



Göteborg–Borås

– en del av nya stambanor

Vi planerar en cirka 60 km lång dubbelspårväg mellan Göteborg och Borås, anpassad för en toppfart på 250 km/timme. Den nya järnvägen förbinder de större städerna i västra Sverige och förbättrar kommunikationen till Landvetter flygplats. Expansionen skapar också en möjlighet för snabbare resor mellan Göteborg och Stockholm som en del av en ny planerad stambana mellan Göteborg och Stockholm.

Välkomna till denna tidig
dialog i Göteborg-Borås!

Dagens agenda

- **Introduktion och presentation av deltagare**
- **Syfte med tidig dialog & Dialogregler**
- **Trafikverkets presentation av programmet och kommande affärer**
- **Tidplan för upphandling av järnvägsplaner mm.**
- **Leverantörspresentation i korthet**
- **Diskussion om Trafikverkets tillhandahållna frågor och leverantörens svar**
- **Övriga frågor**
- **Kontaktuppgifter mm**
- **Avslut**

Introduktion och presentationsrunda

Vem är vem och vem gör vad?

Här fick representanter från leverantören börja att presentera sig och sedan tog beställarens representanter vid och presenterade sig själva. Under denna punkt så hade vi våra videokameror på.

Syfte med dialogen

- Syftet med dagens tidiga dialog är att diskutera de ämnen som angivits i inbjudan samt ge Trafikverket råd och tips på vilka krav, ersättningsmodell, utvärderingsmodell mm som leverantören önskar se i kommande upphandling
- **OBS!:** det här är inte en dialog som kommer resultera i att Trafikverket lovar att implementera de förslag som leverantören lyft utan ska ses som en konstruktiv dialog mellan två parter

Dialogregler

VIKTIGT!

Ingen information som är sagd eller visad under denna dialog kan garanteras att ingå i kommande upphandlingsprocess.

Alla deltagande parter respekterar detta och alla får tala till punkt. Inköpsansvarige leder dialogen och säkerställer att vi håller oss inom utsatt tid.

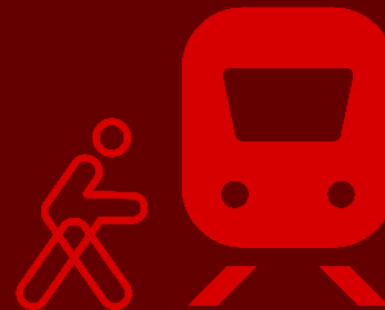
VARFÖR nya stambanor?



Ökad
kapacitet



Kortare
restider



Starka arbets-
marknadsregioner



Hållbara
resor

Nya stambanor tillför betydande kapacitet i Sveriges järnvägssystem. Ökad kapacitet gör tåget mer pålitligt för både resenärer och näringsliv, och väsentligt kortare restider skapar nya möjligheter att pendla, studera och arbeta. Fler godstransporter på järnväg möjliggörs när kapacitet frigörs på befintliga banor. Genom ökad tillgänglighet och nya reserelationer skapas goda förutsättningar för starka arbetsmarknadsregioner och regional utveckling, samtidigt som vi främjar hållbara resor och transporter.

De program som ingår i Nya stambanor är Ostlänken i öster, Göteborg-Borås i väster och Hässleholm-Lund i syd.

Nya stambanor Den största JÄRNVÄGSSATSNINGEN i modern tid i Sverige

Regeringen skrev i sitt fastställelsebeslut nationell plan 2018-2029 att nya stambanor mellan Stockholm och Göteborg och Malmö ska utredas och genomföras.

Trafikverket har därför fått uppdraget att skapa ett nytt stambanesystem som möjliggör höghastighetståg mellan de tre storstadsregionerna - i uppdraget ingår allt mellan systemplanering till färdig järnväg.

Sedan den 1 oktober 2020 så finns ett nytt program på Trafikverket som heter Nya stambanor där Göteborg-Borås ingår tillsammans med Ostlänken och Hässleholm-Lund.

Denna järnvägssatsning är unik i Sverige och ställer höga krav både på Trafikverket som beställare och på leverantörsmarknaden. Det är oerhört centralt att Trafikverket krokar arm med leverantörsmarknaden så att vi tillsammans kan ta oss an denna stora utmaning som kommer kräva oerhörda resurser över lång tid.

Det pågår ett arbete med att ta fram en övergripande affärsstrategi för hela Nya stambanor som ska skapa förutsättningar att arbeta likartat i alla tre programmen och samtidigt ta hänsyn till regionala skillnader och utmaningar samt intressenter.

Varför ny järnvägssträcka mellan Göteborg-Borås?

Västra Sverige expanderar



9,5 miljoner

Pendlartrafik genomförs
varje år mellan Göteborg-
Borås.



Buss

Är den vanligaste formen av
transport mellan Göteborg-
Borås – jämte bilen.
Järnvägen har svårt att
konkurrera i dagsläget.

Pendlingskorridoren Göteborg-Borås är en av landets största med 9,5 miljoner pendlare per år.

Dagens pendling med buss och bil skapar trängsel både på genomfarter och i tätbebyggelse.

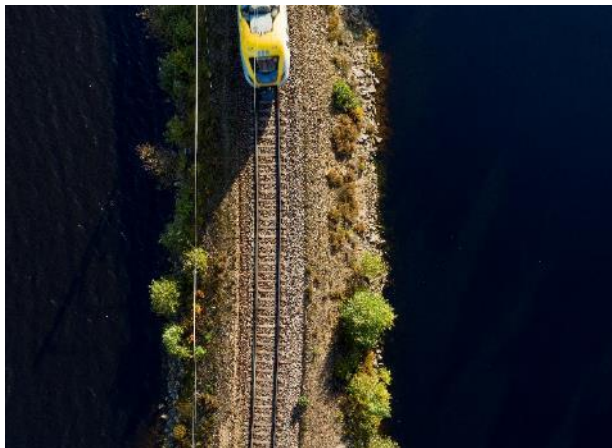
Järnvägen är inte ett konkurrenskraftigt alternativ till vägtrafik på grund av den långa restiden.

