Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2018-04-24

FUT 2018-0169

Handläggare:
Martin Hellgren

Trafiknämnden
2018-05-22, punkt 19

Upphandling av entreprenadkontrakt avseende arbetstunnlar, tillfartsväg samt del av spår- och servicetunnlar som en del i utbyggnad av tunnelbana till Nacka och söderort

Ärendebeskrivning

Ärendet avser upphandling av entreprenader för genomförande av arbetstunnlar samt del av spår- och servicetunnel vid Kungsträdgården och Sockenplan som en del i utbyggnaden av tunnelbana till Nacka och söderort.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 24 april 2018

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att inleda upphandling av arbetstunnlar samt spår- och servicetunnel till ett maximalt belopp om 2,0 miljarder kronor

att uppdra åt förvaltningschefen för förvaltning av utbyggd tunnelbana att genomföra upphandling av arbetstunnlar samt spår- och servicetunnel till ett maximalt belopp om 2,0 miljarder kronor

att uppdra åt förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana att fastställa upphandlingsdokument, fatta tilldelningsbeslut eller vid behov avbryta upphandling samt teckna kontrakt.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
För att möjliggöra utbyggnad av blå linjens tunnelbana till Nacka och söderort behövs sex arbetstunnlar. Antalet arbetstunnlar och deras utformning har valts utifrån en sammanvägd optimering av tid och kostnad för utbyggnaden av tunnelbanan samtidigt som hänsyn tagits till befintlig infrastruktur samt Stockholms stad och Nacka kommuns planerade exploateringar.

För att möjliggöra utbyggnaden av blå linjens tunnelbana till Nacka och söderort behövs därtill en tillfartsväg till spår- och servicetunneln vid Sockenplan. I Kungsträdgården öppnas en befintlig arbetstunnel upp och en första etapp av spår- och servicetunnel byggs.

Arbetstunnlarna, tillfartsvägen samt spår- och servicetunneln vid Kungsträdgården och Sockenplan har redovisats i samrådshandlingar vid samråd för järnvägsplanen och ansökan om miljötillstånd hos mark- och miljödomstolen.

Arbetena kommer att utföras i flera olika entreprenader. Kontrakt för entreprenaderna kommer att upprättas enligt branschens standardavtal för utförandeentreprenader, AB04 eller totalentreprenader, ABT06. Samtliga entreprenadkontrakt bedöms komma att motsvara en total uppskattad kostnad på högst 2,0 miljarder kronor (2016 års prisnivå).

Bakgrund
Förvaltning för utbyggd tunnelbana har i uppdrag att bygga ut tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse. Utbyggnad av tunnelbana till Nacka och söderort sker i samverkan med staten, Nacka kommun och Stockholms stad, vilka tillsammans med Stockholms läns landsting utgör parter i det genomförandeavtal som reglerar aktuell utbyggnad.

För utbyggnad av tunnelbanan från Kungsträdgården till Nacka och söderort kommer sex nya arbetstunnlar och en tillfartsväg vid Sockenplan att byggas och en befintlig arbetstunnel vid Kungsträdgården att öppnas upp. Samtliga arbetstunnlar och tillfartsvägen kommer att användas under hela byggskedet för uttransport av bergmassor och intransport av personal, maskiner och material. Arbetstunnlar, tillfartsväg samt spår- och servicetunnel som inryms i aktuellt tjänsteutlåtande beskrivs kortfattat nedan och i figur 1.

”Arbetstunnel Londonviadukten” är placerad vid Londonviadukten på en yta som idag används som parkeringsyta. Arbetstunneln delar upp sig, efter cirka 270 meter, i två tunnlar. Den ena arbetstunneln ger åtkomst till station Sofia den andra till spårtunnlarna norr om Sofia. Arbetstunneln kommer bli en permanent tillfartstunnel som i driftskedet kommer användas för räddningsinsatser samt som transportväg för drift- och underhållsfordon.

”Arbetstunnel Sundstabacken” är placerad vid Sundstabacken och leder ner till den kommande utbyggnaden under befintlig station Gullmarsplan. Mynningen till arbetstunneln kommer förslutas men kvarvarande del kommer användas för ventilation under tunnelbanans driftskede.

”Arbetstunnel Hammarby Fabriksväg” är belägen i södra Hammarby Sjöstad inom en fastighet som tillfälligt nyttjats som parkeringsyta. Mynningen till arbetstunneln kommer förslutas men kvarvarande del kommer användas för ventilation under tunnelbanans driftskede.

