

Trafikförvaltningen
Teknikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-04-20

Ärende
TN 2025-0890

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jon Sundh

Trafiknämnden
2026-05-26

Beslut om inledande av upphandling som avser ramavtal om spårväxlar och expertstöd

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Förvaltningschefen uppdras att genomföra upphandling av ramavtal avseende spårväxlar och expertstöd, inklusive att fastställa upphandlingsdokument, fatta beslut om tilldelning eller avbrytande samt ingå ramavtal och, inom ramen för förvaltningsuppdraget avseende bolaget, överlåta ramavtal till AB Storstockholms Lokaltrafik och förvalta ramavtalet.
2. Förvaltningschefen uppdras att utan beloppsbegränsning ingå sådana avropsavtal som ryms inom fastställd investerings-, drifts- och underhållsbudget.

Sammanfattning

Trafikförvaltningen har ett behov av att köpa spårväxlar för underhåll och bygge av spår och har därför tidigare genomfört en upphandling av ett ramavtal avseende spårväxlar som undertecknades i april 2022. Avtalet är gällande till våren 2027, med möjlighet att förlänga avtalet till våren 2030. Ett nytt ramavtal skulle möjliggöra en utökad och väldefinierad omfattning av vad för material som ingår, samt utöka avtalet att innefatta tekniskt stöd och projektering.

Bakgrund

Trafikförvaltningen har ett behov av att köpa spårväxlar och spårmaterial för underhåll och bygge av spår och har därför tidigare genomfört en upphandling av ett ramavtal avseende spårväxlar vid underhåll och nybyggnad av spår för

SL-trafiken. I april 2022 tecknade trafikförvaltningen nuvarande ramavtal om spårväxlar och spårmaterial med en avtalstid på fem år, vilket innebär att avtalet är gällande till våren 2027, med möjlighet till att förlänga avtalet ytterligare 1+1+1 år, till våren 2030.

Förvaltningens förslag och motivering

Inför att nuvarande ramavtal löper ur har trafikförvaltningen gjort en utvärdering om förlängningsoptionerna i det befintliga ramavtalet bör nyttjas och föreslår i stället att en ny upphandling av ramavtal genomförs. I det nya avtalet föreslås justeringar göras för att möta ett vidare behov av varor och tjänster än vad som omfattas av nuvarande avtal.

I befintligt ramavtal sammanställs ett behov av spårväxlar och underhåll för samtliga spårssystem som förvaltas av trafikförvaltningen, alltså tunnelbana, järnväg och spårväg, samt nyinvesteringar genom FUT och på pendeltägsdepåer. I SL:s spåranläggningar förekommer både spårväxlar som man kunnat definiera som standard samt så kallade udda spårväxlar med avvikande karaktär så som infallsvinkel och radie med mera. I bilagor till befintligt ramavtal specificeras endast standardspårväxlar och standardkomponenter gällande bland annat pris och kravspecifikation, vilket skapar svårigheter att beställa udda spårväxlar vad gäller projektering och leveranstid med mera.

I befintligt ramavtal finns förbestämda leveranstider baserat på antal spårväxlar, men vid beställning av udda spårväxlar gäller inte leveranstiderna, vilket medför att utrymme ges för sena leveransdatum och därtill ytterligare förseningar. De formuleringar kring vite vid försening av leverans gäller inte heller vid beställning av udda växlar, vilket skapar en osäkerhet vid beställning av udda spårväxlar och försvårar planeringen av arbete. Vissa delar av ramavtalet är därför i behov av att förtydligas för att klargöra vad som gäller. Ett nytt ramavtal skulle här möjliggöra en utökad och väldefinierad omfattning av vad för material som ingår, både standardspårväxlar, standardkomponenter, och specialbeställda spårväxlar, vad dessa har för kravspecifikation, hur de ska projekteras samt prissättas.

Därtill bör trafikförvaltningen se över avtalsmassan, samt utöka avtalet att innefatta avrop av konsulttimmar för tekniskt stöd och projektering, vilket skulle göra det mer effektivt och ändamålsenligt. Trafikförvaltningen har behov av tekniskt stöd – exempelvis vid behov av utredning i befintliga spårväxlar i anläggningen, så som framtagande av underhållstoleranser, det vill säga

acceptabla avvikelser för geometri, funktion och slitage. Det finns även behov av stöd med åtgärdsförslag vid yttre fel i anläggningen som kan påverka en spårväxel. Behov finns även av stöd vid framtagande av underhållsinstruktioner vad gäller spårväxlar. Utöver detta saknas även möjlighet till förprojektering eller inmätning i spår inför beställning av ny spårväxel, vilket skulle kunna hanteras genom möjlighet till avrop av inskanning av befintlig spårväxel.