Befintlig järnväg är enkelspårig och har låg kapacitet avseende antal tåg och hastighet.

Fyra fördelar med ny järnväg mellan Göteborg och Borås



**Snabba tågresor
mellan Göteborg
och Borås**



**Fler tåg
mellan Göteborg
och Borås**



Hållbara resor



**Ta tåget till och
från Landvetter
flygplats**

Att skapa förutsättningar för snabba tågresor mellan Göteborg-Borås är oerhört viktigt för att knyta samman dessa städer som är dem två största i regionen.

Fler tåg mellan Göteborg-Borås, både höghastighetståg och snabba regionaltåg, samt fler avgångar per dygn är en av nyttorna med den nya dubbelspåriga järnvägen.

Att kunna resa hållbart och minimera vår miljömässiga påverkan är i fokus och genomsyrar hela Nya stambanor och Göteborg-Borås.

Att kunna ta tåget till och från Landvetter flygplats är viktigt för att möjliggöra snabba resor till och från flygplatsen in till centrala Göteborg. Öppnar upp för fler affärsresenärer och privata resor.

Fakta: Göteborg-Borås



60 km

dubbelspår,
ballast



250 km/h

för höghastighetståg och
snabba regionaltåg



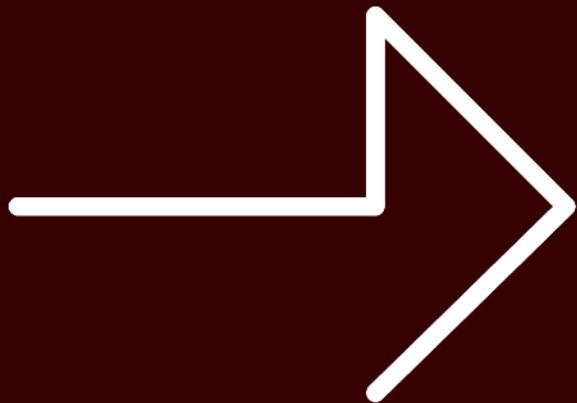
2025-2027

Planerad tidig byggstart
för projektet

Göteborg-Borås och Ostlänken-projekten planerar båda för ballasterade spår. Hässleholm-Lund planerar för ett fixerat spårsystem.

De nya spåren kommer att trafikeras av höghastighetståg och snabba regionala tåg. Det kommer inte att gå några godståg på den nya banan.

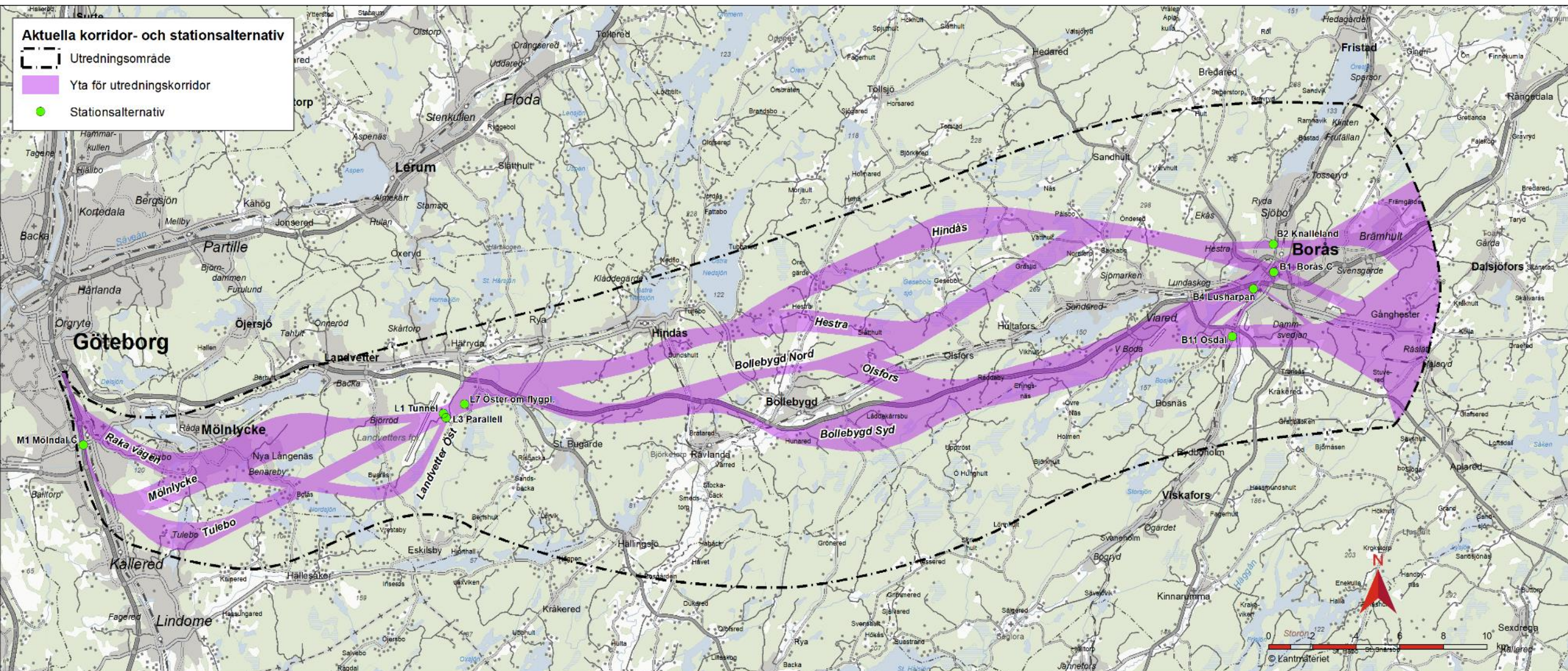
Nuläge



Ny lokaliseringstudning där vi säkerställer den bästa sträckningen utifrån nya förutsättningar rörande hastighet, stationslägen och en hel sträcka.

Lokaliseringstudning ska vara klar och färdiglevererad i början av 2022.

Tidigare utredningar används som kunskapsbaser.



Kartan på föregående bild visar utredningsområdet samt kvarvarande korridoralternativ inför samråd 2, 2020-09-14.

