

Trafiknämnden  
2026-02-18

## **Information – ny upphandlingsstrategi Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö.**

### **Ärendebeskrivning**

Den 25 november 2025 beslutade Trafiknämnden om delegation till förvaltningschef för Förvaltning för utbyggd tunnelbanan gällande genomförande av upphandlingar och avrop av berg- och anläggningsarbete för Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö. (FUT 2025-0535)

Som underlag presenterades förvaltningens upphandlingsstrategi och entreprenadindelning för de inledande berg- och anläggningsarbeten som delegationsbeslutet omfattade.

Efter detta har förvaltningen justerat upphandlingsstrategin för de aktuella arbetena. Förändringarna görs för att minska projektets risker gällande tid, kostnad och innehåll kopplade till projektets övergripande mål

Detta informationsärende redogör för bakgrund, vilka förändringar som gjorts samt vilka fördelar det medför.

## Bakgrund

Förvaltning för utbyggd tunnelbana arbetar utifrån en fastställd upphandlingsstrategi för Gul linje till Älvsjö. Det första som upphandlas är berg- och anläggningsarbeten. I korthet så har den strategin byggts på att större bergarbeten (arbetstunnlar undantaget) delas upp i sex större entreprenader.

- **TBM-entreprenad**

Spårtunnlarna som borrar ut med tunnelborrmaskiner (TBM), tillsammans med Årstabergs station utgör det största kontraktet.

- **Stationsentreprenader**

Bergentreprenaderna för varje station (Älvsjö, Östbergahöjden och Årstafältet Liljeholmen och Fridhemsplan)

Efter det följer upphandlingar av bygg- och installationsarbeten samt linjens trafiksystem (till exempel signalsystem och fordon).

I samband med att projektet utvecklats vidare, har ett antal risker identifierats som lett fram till ett beslut att se över upphandlingsstrategin.

### Följande risker har identifierats:

1. I nuvarande planering upphandlas några stationsentreprenaderna efter det att TBM-kontraktet är tilldelat. En överprövning på någon av dessa riskerar därför att få stora och kostsamma konsekvenser på TBM-entreprenaden som i allt väsentligt drabbas av stillestånd under tiden som överprövningen pågår.
2. Tidplanen är snäv, och en försening i en stationsentreprenad under genomförande (stationsentreprenaden för Fridhemsplan undantaget) kommer omedelbart att påverka TBM-entreprenaden vilket leder till merkostnader för stillestånd eller behov av ny planering. Alternativt kan projektet tvingas till en förhandling för att accelerera ett kontrakt för att undvika ännu större konsekvenser på TBM-kontraktet. Denna förhandling görs då utifrån ett ogynnsamt läge.
3. Det är tekniskt möjligt att genomföra vissa arbetsmoment i stationsentreprenaderna efter det att första eller båda TBM:erna har passerat. Detta skulle ge en viss grad av flexibilitet gällande tider. Denna flexibilitet bli dock svår att utnyttja om stationsentreprenören inte har tillgång till arbetsområdet efter det att tunnelborrmaskinerna kommit fram/passerat.

4. Erfarenheter från tidigare upphandlingar och projekt visar att entreprenader med starka tidsmässiga och tekniska beroenden skapar betydande samordningsutmaningar när de upphandlas separat. Detta har i flera fall lett till fördröjningar och ökade gränsdragningsdiskussioner, eftersom entreprenörer saknar tillräckliga möjligheter och drivkrafter att säkra framdriften mellan olika entreprenörer.

