

Trafiknämnden
2018-11-06, punkt 10

Upphandling av entreprenadkontrakt avseende anläggningsarbeten vid befintlig station Gullmarsplan som förberedelse för anslutning av nya tunnelbanan

Ärendebeskrivning

Ärendet avser upphandling av entreprenadkontrakt för genomförande av anläggningsarbeten vid befintlig station Gullmarsplan. Anläggningsarbetena utförs som förberedande arbeten och är nödvändiga för att kunna skapa en koppling mellan befintlig station och ny plattform på blå linje.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 9 oktober 2018.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

- att* inleda upphandling av anläggningsarbeten vid Gullmarsplan till ett maximalt belopp om 250 miljoner kronor
- att* uppdra åt förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana att genomföra upphandling av anläggningsarbeten vid Gullmarsplan till ett maximalt belopp om 250 miljoner 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

Enligt Stockholmsöverenskommelsen ingår det i förvaltningens uppdrag att skapa en koppling mellan ny plattform på blå linje och befintlig station Gullmarsplan för att möjliggöra byten mellan spårbunden trafik. Förbindelsen kommer att utgöras av ett vertikalschakt med hissar och utrymningstrappor som förbinder dagens station med den nya plattformen. För att möjliggöra denna anslutning behöver den befintliga stationen anpassas och anpassningarna består framför allt av förstärkningsarbeten, rivning, ombyggnad och därtill pålning, spont och jordschakt.

Arbetena behöver ske på de olika nivåerna i stationen; spårnivå grön linje, biljetthallsnivå samt på bussterminalsnivå. Arbetena anpassas och planeras utifrån att stationen ska kunna vara öppen under produktionstiden. Arbetsmomenten har valts utifrån vad som är tekniskt möjligt, tillsammans med en sammanvägd optimering av tid och kostnad för utbyggnaden av tunnelbanan. Hänsyn har tagits till befintlig infrastruktur samt trafikförvaltningens beslutade arbeten vid stationen.

De förberedande arbetena är tidskritiska och behöver vara klara när bergarbetena (drivning av vertikalschaktet) mellan befintlig station och ny plattform påbörjas. Dessa anläggningsarbeten behöver därför upphandlas och genomföras som förberedande arbeten. Arbetena är inte beroende av att järnvägsplanen är lagakraftvunnen. Delarna som byggs är efter färdigställande permanenta för tunnelbanans gröna linje.

Anläggningsarbetena kommer att upphandlas genom flera upphandlingar och utföras i flera olika entreprenader. Kontrakt för entreprenaderna kommer att upprättas enligt branschens standardavtal för utförandeentreprenader, ABO4 eller totalentreprenader, ABT06. Samtliga entreprenadkontrakt bedöms komma att motsvara en total uppskattad kostnad på högst 250 miljoner kronor (2018 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

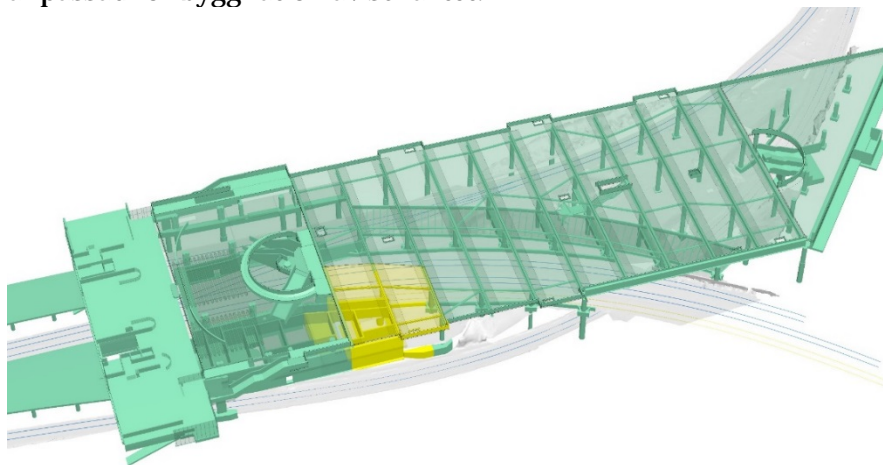
parter i det genomförandeavtal som reglerar aktuell utbyggnad. I avtalet anges att tidpunkten för trafiköppning för denna utbyggnad är cirka 2025.

För att klara detta behöver tidskritiska arbeten, som kan genomföras utan stöd av ny detaljplan, järnvägsplan eller tillståndsansökan, genomföras, innan dessa tillstånd finns.

Gullmarsplan är utpekad som en strategisk bytespunkt där byte mellan spårbunden trafik ska kunna ske. Stockholmsförhandlingen pekar ut att en sammankoppling ska ske mellan tunnelbanans blåa och gröna linjer vid Gullmarsplan och genomförandeavtalet daterat 2017-05-03 specificerar att det sker vid den nya plattformens södra uppgång.

Vid Gullmarsplans befintliga station kommer det byggas ett ca 70 m djupt vertikalschakt med hissar och utrymningstrappor som förbinder blå spårnivå med biljetthallen i befintlig station. Schaktet inkräktar dessutom på befintlig bussterminal.