Lokaliseringsutredningen är det första steget i planläggningsprocessen mot en järnvägsplan.

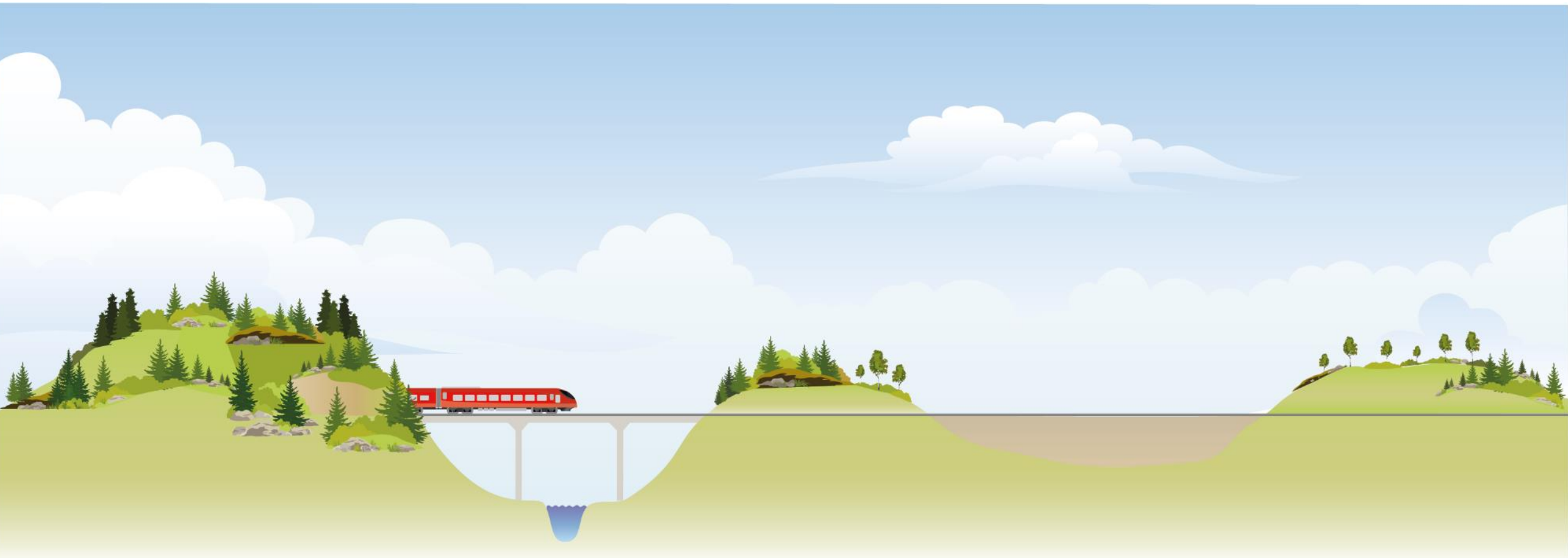
Lokaliseringsutredningen definierar en korridor inom ett utvärderingsområde mellan Göteborg och Borås.

Flera korridorer kommer att jämföras med olika kriterier för att avgöra vilken som ska rekommenderas.

Senare kommer järnvägsplanen att definiera järnvägen inom korridoren

Landskapet/Topografin

Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås kommer att gå igenom ett kuperat landskap.



Föregående bild visar utmaningar mellan Göteborg-Borås kopplade till landskapet.

Det kuperade landskapet är en stor utmaning som medför att vi behöver arbeta med järnvägens placering i höjd. Detta får påverkan på kostnader, landskapet och inte minst massbalansen.

Många konstruktioner



Tunnlar

Längder mellan ca
300 m och 9 000 m



Broar

Längder mellan ca 30 m
och 1 000 m



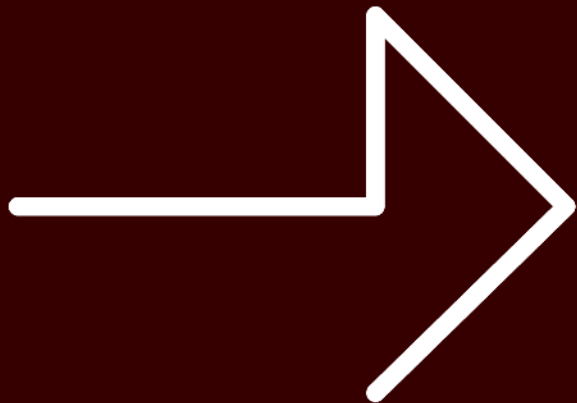
Stationer

3 stationer utreds
5 kommuner berörs

Med ett sådant kuperat utvärderingsområde (se bild 21) vet vi att det kommer att finnas många konstruktioner som broar och tunnlar.

Baserat på det tidiga skedet som projektet befinner sig i har inga beslut fattats om spårens exakta placering. Så beakta siffrorna i förhållande till projektets tidiga skede. Tre stationer av nationellt intresse (Möln dal (söder om Göteborg), Landvetter flygplats och Borås).

Nästa fas



När en vald korridor har blivit beslutad så påbörjas nästa fas av projektet som är upphandling av och framtagande av järnvägsplaner, miljökonsekvensbeskrivningar och systemhandlingar.

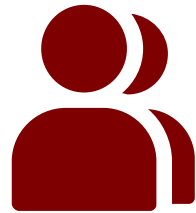
När den högst rangordnade korridoren är identifierad går vi in i nästa fas vilket är järnvägsplaneskedet. Upphandling ska ske av ett antal järnvägsplaner i paket med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och systemhandling.

