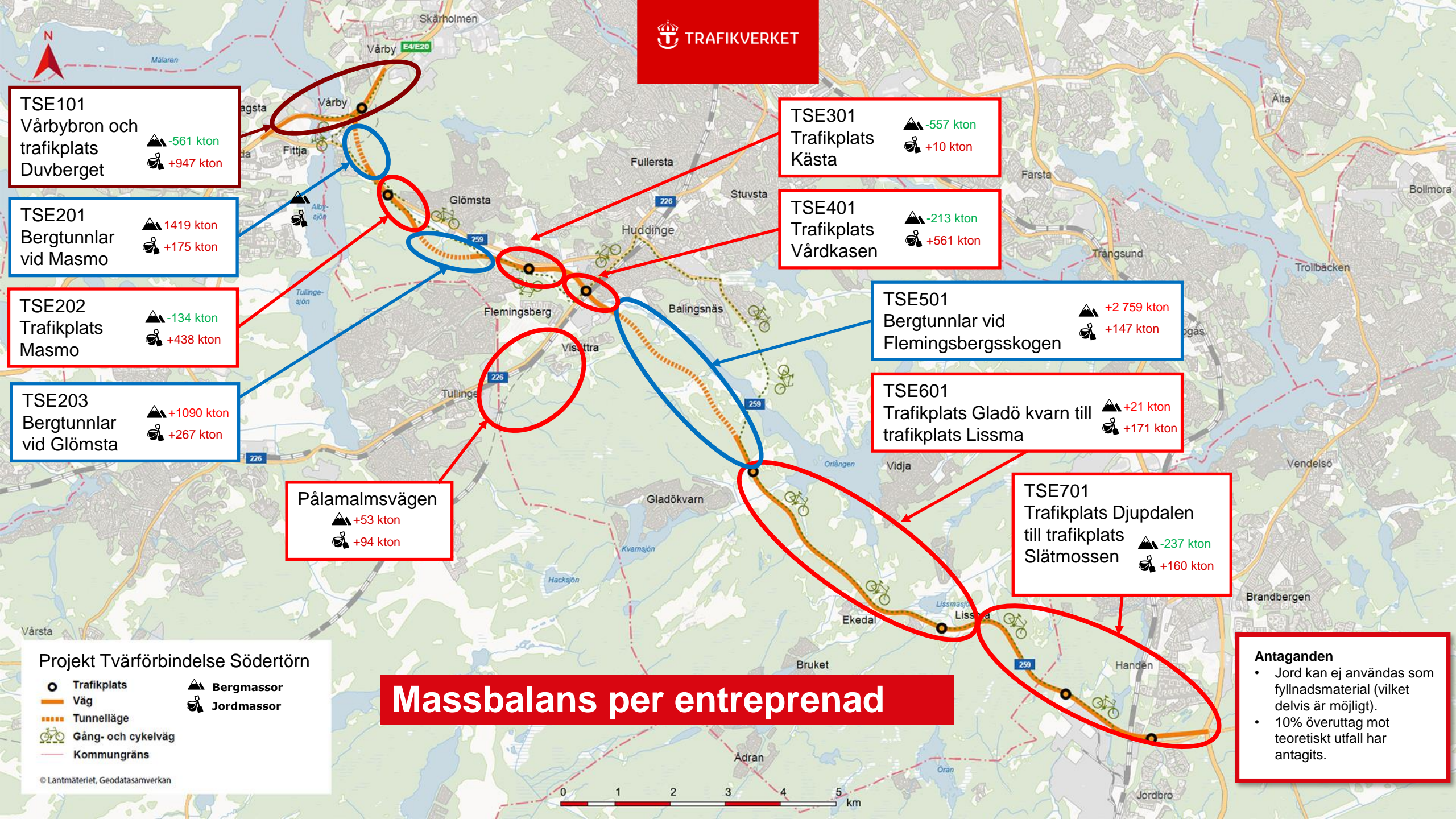




TRAFIKVERKET

# Sammanställning av tidig leverantörsdialog för masshantering inom program Tvärförbindelse Södertörn

Genomförd 2023-11-07- 2023-12-12



**TSE101**  
Vårbybron och trafikplats Duvberget  
▲ -561 kton  
♿ +947 kton

**TSE201**  
Bergtunnlar vid Masmö  
▲ 1419 kton  
♿ +175 kton

**TSE202**  
Trafikplats Masmö  
▲ -134 kton  
♿ +438 kton

**TSE203**  
Bergtunnlar vid Glömsta  
▲ +1090 kton  
♿ +267 kton

**Pålmalmsvägen**  
▲ +53 kton  
♿ +94 kton

**TSE301**  
Trafikplats Kästa  
▲ -557 kton  
♿ +10 kton

**TSE401**  
Trafikplats Vårdkasen  
▲ -213 kton  
♿ +561 kton

**TSE501**  
Bergtunnlar vid Flemingsbergsskogen  
▲ +2 759 kton  
♿ +147 kton

**TSE601**  
Trafikplats Gladö kvarn till trafikplats Lissma  
▲ +21 kton  
♿ +171 kton

**TSE701**  
Trafikplats Djupdalen till trafikplats Slätmossen  
▲ -237 kton  
♿ +160 kton

# Massbalans per entreprenad

**Projekt Tvärförbindelse Södertörn**

- Trafikplats
- ▲ Bergmassor
- Väg
- ♿ Jordmassor
- Tunnelläge
- 🚲 Gång- och cykelväg
- Kommungräns

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

**Antaganden**

- Jord kan ej användas som fyllnadsmaterial (vilket delvis är möjligt).
- 10% överuttag mot teoretiskt utfall har antagits.



