

Trafikförvaltningen
Teknikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-09-09

Ärende
TN 2026-0549

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jon Sundh
jon.sundh@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2026-10-21

Beslut om inledande av upphandling som avser ramavtal om prefabricerade betongelement

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Förvaltningschefen uppdras att genomföra upphandling av ramavtal avseende prefabricerade betongelement, 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

Det finns ett stort behov av spårbyten inom trafikförvaltningens anläggning, främst längs spårvägarna där det är blandtrafik. Därmed finns behov av att upphandla prefabricerade betongelement för spår i gatumiljö, depåer och plankorsningar. Idag hanteras behovet genom separata upphandlingar inom projekten, med stor fokus på kravställning vad gäller teknik och miljö.

Det finns tydliga fördelar med ett ramavtal, eftersom det kan säkerställa att anläggningen uppfyller ställda krav samt förenkla och effektivisera beställningar inom projekten.

Bakgrund

Trafikförvaltningen har ett behov av att upphandla prefabricerade betongelement för både underhåll och nybyggnation av spår i gatumiljö, samt inom depåer och plankorsningar. Behovet omfattar både vignolräl och gaturäl, där gaturäl främst används i gatumiljöer där spåret integreras i vägbanan och möjliggör samtrafik, och vignolräl (traditionell järnvägsräl) som används i huvudsak på avskilda spårområden och banvallar. De prefabricerade betongelementen är så kallade kant-mot-kant-element, och består av betongplattor som har nedsänkta kanaler för rälsen samt infästningspunkter. Detta möjliggör justeringar av rälsen, och betongelementen kan användas i både gatuspår samt plankorsningar. Idag hanteras behovet genom upphandling inom respektive projekt, med stor fokus på kravställningen vid upphandling för att möta våra krav, både tekniska såväl som miljökrav.

Betongspår bedöms vara den mest lämpliga lösningen för sträckor med blandtrafik, eftersom tung gummihjulstrafik annars kan medföra betydande slitage på anläggningen. Genom elementen fördelas laster från fordon och vagnar jämnare ner i konstruktionen, vilket bidrar till minskat slitage på både spår och underbyggnad. Konstruktionen ger även bättre förutsättningar för underhåll, då rälsen blir mer lättåtkomlig vid spårbyten. Rälsen kan bytas utan att befintlig betongkonstruktion behöver bilas eller rivas, vilket minskar både arbetstid och påverkan på anläggningen. Arbetsmetoden innebär även minskat behov av omfattande trafikavstängningar jämfört med platsgjuten betong, vilket medför ett mer kostnadseffektivt underhåll och mindre trafikpåverkan.

Prefabricerade betongelement har ång livslängd, vilket innebär lägre livscykelkostnader och färre omfattande reinvesteringar över tid. Ytterligare en fördel är flexibiliteten vid framtida arbeten. Vid exempelvis ledningsarbeten eller akuta åtgärder är det enklare för kommuner och andra intressenter att komma åt under banan, eftersom enskilda element kan lyftas bort på en begränsad sträcka utan att hela betongkonstruktionen behöver byggas om eller gjutas på nytt.

Förvaltningens förslag och motivering

Det finns ett stort behov av spårbyten inom trafikförvaltningens anläggning. De största behoven finns längs spårvägarna där det är blandtrafik, men även inom depåer och på andra banor. Många av dessa åtgärder förväntas genomföras som etappindelade projekt inom ett program. I detta sammanhang finns tydliga fördelar med ett ramavtal, eftersom det kan säkerställa att anläggningen

uppfyller ställda krav samt förenkla och effektivisera beställningar inom projekten.

Ett ramavtal om prefabricerade betongelement bör utformas att även omfatta angränsande detaljer för att säkerställa kompatibilitet och förenklad hantering när det används. Ramavtalet bör således inkludera prefabricerade betongelement, befästningar, isolering av räl, tätningssmassa samt möjligen bullerdämpande mattor som tillägg. Ramavtalet är tänkt att begränsas till leverans av material samt tekniskt stöd, och inte inkludera någon installation i anläggningen.

Ett ramavtal om prefabricerade betongelement med en avtalstid på 8 år beräknas behöva en maximal avropsvolym omkring 288 miljoner kronor. Volymen inkluderar identifierade behov av spårbyte inom spårväg, samt behov av plankorsningsbyten inom både spårväg och järnväg.

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.

Jämfört med enskilda upphandlingar ger ett ramavtal normalt fördelar genom att kostnaderna för administration minskar för upphandling, avtalshantering och inköp.

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.
- 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 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.

Trafikförvaltningen
Teknikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-09-09

Ärende
TN 2026-0549

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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 hösten 2026, med planerad tilldelning under 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.

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande

Skickas till

-

Trafikförvaltningen
Teknikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-09-09

Ärende
TN 2026-0549

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Erik Norling
Förvaltningschef

Jon Sundh
Avdelningschef
Teknikavdelningen