Tidplan



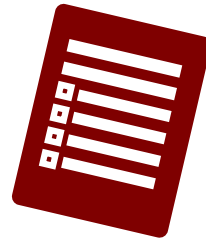
2019–2022

Lokaliseringsutredning



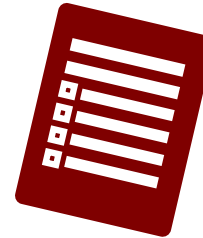
Hösten 2020

Tidiga dialoger med
leverantörsmarknaden



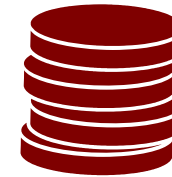
2021–2022

Upphandlingar av
järnvägsplaner,
miljökonsekvens-
beskrivningar och
systemhandlingar



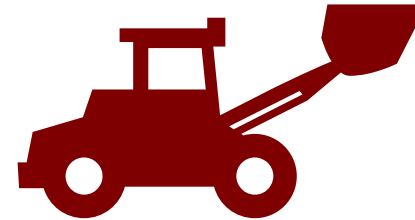
2022–2024

Framtagande och
fastställelse av
järnvägsplaner,
miljökonsekvens-
beskrivningar och
systemhandlingar



2023–2026

Tidiga dialoger,
upphandlingsstrategi
entreprenad samt
upphandlingar av
entreprenader



2025–2027

Planerad byggstart

Vi kommer att träffa leverantörer och diskutera hur upphandlingarna av järnvägsplaner och kommande entreprenader kan utformas under hösten 2020. Järnvägsplanerna handlas upp under 2021.

Tiden för framtagande och fastställelse av järnvägsplaner är inte exakt utan kan sträcka sig in i 2025 beroende på regeringens tillståndsprocess.

Fler dialoger kommer genomföras under programmets gång och givetvis inför kommande entreprenadskede.

Planerad byggstart under 2025-2027 och detta är viktiga år för programmet att jobba utifrån. Detta är också prioriterat inom Västra Götalandsregionen och de kommuner som berörs längs med sträckan.

Cirka 10 års byggtid

Kontrakt/upphandlingar

Järnvägsplan:	3-5 olika kontrakt Varierande ersättningsmodeller
Konstruktion:	Trafikverket tillämpar i huvudsak totalentreprenad eller utförande-entreprenad. Totalentreprenaderna kan vara TEM-kontrakt.
Totalkostnad:	SEK ca 33 miljarder



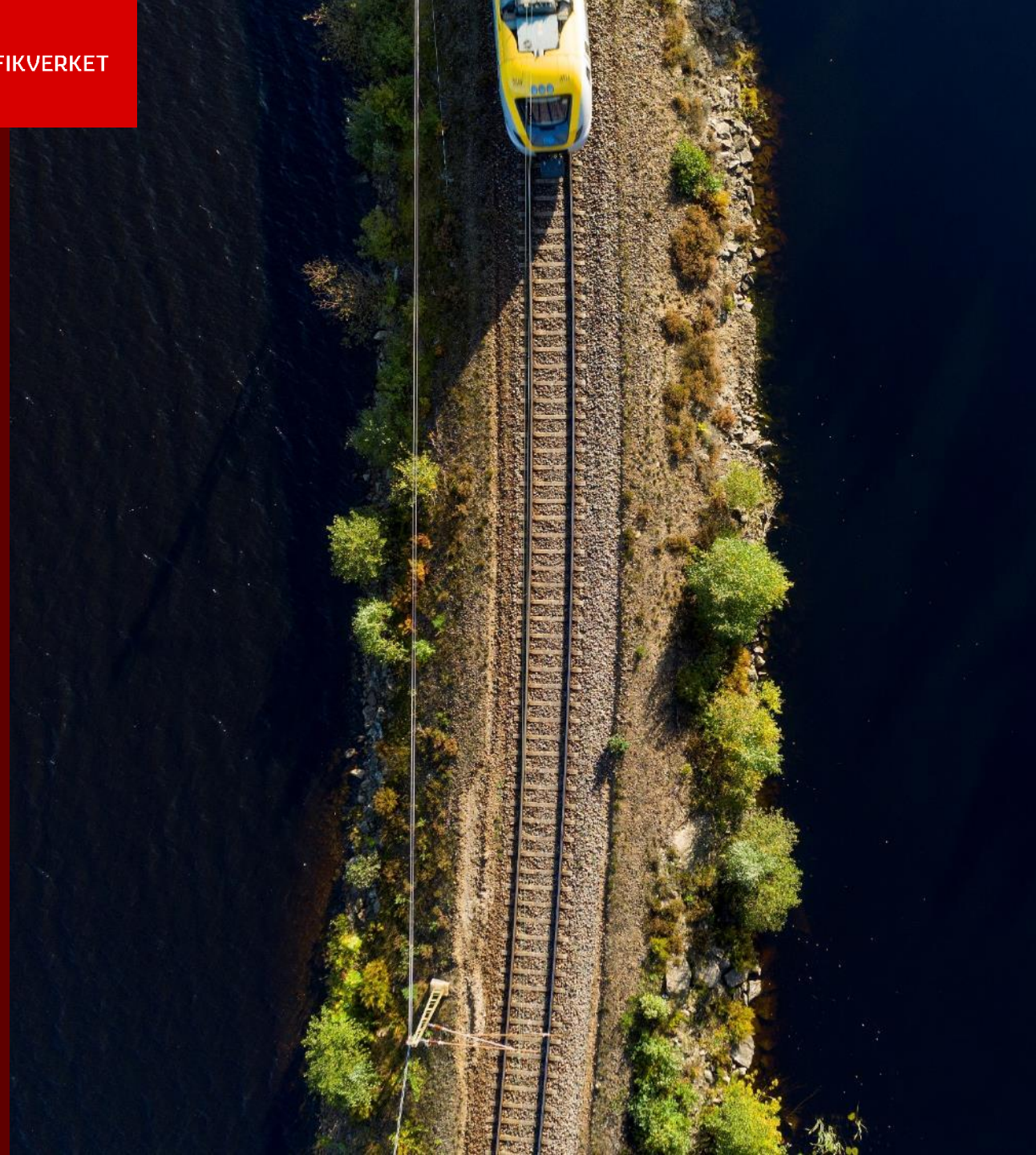
Baserat på det tidiga skedet som projektet befinner sig i har inga beslut fattats angående hur många kontrakt för järnvägsplan eller entreprenad det kommer att bli. Vi har inte heller fattat några beslut om entreprenadformer och vilka entreprenadformer ska finnas var längs med sträckan. Kan bli tal om flera entreprenadformer inom samma järnvägsplaneområde.