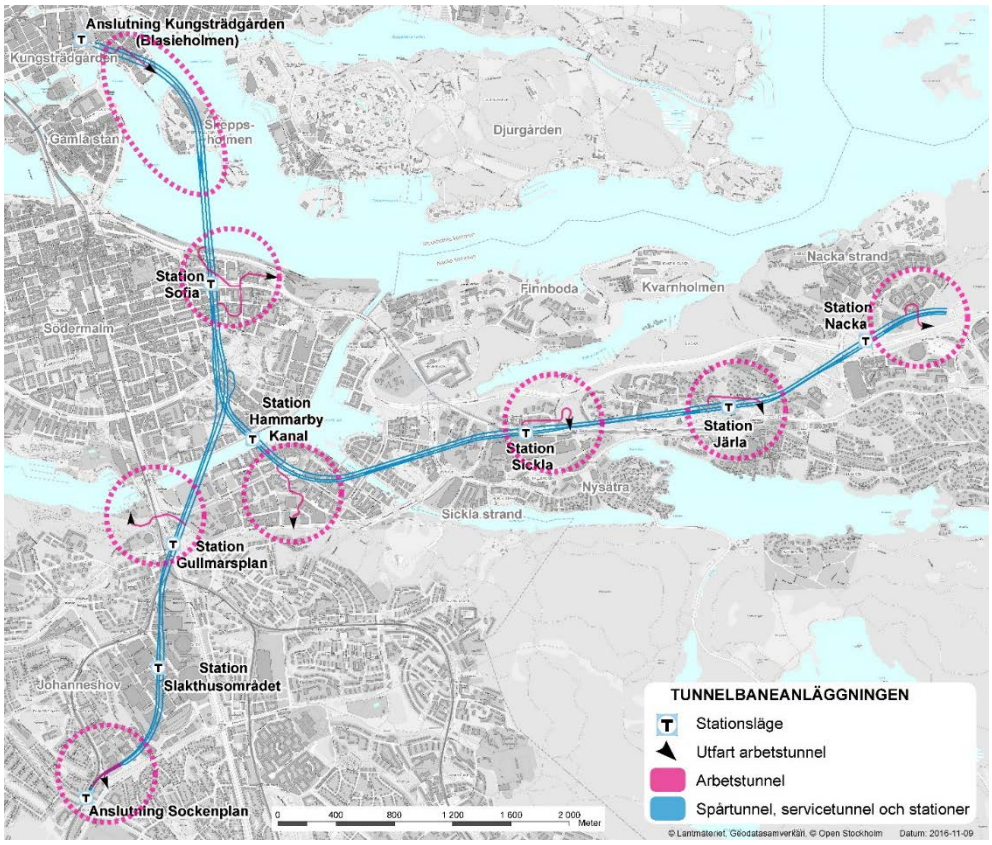
”Arbetstunnel Värmdövägen” är placerad vid Värmdövägen, öster om det som kommer bli station Sickla. Arbetstunneln kommer användas för ventilation under tunnelbanans driftskede.

”Arbetstunnel Järla Östra” är placerad vid Järla Östra Skolväg, öster om det som kommer bli station Järla. Arbetstunneln kommer bli en permanent tillfartstunnel som i driftskedet kommer användas som en utrymningsväg.

”Arbetstunnel Skönviksvägen” är placerad mellan Värmdöleden och Skönviksvägen och leder ner till servicetunneln och uppställningsspåret öster om station Nacka. Arbetstunneln kommer bli en permanent tillfartstunnel som i driftskedet kommer användas för räddningsinsatser och som transportväg för drift- och underhållsfordon. I denna entreprenad ingår även att bygga den permanenta tillfartsvägen till arbetstunneln från den planerade Lokomobilvägen. I beslutet ingår även att i en egen entreprenad bygga en temporär tillfartsväg som ansluter till Skvaltans trafikplats.

”Spår- och servicetunnel Sockenplan”. Vid Sockenplan kommer en tillfartsväg att anläggas för att möjliggöra tunneldrivning av spår- och servicetunnel. Arbetena kommer även inkludera bergschakt och anläggningsarbeten för ca 220 meter spår- och servicetunnlar. Tillfartsvägen ansluter till Enskedevägen. Inför driftskedet kommer tillfartsvägen att tas bort och en permanent serviceväg att anläggas. Detta arbete innefattas inte i aktuellt tjänsteutlåtande.

”Spår- och servicetunnel Kungsträdgården”. Vid Kungsträdgården kommer en befintlig arbetstunnel (som användes vid bygget av den blå linjen) på Blasieholmen att öppnas upp och användas som tillfart ner till befintlig tunnelbaneanläggning. Arbetstunneln kommer sedan att användas när blå linje förlängs söderut. Arbetena kommer även inkludera bergschakt och anläggningsarbeten för ca 1,5 kilometer spår- och servicetunnlar, från Kungsträdgården till passagen under Saltsjön.



Figur 1: Illustration över tunnelbanan till Nacka och söderort med arbetstunnlar och utfarter markerade. Rosa ringar illustrerar de områden som berörs av detta beslut.