Förberedande arbeten vid befintlig station Gullmarsplan är tidskritiska och behöver utföras innan lagakraftvunnen järnvägsplan. Eftersom bergmassorna från byggnationen av schaktet planeras att tas ut underifrån via bergtunnlarna kan inte några byggarbeten på blå nivå genomföras innan berget i vertikalschaktet är helt uttaget. Det innebär att schaktets produktion ligger relativt tidigt och dessförinnan måste alla förstärkningsåtgärder och håltagning i Gullmarsplans betongdäck ha skett. Förutsättningar för detta är att busstrafiken har förskjutits söder ut i terminalen, att biljetthallen är ombyggd och att spårnivån på grön linje är anpassad för byggnation av schaktet.



Figur 1: Gul yta omfattar delar av befintlig station som behöver rivas för att ge plats åt nytt hisschakt till blå linje.

Redan under 2018 har en del mindre förberedelser startat, till exempel byggandet av en skyddsportal.

Under 2019 behöver anläggningsarbete omfattande förstärkningar, rivning, ombyggnad och efterföljande spont samt jordschakt starta för att samtliga förberedande moment ska kunna slutföras i tid. Dessa arbeten utförs i befintlig anläggning och kräver ingen ny järnvägsplan eller detaljplan.

På grön spårnivå behöver bland annat följande arbetsmoment utföras. Ombyggnad i teknikutrymmen, anpassning av installationer, förstärkning av pelare och bärande väggar, rivning av konstruktioner, pålning, spont och jordschakt. I biljetthallen utförs exempelvis ombyggnadsarbeten, anpassning av installationer, rivning av lokaler och konstruktioner.

I bussterminalen utförs bland annat förstärkningar på undersidan av bussdäcket, ombyggnadsarbeten, anpassning av installationer, ny rastlokal för förare, byggnation av nya trapp- och hissanslutningar samt rivning av lokaler och konstruktioner.

Ombyggnader och anpassningar av befintlig infrastruktur för spårbunden trafik kommer att utföras i ett flertal etapper och omfattas inte av detta beslut. Separat beslut för dessa arbeten tas i enlighet med Förvaltningens beslutsordning.

Överväganden

Omfattande utredningsarbete ligger till grund för slutsatsen om vilka arbetsmoment som behöver genomföras vid Gullmarsplan för att ansluta den nya plattformen för den blå linjen till befintlig stationsbyggnad. De tekniska begränsningarna är stora och frihetsgraderna avseende utformning är relativt små. Att utföra dessa planerade arbeten som förberedande moment är en förutsättning för att tidplanen för utbyggnad av tunnelbanan till Nacka och Söderort ska kunna innehållas. Arbetena bedöms sammantaget som kostnadseffektiva och tar hänsyn till befintlig infrastruktur.

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

Upphandling kommer ske genom förnyad konkurrensutsättning inom förvaltningens befintliga ramavtal för anläggningsarbeten och byggnadsarbeten. Konkurrensen bedöms som god. Vissa arbeten utförs av ansvarsmässiga skäl av trafikförvaltningens kontrakterade driftentreprenörer.

Upphandlingar av entreprenaderna planeras att påbörjas tidigast december 2018. Avtal kommer tecknas löpande från och med det första kvartalet 2019.

Behov av förändrat utförande under produktion till följd av avvikelser i befintlig anläggnings status jämfört med projekterat utförande bedöms som den största risken. Eftersom fullständiga relationshandlingar inte finns och alla anläggningsdelar inte är åtkomliga för undersökning innan produktionen startar så finns risk för detta, dock är det normalt vid ombyggnad av befintliga anläggningar av denna typ. Som entreprenadform är utgångspunkten därför utförandeentreprenader med mängdreglerade fasta å-priser. Det innebär att beställaren ansvarar för anläggningens status och beskrivningen av arbetsmoment. Därmed undviker beställaren att betala för risken för osäkerheter i anläggningen som entreprenören annars tar höjd för i sitt anbud. Genom mängdreglerade fasta å-priser betalar beställaren endast för den mängd arbeten som krävs utifrån anläggningens verkliga status. Utvärdering sker enligt lägsta pris efter att erforderliga kvalitetskrav utvärderats. Krav på hållbarhet och arbetsmiljö etcetera säkerställs genom krav i kontraktet och genom ett engagerat samarbete mellan beställaren och entreprenören under entreprenadskedet.

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 250 miljoner kronor (juni 2018 års prisnivå).

Grund för kostnadsbedömningen är den förslagshandling som är framprojekterad och det planerade genomförande, september 2018.

Entreprenadarbetena innehåller tekniska osäkerheter gällande till exempel status på befintlig anläggning och befintliga system vilka inte fullständigt kan undersökas i förväg. 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-, tillägs- 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 250 miljoner kronor i enlighet med förslag till beslut.

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 förvaltning
för utbyggd tunnelbana

Martin Hellgren
Avdelningschef
Avdelning Söder