Leverantörspresentation i korthet

Diskussionsämnen

- Indelning järnvägsplaner och entreprenader
- Paketering, vad ingår i uppdraget/entreprenaden (BEST, konstruktionsbyggnader, installationer, mark. FU för TE, MPU)
- Affärsformer (anbudsprövning, ersättningsform, samverkan, innovation)

Denna lista över ämnen är inte uttömmande. Tillägsfrågor har delgetts leverantörerna inför dialogen.

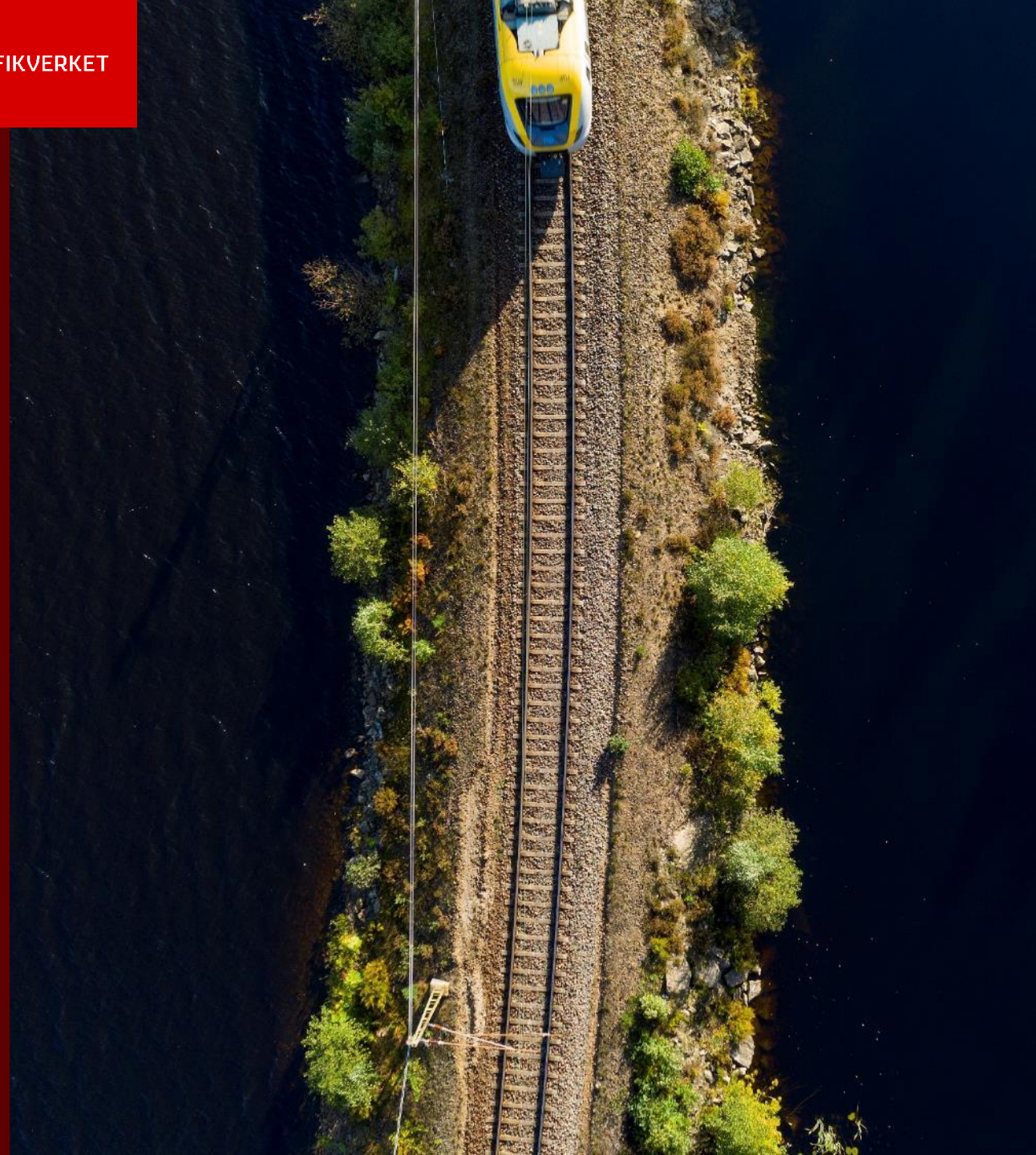


Tilläggsfrågor



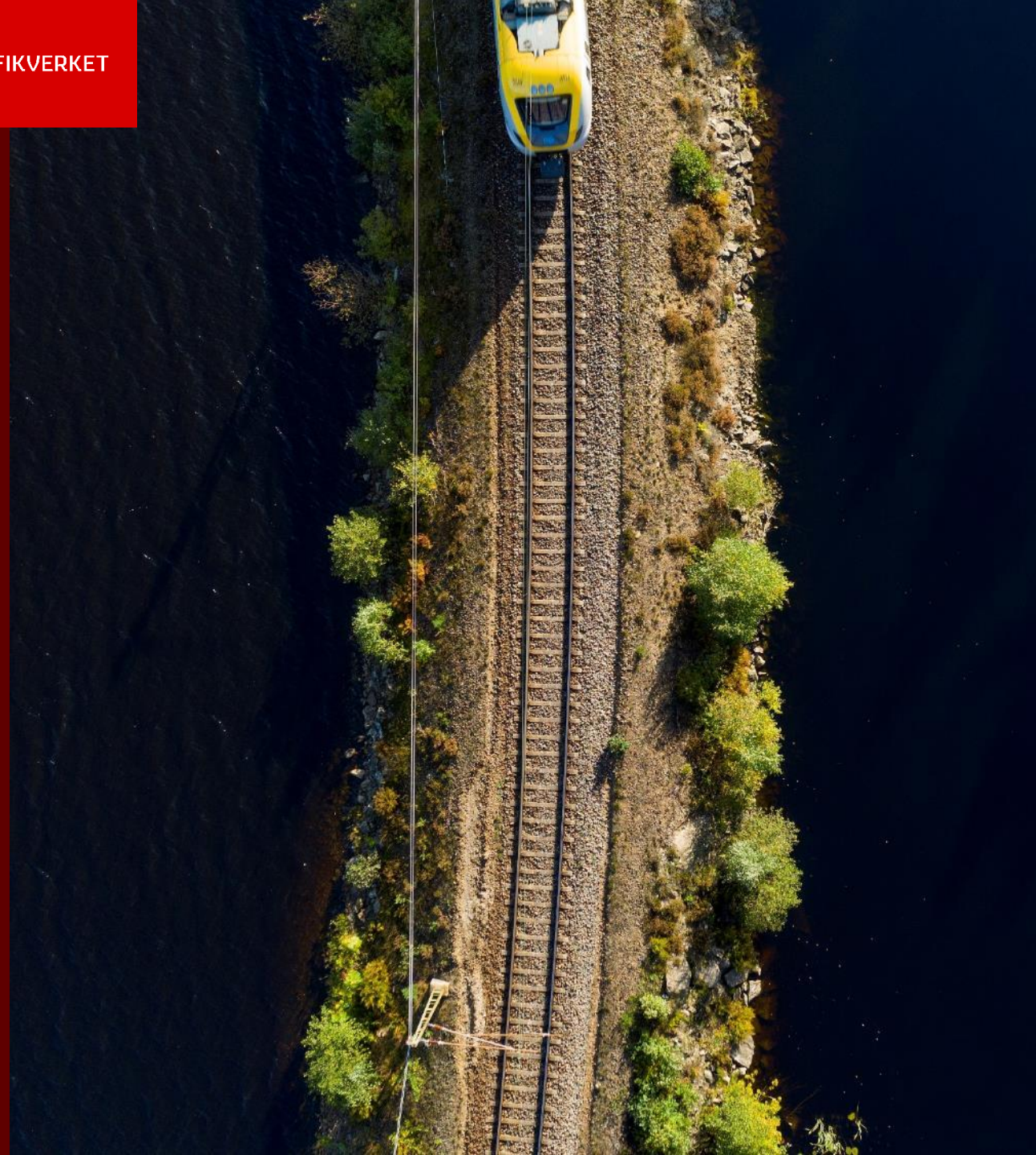
1. Innehåll i konsultuppdraget järnvägsplan