I trafikförvaltningens förvaltningsplaner har ett stort behov av ersättningsinvesteringar kopplat till spårväxlar identifierats. Befintligt ramavtal innehåller en maximal möjlig avropsvolym under den sammanlagda avtalstiden som inte beräknas vara tillräcklig för en förlängning av avtalet. Utan ett giltigt ramavtal riskerar det att underhåll, såväl planerat som akut, uteblir – ett giltigt ramavtal som uppfyller systemens fulla behov av både material och expertstöd möjliggör vidmakthållande av systemen och minskar risken för oönskade trafikstörningar.

Sammantaget bedöms en upphandling av ett nytt ramavtal med justerat innehåll och villkor öka genomförandeförmågan och möjliggöra en mer effektiv förvaltning.

Ekonomiska konsekvenser

Eftersom samtliga kostnader vid avrop på ramavtal hanteras inom ramen för berört investeringsprojekt eller inom beslutad budget för underhåll, bedöms de ekonomiska konsekvenserna som oförändrade.

Ett nytt ramavtal om spårväxlar och expertstöd med en avtalstid på 8 år beräknas behöva en maximal avropsvolym omkring 541 miljoner kronor. Volymen inkluderar behovet av spårväxelbyte i såväl tunnelbana, järnväg, spårväg och pendeltågsdepåer, komponentbyte vid underhåll av spårväxlar samt det kvarstående förväntade behovet hos förvaltning för utbyggd tunnelbana. I kalkylering är hänsyn taget till genomförandeförmågan internt, kapaciteten hos entreprenörer samt behovet i anläggningen.

Riskbedömning

Beslutet är förknippat med följande risker:

- Otydlig utformning av avtalsvillkoren kan leda till tolkningsproblem och avtalskonflikter. Villkor och krav bör således vara tydliga och väl anpassade till verksamheten och ramavtalets syfte.

Trafikförvaltningen
Teknikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-04-20

Ärende
TN 2025-0890

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- Otillräcklig konkurrens kan innebära ett begränsat urval av leverantörer, vilket kan leda till högre priser. Kraven i avtalet bör utformas ändamålsenligt för att inte utestänga potentiella leverantörer.
- Överprövning av upphandlingen kan leda till förseningar i upphandlingsprocessen och införandet av det nya ramavtalet. Trafikförvaltningen bör säkerställa att upphandlingen följer lag (2016:1 146) om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF) och rättspraxis, samt att kravställningen och utvärderingsmodellen är tydlig och transparent.

Säkerhetskonskvenser

Beslutet medför inga förändrade säkerhetskonskvenser. Nödvändiga åtgärder har vidtagits för att säkerställa att relevanta krav på säkerhetsskydd efterlevs. All erforderlig dokumentation har upprättats för att möjliggöra inledande av upphandling.

Konskvenser för miljön

Inom avtalsområdet föreligger konskvenser för miljön. Dessa hanteras inom nuvarande riktlinjer och rutiner avseende miljömässig påverkan såsom miljö och arbetsmiljö. Avtalet sätter tydliga krav på leverantören att följa samtliga av trafikförvaltningens, samt övriga relevanta myndigheters, gällande krav.

Sociala konskvenser

Beslutet bedöms inte medföra några sociala konskvenser.

Upphandlingsstrategi

Upphandling genomförs enligt lag (2016:1 146) om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF). Upphandlingsförfarande: förhandlat förfarande med föregående annonsering.

Upphandlingen planeras att starta under våren 2026, med planerad tilldelning våren 2027.

För att säkerställa rätt förmåga för att kunna utföra uppdraget så kommer krav på teknisk och yrkesmässig samt ekonomisk kapacitet ställas på ansökanden som vill lämna anbud på uppdraget. Tilldelningsgrund för upphandlingen är det ekonomisk mest fördelaktiga anbudet.

Påverkan förvaltning för utbyggd tunnelbana

Beslutet bedöms inte medföra några konskvenser för förvaltning för utbyggd tunnelbana, då befintligt ramavtal används i dagsläget. Beräkning av maximal

Trafikförvaltningen
Teknikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-04-20

Ärende
TN 2025-0890

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

avropsvolym för det nya ramavtalet har gjorts med beaktande av det kvarstående förväntade behovet hos förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande

Skickas till

-

Erik Norling
Förvaltningschef

Jon Sundh
Avdelningschef
Teknikavdelningen