma klimatpåverkan med ceequal assesor, uppnår man very good så får man bonus. .
- Mindre klimatpåverkan om genomförandetiden är kortare. Det som ger mest klimatreducering är det man inte gör.
- Bra om man kan minska transporter av berget och att det i närheten finns möjlighet till krossning. Viktigt med en väl genomarbetat masshanteringsplan som även omfattar de andra entreprenaderna.

Krossning

Har ni några erfarenheter av krossning i känslig miljö:

- I tunnel, vid förskärning/utanför tunnel, hantera damm, hantera buller

Svar/återkoppling:

Behöver veta vilka restriktioner som gäller avseende buller.

Flera har erfarenhet av krossning i tunnel och använder sig av vattenspridare för att hantera dammet. Använder skärmar alternativt containrar med ljuddämpande mattor för att dämpa bullret.

Det som behövs är utrymme för krossning och lagring särskilt om man måste krossa i tunneln, vill inte stoppa framdriften av tunneln.

Kan vara bra att stämna av möjligheter med akustikkonsult.

Har behov av en yta utanför tunneln för att kunna återanvända stenen på ett lönsamt sätt. Bra om man kan stänga av ett tunnelrör och även bra om man kan använda tvärtunnlar om man ska krossa i tunnel.

Det som låter mest är när man lastar i tomma lastbilar eller sorterar.

Om det finns tippor/platser för krossningen är det viktigt att det tydligt framgår i FU. Entreprenören ser gärna att TRV har platser att anvisa än att entreprenören ska behöva leta själv.

Entreprenadstart

Vilka förutsättningar behöver ni för en snabb produktionsstart?

Är det något förutom förberedande entreprenader Trafikverket kan göra för att underlätta?

Svar/återkoppling:

Att samtliga tillstånd finns på plats. Anslutningar för vatten/avlopp/reningsanläggning och el måste finnas på plats. Det behövs en hög effekt då det är mycket som drivs på el (fläktar, borrhjull, nya el-maskiner/fordon) Förberedande entreprenader beträffande ovanstående ska vara genomförda, gärna även tillfartsvägar.

Flera lyfter behovet av en snabb och smidig etablering av bodar och kontor. Några föreslår att TRV ansöker om bygglov. Alternativ är att TRV förbereder kommunen om att bygglov avseende bodar och kontor på etableringen kommer att komma. Någon lyfter möjligheten om att TRV kan söka ett förberedande bygglov för bodar och kontor på etableringen.

Arbetstider

Er syn på optimala arbetstider/effektiv skiftgång?
(Hur) bör vi beskriva förutsättningar för detta i FU?

Svar/återkoppling:

Några föredrar "stockholmsskift" från kl. 07:00 till 22:00.

Några föredrar 12 timmars arbetspass tex 14 dagars arbete och 14 dagars ledighet.

Några menar att tunneldrivningen sker dygnet runt. Mark- och betongarbeten sker på dagtid.

Många vill gärna ha möjlighet till nattskift med transporter.

Några lyfter att de inte vill tillämpa s.k. stockholmsupplägget då det uppfattades att man inte orkar arbeta effektivt under så lång tid.

Viktigt att begränsningar kopplat till buller och eventuellt andra begränsningar ska framgå i AF.

Alla tycker att TRV ska lämna fritt utifrån lagkrav och lokala restriktioner att välja skiftmodell.

Upphandling

- Prekvalificering, är det viktigt att begränsa antalet anbudsgivare?
- Utvärdering av anbud.
 - Bästa förhållandet mellan pris och kvalitet-Vilka mervärden föreslår ni?

Svar/återkoppling:

Ungefär hälften tycker att det är bra att minska antalet kvalificerade medans andra hälften ser det som en risk för beställaren pga kvalificerad leverantör ändå kan välja att inte lämna anbud.

Flera nämner genomförandebeskrivning med följande områden som förslag för mervärden: genomförandet av entreprenaden, tidplan/tidsschema, organisation/nyckelpersoner, miljö/klimatreducering, arbetsmiljö, omgivningspåverkan och samverkan.

Någon tycker att lägsta pris är bästa utvärderingsmodellen.

Flera nämner att mervärden inte bör understiga 25-30% i viktningen för att kunna påverka utvärderingen.

Någon leverantör tycker att det är en bra idé att leverantören får sätta poäng på sig själv som beställaren sedan bedömer.

Upphandling

- Anbudstid
 - Hur lång tid behöver ni för att lämna anbud
- TRV planerar att annonsera entreprenader till ett samlat värde av 7 – 9 miljarder inom 6 månader. Hur ser ni på det?
- Något annat som ni vill framföra?

Svar/återkoppling:

Anbudstid 3-6 månader

Beror lite på vilka typer av entreprenader som kommer ut samtidigt, inte bra om det är liknande, då räcker inte resurserna till. Vill helst inte ha flera parallella processer på grund av att det kommer fler upphandlingar samtidigt.

Kan vara bra att förlänga tiden mellan TSE101/TSE501 och TSE401.

Flera nämner att de gärna vill ha flera projektgenomgångar under anbudstiden.

Flera vill att miljödomen ska ha inkommit innan anbuderna ska in. Någon vill helst att miljödomen vunnit laga kraft innan TRV publicerar upphandlingen.

Diskussion om risker och kontraktets attraktivitet

- Omvärldsläget
- Tillgång på cement framöver – hur ska Cementariskan hanteras?

Svar/återkoppling

Kostnadsfrågan kan lösas med index och man upplever att TRV är på god väg att göra det. Index ska utgå från start och sedan regleras varje månad. Uteblivna leveranser som påverkar tid i kontraktet kvarstår att lösa.

Flera menar att cement finns att få tag på. Att det blir dyrare går att hantera med index. Problem som kvarstår är recepten på betong och hur man ska hantera konsekvenserna om det blir uteblivna leveranser, kommer troligen påverka tidplanen. Några lyfter också klimatpåverkan som blir med att transportera cement långväga.

Det största problemet är den allmänna osäkerheten kring Cementas tillstånd på Gotland och om tillståndet skulle upphöra om ca 4 år mitt under produktion.

Diskussion om risker och kontraktets attraktivitet

Samverkan, konflikthantering, ändringshantering

Svar/återkoppling:

Flera vill att det ska vara anställda som har ledande och beslutsfattande positioner för framdriften av kontraktet. Trafikverket måste kunna fatta beslut snabbt. Mandaten är idag otillräckliga, gäller även mandat för tidsförlängning. Någon upplever att mandatfrågan blir ett spel för att dra ut på svar.

Begränsa tiden för TRV att ge svar på extrabeställningar. Beslut måste kunna fattas snabbt annars övergår till löpande räkning.

Bra om det finns en konfliktrappa och rutiner för hur konflikter ska hanteras.

TRV bör ta ansvar för osäkerheter som inte går att påverka. Den som kan påverka riskerna borde vara ansvarig.

Måste finnas ett maxvite för hela kontraktet.

Bra om beställaren har kontor på etableringsplatsen, kravställ detta i AF. Gillar kontrakt som använder samverkansmodeller. Kan också vara bra att ta in en samverkansledare om det behövs.

Stort tack!