- Kombinera järnvägsplan och framtagande av förfrågningsunderlag till totalentreprenad, utförandeentreprenad m m (ev bygghandling?)
- Vilken uppdelning föredrar ni och varför?



1. Paketering av entreprenadkontrakt:

- Hur mycket ska ingå i byggkontrakten? (BEST, byggnadsbyggnader, installationer, mark osv.)
- Hur ser entreprenörerna på styrda design- och byggkontrakt, riskfördelning, storlek på kontrakt etc.?
- Storlek i kronor på entreprenadkontrakt i volym?



**2. Hur får vi in
entreprenadkunskap i uppdraget
utan affärsformen TEM (Tidig
entreprenörsmedverkan)?**

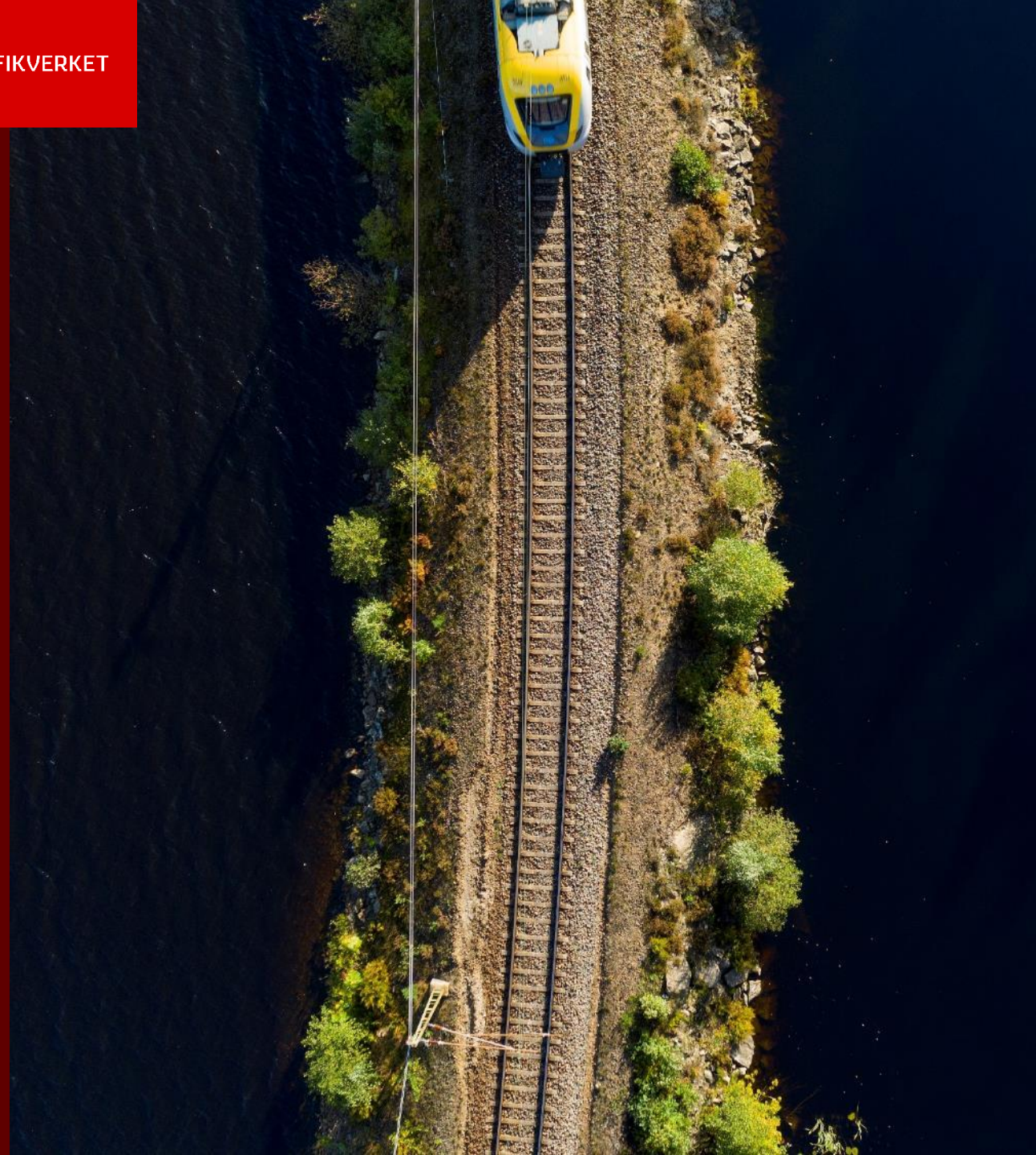
**3. Paketering och storlek på
kontrakt:**