# Affärsform

Leverantörerna ställer sig positiva till affärsformen med hög delaktighet från leverantör redan under upphandlingsskedet. Affärsformen är innovativ och möjliggör också satsningar på innovation och klimatsmarta lösningar.



# Prekvalificeringskrav

Gällande omsättningskravet har leverantörerna inkommit med olika synpunkter. Att det är satt för lågt då det kräver en aktör med högre omsättning för att kunna hantera ett så omfattande projekt, att det är satt på en rimlig nivå samt att det bör sänkas för att möjliggöra för fler aktörer att lämna anbud.

Referensuppdragskravet är otydligt formulerat. Det bör tydliggöras att det syftar till att leverantören ska ha ansvarat för masshanteringen inom ett projekt där hela entreprenadkostnaden ska vara större än 300 miljoner kr varav kostnaden för masshanteringen är en del av dessa 300 miljoner kr. Vissa leverantörer såg även att referenskravet skulle kunna ställas annorlunda, med mer fokus på hantering och mottagning av massor.

Någon leverantör poängterade att referenskravet och omsättningskravet bör harmoniseras.

# Utvärdering

Leverantörerna har delade meningar om viktningen i utvärderingen av mervärden. Vissa ställer sig positiva till att det är viktat tyngre mot de ”mjuka” parametrarna medan vissa ser mer fördelaktigt på att vikta de ”hårda” parametrarna högre.

Flera leverantörer trycker på vikten av uppföljning av mervärdena och krav.

Någon leverantör nämnde att distansen till deponi av ”svårhanterliga” massor inte bör bedömas i utvärderingen.

Vid utvärdering av ytor nämns det av några leverantörer att det är viktigt att det finns tillstånd för leverantörens egna ytor, annars blir utvärderingen orättvis.

# En eller två entreprenader?

Vissa leverantörer föredrar att det är en entreprenad då det blir en enklare samverkan gentemot beställaren och anläggningsentreprenaderna.

Vissa leverantörer anser att det bör vara två entreprenader på grund av att massor inte kan transporteras över Ormlångenbron.

För att minska omfattningen på entreprenaden framkom även förslaget att dela upp sträckan i fler än två entreprenader.

# Hantering av sulfidhaltigt berg

Leverantörerna ställer sig positiva till den tilltänka strategin inom Tvärförbindelse Södertörn att återanvända det sulfidhaltiga berget inom programmet.



# Hantering av massor med invasiva arter

Programmet har identifierat att det kommer finnas massor innehållande invasiva arter som ska hanteras av masshanteringsentreprenören.

Leverantörernas hantering av massor innehållande invasiva arter består idag främst av att gräva ner massorna så pass djupt de inte riskerar att spridas alternativt att bränna jorden.

# Påslag – CAV (Central administration och vinst)

Vissa leverantörer tycker spannet för påslaget är satt för lågt. Större bolag har en större overheadkostnad som ska inkluderas i påslaget.

Några lyfter också vikten av att det är tydligt vad som ingår i CAV.

# Transporter

Leverantörerna har delade åsikter gällande om transporterna ska inkluderas i anläggningsentreprenaden eller i masshanteringsentreprenaden.

Flertalet leverantörer ser det som utmanande att ha hand om logistiken. Flera säger att de inte har erfarenhet av hantering av logistik tidigare och meddelar att de behöver ta in underentreprenör för att hantera den.

Fördelar som lyfts med att masshanteringsentreprenaden hanterar transporterna är att det finns större optimeringsmöjligheter och att det gör att leverantören kan satsa på elektrifierade fordon/vätgasfordon som kan nyttjas på hela sträckan och möjlighet till returlaster.

# Övrigt

Några leverantör nämnde att Pfas kan vara ett kommande problem.

Flera leverantörer tog upp att mycket ytor behövs och att det vore bra om Trafikverket hade egna ytor.

**Fråga som inkommit:** Vad menas med andel som är resurs och andel som är avfall i riktpislistan? Vad är skillnaden på återanvändningsposterna?

**Svar:** Utformningen och posterna i presenterad riktpislista kan komma att justeras. Andemeningen i presenterad riktpislista är: Andel som är en resurs, här avses massor som inte anses vara ett avfall. Andelen som är ett avfall, här syftas på massor som inte uppfyller kraven för att vara en resurs dvs, 1) Säkerställd avsättning inom rimlig tid samt 2) Är av teknisk och miljömässig kvalitet för att användas på platsen. Massor som är ett avfall kommer delvis gå till deponi och delvis gå till återanvändning för tex anläggningsändamål. Punkten Återanvändning under rubriken Andel som är ett avfall, syftar just på detta.

**Stor tack för ert deltagande!**