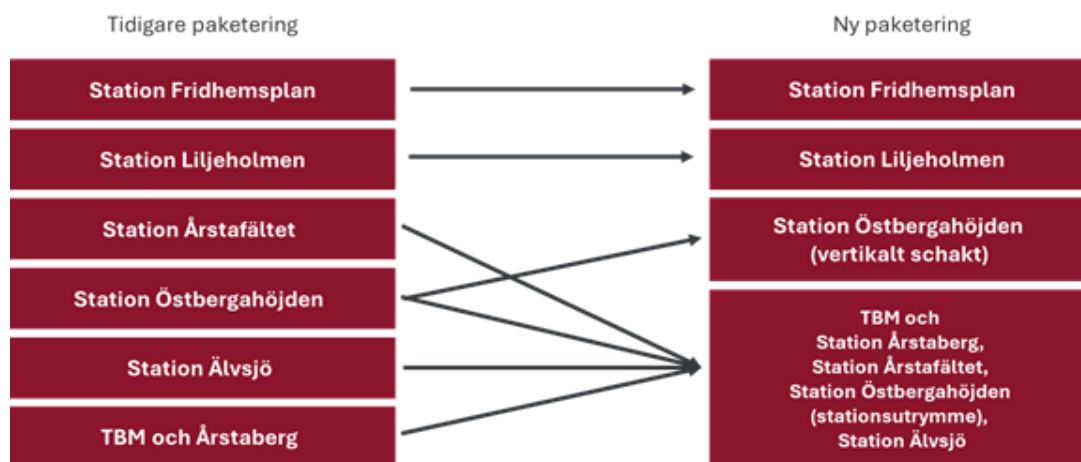
## **Förändrad strategi och paketering av entreprenader**

Efter en analys har förvaltningen beslutat att revidera upphandlingsstrategin gällande kommande berg- och anläggningsentreprenader för att minska de identifierade riskerna.

Beslutet innebär att fyra stationsentreprenader slås samman med TBM-entreprenaden och handlas sammanhållet.

Förändringen innebär att:

- **TBM-entreprenaden omfattar tunneldrivning med TBM samt fyra stationer**  
Kontraktet omfattar detaljprojektering och byggande av tunnlar med TBM-teknik från depån i Älvsjö till Fridhemsplan, samt utsprängning av fyra berggrum för stationerna Älvsjö, Östbergahöjden, Årstaberg och Årstafältet. Vid kontraktstart kommer inledande entreprenader att vara genomförda och de utgör startpunkter för kontraktsarbetena: Startgrop för TBM, Arbetstunnlar i Älvsjö och Årstaberg, Vertikalt schakt ner till stationsnivå vid Östbergahöjden, Vertikalt schakt genom jordlagren vid Årstafältet.
- **Östbergahöjden (schaktet)** utförs som separat entreprenad.
- **Liljeholmen och Fridhemsplan** ligger kvar som separata entreprenader.
- **Övriga bergentreprenader** (arbetstunnlar och geokonstruktioner) påverkas inte



## Fördelar med ny strategi

- **Minskad risk för stillestånd på grund av överklagade tilldelningar.**  
Genomförande av stations-bergrum och TBM-tunnlar är beroende av varandra. En överklagan eller annan försening av ett kontrakt genererar stillestånd på TBM-entreprenaden. Med denna lösning elimineras överprövningsrisken
- **Enklare samordning av gränssnitt**  
Arbeten med stations-bergrum behöver inte avslutas helt innan TBM anländer. Med samma entreprenör kan tunnelbormaskinen samordnas med genomförandet av bergrummen. Med olika entreprenörer på samma plats försvåras denna samordning.
- **Färre upphandlingar – fokuserad process**  
TBM-entreprenaden handlas upp genom en gedigen process där förvaltningen så långt det är möjligt kan säkerställa att en väl förberedd entreprenör handlas upp. Med denna sammanslagning inkluderas en större andel av kontrakten i denna process.

## Risker med ny strategi

Den reviderade entreprenadindelningen medför förändrade marknadsförutsättningar i ett sent skede av processen. Bedömningen är dock att risken kan mitigeras genom proaktiv kommunikation och nyttjande av etablerade informationskanaler.

I samband med ompaketeringen av upphandlingarna ser vi även över hur vi kan skapa bättre förutsättningar för seriösa anbudsgivare och stärka drivkrafterna för

ökad framdrift i entreprenaderna.

Sammanfattningsvis bedöms förändringen innebära betydande riskminimeringar. Både kopplade till gränssnitt mellan entreprenader samt påverkan av eventuella överklaganden under upphandlingsprocessen. Förändringen bedöms också skapa ett för marknaden mer attraktivt uppdrag – vilket ökar chansen för många bra anbud.

Förvaltningschef  
för utbyggd tunnelbana