- Vad säger konsulterna om kombinatorik/parallella upphandlingar?
- Storlek i kronor på konsultkontrakt i volym?



4. Ersättningsformer

- Vilka typer av ersättningsformer tror ni skulle fungera bäst för konsultuppdragen/entreprenadkontrakten?



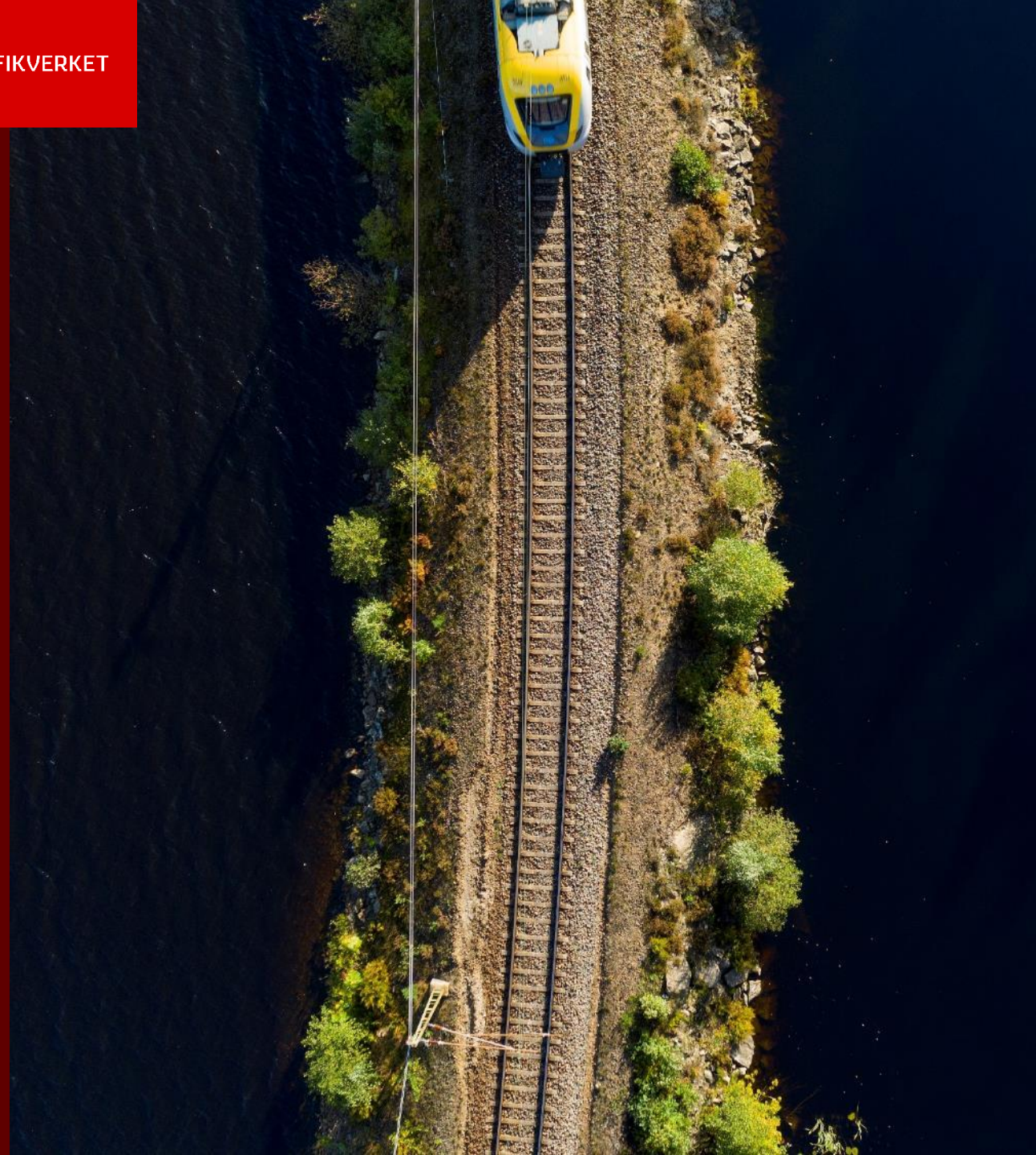
5. Upphandlingsförfarande och anbudsräkningstid

- Vilken eller vilka upphandlingsförfarande föredrar ni?
- Vad är den minsta tid ni behöver för anbudsräkning?
- Vad är den minsta tid ni behöver mellan tilldelningsbeslut och kontraktstart?
- Hur anser ni att vi bör utvärdera anbuden?
- Vilka utvärderingskriterier tror ni ger bäst resultat



6. På vilket sätt kan vi under kommande upphandlingar av konsultkontrakt och entreprenadkontrakt uppmuntra till innovation och ökad produktivitet?

- Hur kan vi underlätta för ett hållbart byggande?
- Idéer om incitament för att arbeta mot klimatneutrala entreprenader?



7. Samverkansform/-er

- Hur ser ni på samverkan? Vilka former av samverkan ser ni som framgångsrika för bägge parter?

8. Tidplan

- Lämplig tidplan för konsultuppdragen/entreprenaderna med tanke på planerad byggstart 2025-2027?