Upphandlingar planeras att påbörjas tidigast sommaren 2018. Avtal kommer tecknas löpande dock först efter det att miljödom erhållits, vilket förväntas ske i början av 2019.

Överväganden
Ett flertal olika lägen för arbetstunnlarna har utretts. De lägen som valts bedöms sammantaget som kostnadseffektiva och tar god hänsyn till miljö, arkeologi, befintlig infrastruktur och boendemiljöer samt kommande exploateringar i området. Samråd om lägena för arbetstunnlar, tillfartsväg och spår- och servicetunnlar har skett inom processerna för järnvägsplan och ansökan om miljötillstånd hos mark- och miljödomstolen.

De arbeten som ingår i detta förslag till beslut planeras att delas in i ett antal separata upphandlingar som efter upphandling resulterar i separata kontrakt. Möjlighet kommer ges till kombinatorisk upphandling, vilket ger möjlighet för både mellanstora och större entreprenörer att konkurrera om samma kontrakt. I och med att flera upphandlingar är samtida och då dessa arbeten även kommer att utföras under samma tidsperiod ger möjligheten till kombinatorisk bra möjligheter för fler entreprenörer att sträva efter samtliga kontrakt vilket borde vara ekonomiskt gynnsamt för utbyggnaden. Möjlighet finns även att via option använda redan kontrakterade entreprenörer.

Upphandling kommer ske genom förhandlat förfarande med föregående annonsering i enlighet med lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF) 6 kap 1 och 4 §§.

Kontrakt för samtliga entreprenader kommer att upprättas enligt branschens standardavtal för utförandeentreprenader, AB04 eller totalentreprenader, ABT06.

Bergets nivå och kvalitet utgör normalt den största osäkerheten i bergtunnelarbeten. Som entreprenadform är utgångspunkten därför utförandeentreprenader med mängdreglerade fasta à-priser. Det är den normala entreprenad- och ersättningsformen vid bergtunnelentreprenader. Det innebär att beställaren ansvarar för bergets kvalitet och valet av drivningsmetoder samt bergförstärkning (bergbult och sprutbetong) i tunneln. Därmed undviker beställaren att betala för risken för dåligt berg som entreprenören annars tar höjd för i sitt anbud. Genom mängdreglerade fasta à-priser betalar beställaren endast för den mängd arbeten som krävs utifrån bergets verkliga kvalitet. Utvärdering sker enligt lägsta pris. Krav på hållbarhet och arbetsmiljö etcetera säkerställs genom krav i kontraktet och genom ett engagerat samarbete mellan beställaren och entreprenören under entreprenadskedet.

Miljöaspekter har övervägts i arbetet med de miljökonsekvensbeskrivningar som tagits fram inom processerna för järnvägsplan och ansökan om miljötillstånd hos mark- och miljödomstolen.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Parterna i 2013 års Stockholmsöverenskommelse träffade i januari 2014 avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län. I enlighet med överenskommelsen har därefter genomförandeavtal beslutats samt kompletterats med ett tilläggsavtal till grundöverenskommelsen. Dessa avtal har under 2017 beslutats och godkänts hos respektive parts politiska forum.

I tilläggsavtalet regleras de finansiella ramarna, som för Tunnelbana till Nacka och söderort uppgår till totalt 13,2 miljarder kronor (januari 2016 års prisnivå). Den godkända produktionsbudgeten uppgår till 9,3 miljarder kronor (januari 2016 års prisnivå).

Entreprenadkontrakten bedöms komma att motsvara en total uppskattad kostnad på högst 2,0 miljarder kronor (januari 2016 års prisnivå). Grund för kostnadsbedömningen är den systemhandling som är framprojekterad.

Entreprenadarbetena innehåller tekniska osäkerheter gällande till exempel bergkvalitet och sprickor. Entreprenaderna kan även drabbas av hinder och störningar på grund av väder, förändringar i omgivningen etcetera. Det kan även finnas behov av att göra tilläggsbeställningar om det finns oförutsedda arbeten som inte framgår av förfrågningsunderlaget. Dessa typer av ändrings-, tilläggs- och avgående arbete (så kallade ÄTA) regleras med entreprenören i enlighet med kontrakt (baserat på AB04/ABT06) och är medräknat i den uppskattade kostnaden på 2,0 miljarder kronor i enlighet med förslag till beslut.

I kontrakten kommer möjlighet ges att förlänga arbetena in i spår- och servicetunnlarna om så anses lämpligt.

Samtliga kostnader ovan finansieras inom ramen för beslutat genomförande- och tilläggsavtal som landstingsfullmäktige godkänt, mars 2017, LS 2016-1225.

Trafiknämnden föreslås med utgångspunkt i ovanstående att fatta beslut enligt förslag.

Mårten Frumerie
Förvaltningschef

Martin Hellgren
Avdelningschef Söder