Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-11-20

Ärende
FUT 2019-999
TN 2019-1214
Infosäkerhetsklass
K1 (öppen)

Trafiknämnden
2020-02-18, punkt 17

Svar på skrivelse från (S) angående arbetstunnlar i Nacka

Ärendebeskrivning
Socialdemokraterna har i en skrivelse till Trafiknämnden den 22 oktober ställt frågor angående förvaltning för utbyggd tunnelbanas beslut att tilldela tre entreprenadkontrakt till China Railway Tunnel Group.

Följande frågor har ställts:

1. Hur beräknades budgeten 260 miljoner kronor för projektet?
2. Vad är den faktiska skillnaden i det vinnande anbudet som gör att priset är 70 procent lägre?
3. Ställdes kontrollfrågor till den vinnandeanbudsgivaren angående det markant lägre priset innan beslutet togs?

Beslutsunderlag
Förvaltningschefens tjänsteutlåtande 2019-011-20
Skrivelse från (S) angående arbetstunnlar i Nacka (TN 2019-1214)

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att anse att skrivelsen är besvarad.

Förvaltningarnas förslag och motivering

Förvaltning för utbyggd tunnelbanas svar är som följer:

1. Hur beräknades budgeten 260 miljoner kronor för projektet?

Vår egen kalkyl uppgår till cirka 291 miljoner kronor och består av tre delar:

1) Skönviksvägen med en kalkylkostnad på ca. 85 miljoner kronor
2) Järla östra med en kalkylkostnad på ca. 96 miljoner kronor
3) Värmdövägen ca. 110 miljoner kronor

Våra kalkyler består av en uppskattning av rörliga och fasta kostnader.

Rörliga kostnader är direkt knutna till arbetsmoment som t.ex. uttag av 1 m^3 berg. Dessa sammanställs i en mängdförteckning med omkring 200 olika kostnadsposter. Bedömning av nettokostnader för dessa poster är gjord utifrån kända byggmetoder.

Fasta kostnader utgörs av t.ex. etablering och administrativ personal. För att beräkna dessa görs procentuella påslag på nettokostnaden för respektive kostnadspost i mängdförteckningen. Dessa påslag ligger på omkring 40% med viss variation. Påslagen grundar sig på kostnadsutfall från tidigare infrastrukturprojekt.

I de förutsättningar och antaganden som har gjorts har hänsyn tagits till kvalitet-, miljö- samt arbetsmiljökrav enligt gällande praxis. Det innebär t.ex. att vi har räknat på svenska lönenivåer.

Tilldelningsbesluten om ca. 276 miljoner kronor är baserat på CRTGs anbud.

2. Vad är den faktiska skillnaden i det vinnande anbudet som gör att priset är 70 procent lägre?

Varje anbudsgivare utgår från de mängdförteckningar som ligger till grund för upphandlingarna och prissätter varje kostnadspost. Deras egna kostnadsberäkningar ligger till grund för de anbud de lämnar.

Varje anbudsgivare har en unik situation som innebär att de kan lämna olika priser på olika delar. Det kan t.ex. handla om möjliga stordriftsfördelar eller eget kapacitetsutnyttjande. Respektive anbudsgivare gör även en egen bedömning av vilka kostnadsrisker de ser och hur stort påslag för vinstmarginal de vill göra för att uppdraget ska vara intressant för dem.

Det är också en vanlig konkurrensstrategi att gå in med låga priser för att komma in på en ny marknad. Det finns många exempel på detta från andra stora infrastrukturprojekt genom åren.

Anbuden i de tre aktuella upphandlingarna hade stor spridning vilket visar på hur olika bedömningar olika aktörer gör av samma uppdrag.

- För arbetstunnel Värmdövägen inkom fyra anbud. Det lägsta (CRTG) var ca. 86 miljoner kronor. Näst lägsta anbud var ca. 160 miljoner kronor och högsta anbud var ca. 233 miljoner kronor.

- För arbetstunnel Järla östra inkom fyra anbud. Det lägsta (CRTG) var ca. 102 miljoner kronor. Näst lägsta anbud var ca. 166 miljoner kronor och högsta anbud var ca. 271 miljoner kronor.

- För arbetstunnel Skönviksvägen inkom tre anbud. Det lägsta (CRTG) var ca. 88 miljoner kronor. Näst lägsta anbud var ca. 135 miljoner kronor och högsta anbud var ca. 213 miljoner kronor.

CRTG har generellt satt mer konkurrensmässiga priser på kostnadsposterna. Det finns ingen enskild kostnadspost som förklarar skillnader i anbudspriserna. Mängdförteckningen på detaljnivå är sekretessbelagd av konkurrensskäl.

3. Ställdes kontrollfrågor till den vinnande anbudsgivaren angående det markant lägre priset innan beslutet togs?

Eftersom anbuden låg i linje med våra egna kalkyler bedömde inte vi att det fanns anledning att ifrågasätta anbudspriserna. Anbuden ligger också i linje med förvaltningens tidigare tecknade kontrakt för arbetstunnlar.

Niklas Bergman
Förvaltningschef för
utbyggd tunnelbana

SKRIVELSE
2019-10-22

Trafiknämnden

Skrivelse angående arbetstunnlar i Nacka

I samband med upphandling av tre arbetstunnlar i Nacka (FUT 2018-0169) yrkade Socialdemokraterna på att arbetsvillkor i nivå med kollektivavtal skulle gälla och entreprenören leva upp till krav på god arbetsmiljö. Detta avslogs. Vi ansåg även att tilldelningsbeslut inte skulle delegeras utan upphandlingen genomföras av Trafiknämnden. Vi var emot att Trafiknämnden delegerar så stora beslut till tjänstemännen.

Upphandlingen har nu granskas av tidningen Dagens industri. I samband med detta har framkommit att det näst lägsta anbudet som kom från ett utländskt bolag låg 70 procent över det vinnande anbudet. Även övriga anbud låg över 70 procent. Ett så mycket lägre anbud är svårförklarligt. Det vore ytterst osunt att inte ställa ytterligare frågor kring hur detta är möjligt.

Förvaltningen för utbyggt tunnelbana presenterade ett förslag till beslut för Trafiknämnden med en budget för projektet på 260 miljoner kronor. Alltså lägre än det vinnande anbudet. Övriga anbud alltså nästan dubbelt så högt som budgeterat.

Mot bakgrund av detta vill Socialdemokraterna ställa följande frågor:

1. Hur beräknades budgeten 260 miljoner kronor för projektet?
2. Vad är den faktiska skillnaden i det vinnande anbudet jämfört med det näst lägsta anbudet som gör att priset är 70 procent lägre?
3. Ställdes kontrollfrågor till den vinnandeanbudsgivaren angående det markant lägre priset innan beslutet togs?