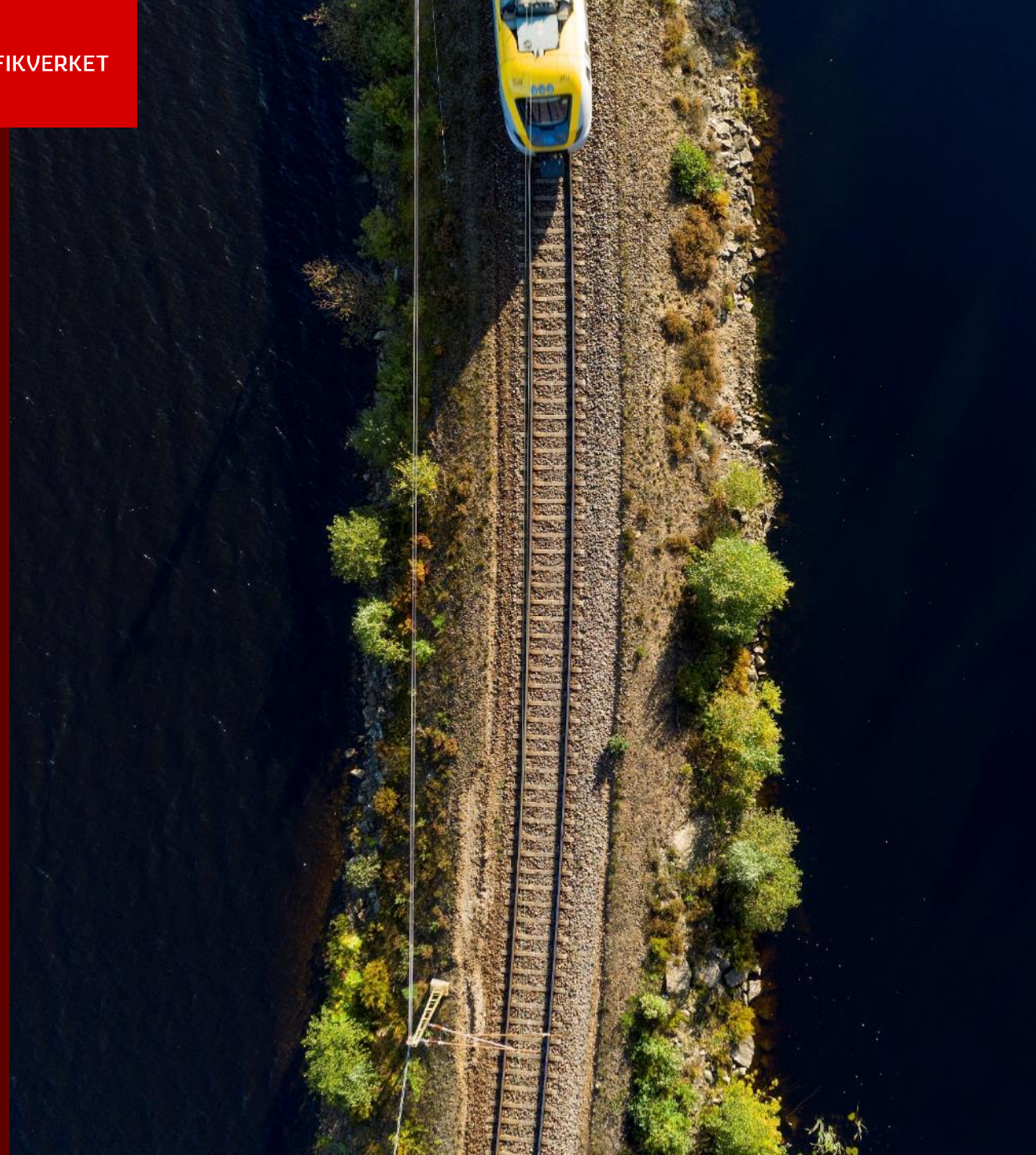


9. Flöde mellan aktiviteter

- Hur ser ni som leverantör på flödet anbudsgivning och räkningstid – projektering – byggstart?



Övriga frågor i mån av tid



Följ oss

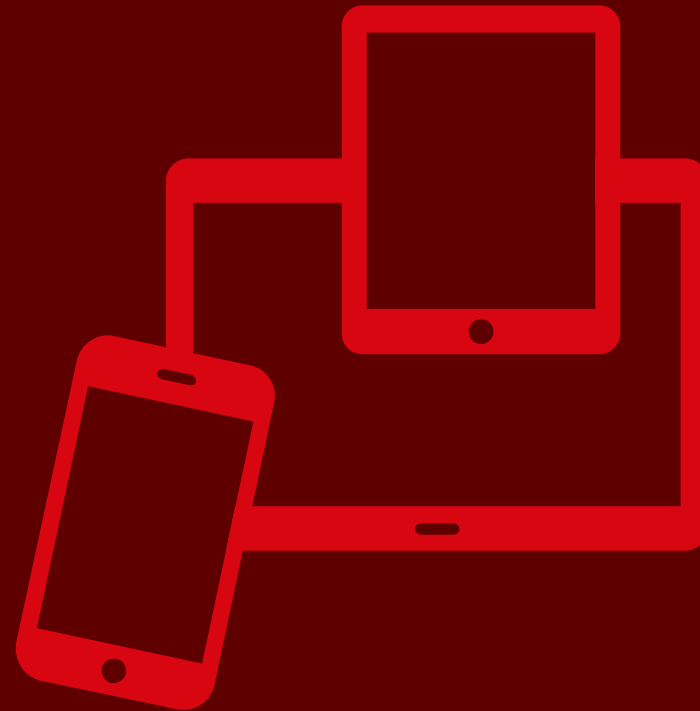
Webbsida
Twitter
Instagram
Nyhetsbrev

www.trafikverket.se/goteborg-boras
[@goteborg_boras](https://twitter.com/goteborg_boras)
[@goteborg_boras](https://www.instagram.com/goteborg_boras)
Anmäl dig på vår webbsida

Kontakt

Jessica Dosenius, inköpsansvarig
+46 10-124 27 94
jessica.dosenius@trafikverket.se

Maria Hermansson,
projekteringsansvarig
+46 10-123 68 63
maria.hermansson@trafikverket.se





Tack för idag!