Trafikförvaltningen
Teknikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-08-17

Ärende
TN 2026-0365

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jon Sundh
jon.sundh@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2026-09-29

Beslut om inledande av upphandling av ramavtal för spärrar inklusive reservdelsförsörjning

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Förvaltningschefen uppdras att genomföra upphandling av ramavtal avseende leverantör av spärrar samt reservdelar, 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 följer av ramavtal enligt punkten 1 och som ryms inom fastställd investerings-, drifts- och underhållsbudget.

Sammanfattning

Tidigare ramavtal för inköp och installation av spärrar ”Ramavtal spärrar” löpte ut 2024. Det finns ett ökande utbytesbehov då 1 000 av dagens 1 450 installerade spärrar passerar sin tekniska livslängd (17 år) under kommande femårsperiod. Högt slitage på centrala knutpunkter samt avsaknad av avtal för reservdelsförsörjning ökar risken för sjunkande teknisk tillgänglighet framöver. Därutöver har förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) ett behov av cirka 160 spärrar utifrån utbyggnad av tunnelbanan.

Trafikförvaltningen anser därför att det finns behov av att upphandla ett ramavtal avseende ny leverantör av spärrar inklusive reservdelsförsörjning. Den

övergripande inriktningen är en (1) leverantör, avtalstid om 8 år och ett ramavtalstak på 370 miljoner kronor för att täcka regionens bedömda behov.

Bakgrund
Tidigare ramavtal ”Ramavtal spärrar” med Gunnebo Entrance Control, löpte ut 2024. Trafikförvaltningen har därmed inget gällande avtal med en leverantör av spärrar.

Det finns i dagsläget cirka 1 450 spärrar i främst tunnelbane- (77,5 %) och pendeltågstrafiken (22,5 %). Nuvarande spärrar är av typerna Automatic Systems TGH och Gunnebo MFP (gen 3).

Utifrån analyser med antaganden om en teknisk livslängd på 17 år bedömer trafikförvaltningen att det finns ett stort utbytesbehov under kommande 10-årsperiod. Drygt 100 spärrar har passerat den tekniska livslängden och ytterligare drygt 900 spärrar kommer passera sin tekniska livslängd under kommande 5 år. Spärrarnas faktiska livslängd påverkas av resenärsbelastning och brist/avsaknad av reservdelar då tillverkning upphört eller teknik blivit föråldrad. De faktiska utbytesbehoven bedöms därför löpande utifrån respektive spärrs skick och status.

Därutöver finns ett behov från FUT om cirka 160 spärrar för nyinstallation.

Förvaltningens förslag och motivering
Trafikförvaltningen anser att det finns ett behov att upphandla ett ramavtal avseende leverantör av spärrar med tillhörande reservdelsförsörjning för att säkerställa förutsättningar för kommande 8 års behov av utbyten och nyinstallationer.

Den övergripande inriktningen för upphandlingen är:
- En leverantör (”strategisk partner”)
- En beprövad produkt
- Avtalet täcker nödvändiga spärrtyper och regionens totalt bedömda behov av spärrar
- Avtalstid 8 år
- Ramavtalstak 370 miljoner kronor
- Kravställning:
    - motsvara dagens spärrar avseende funktion, brand- och utrymningskrav

    - kan integreras mot kommande biljett- och betalutrustning
    - eventuellt bättre funktionalitet avseende sensorer för att identifiera resenärer samt flexibel konfigurering av in-/utpassage
- Reservdelsförsörjning under installerade spärrars tekniska livslängd
- Option på installations- och utbytestjänster av spärrar
- Trafikförvaltningen garanterar inga volymer för ramavtalet

Om inte utbytesförutsättningarna kan säkerställas kan trafikförvaltningen förvänta sig försämrad teknisk tillgänglighet och ökade kostnader för avhjälpande och planerat underhåll. Därutöver förväntas ökande problem i anskaffning av reserv- och utbytesdelar dels på grund av att modellerna inte tillverkas längre och för att trafikförvaltningen inte har något gällande reservdelsavtal med tillverkarna. Effekterna bedöms först/främst uppstå inom tunnelbana på spärrlinjer med äldre spärrar och höga flöden av resenärer, t.ex. knutpunkter som Fridhemsplan, T-Centralen, Slussen, Gullmarsplan och Alvik.

Utifrån ett drift- och underhållsperspektiv är det också önskvärt att behoven från FUT kan säkerställas då det ger ett enhetligt förvaltningsbestånd och kostnadseffektivitet för regionen i stort.

Drift och underhåll av spärrar kommer att ske genom tidigare tilldelat avtal för Drift och Underhåll av spärrar och spärrluckor UH2026 som är under etablering med planerad avtalsstart oktober 2027.

Trafikförvaltningen genomförde under april-maj 2026 en Request for Information (RFI) för att utvärdera produkt- och leverantörsmarknaden för spärrar. Detta för att säkerställa en förståelse för produkt- och leverantörsmarknaden för att kunna ställa lämpliga krav samt mitigera identifierade risker.

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

Upphandlingen planeras preliminärt starta i början av Q4 2026 med planerad tilldelning i mitten av Q2 2027.

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

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

Föreslaget ramavtalstak är 370 miljoner kronor baserat på bedömd total avtalsvolym över 8 år inkluderande:

- bedömt behov av spärrar under avtalstiden för regionen
- schablonbaserad reservdelskostnad
- bedömd indexreglering av priser under avtalstiden
- bedömd riskmarginal avseende anbudspriser och volymer
- option för installations- och utbytestjänster

Omfattningen av och tidplanen för ett eventuellt reinvesteringsprogram är föremål för särskild utredning och beslut.

Riskbedömning

- Risk för ökande drift- och underhållskostnader om upphandlingen försenas samt reservdelsbrist
- Risk för ökande driftstörningar
- Integrationsproblem mellan ny spärrtyp och ny biljett- och betalutrustning
- Ökad kostnad för anpassning av biljetthall (kablage, placering, etc) om spärrens utformning avviker från nuvarande typ
- Ny spärrtyp kräver utbytesstrategi då hela spärrlinjer måste bytas ut samtidigt

Riskmitigering

- Drift- och underhållsavtal för Spärrar (UH2026), med driftstart oktober 2027, har tecknats innehållande högre krav på långsiktig underhålls-planering, analys av felavhjälpning och anpassning av drift som tillfälligt kan kompensera för en försämrad driftsituation.
- En diskussion med leverantörsmarknaden (RFI) har genomförts för att säkerställa en aktuell förståelse för möjliga leverantörer och produkter.

- En behovsanalys har under 2026 genomförts, utkast till kravställning tagits fram samt resurser säkrats för att förbereda för en snabb start av upphandlingsprojektet vid ett eventuellt beslut.
- En nära dialog kommer föras mellan en upphandling av spärrleverantör och den pågående upphandlingen av ny biljett- och betalutrustning för att säkerställa att kraven är anpassade.
- Krav kommer att ställa på spärrarna fysiska utformning för att minimera kostnader för anpassning av biljetthall.

Säkerhetskonsekvenser
beslutet innebär inga/oförändrade säkerhetskonsekvenser. Kravställningen anpassas mot trafikförvaltningens riktlinjer.

Konsekvenser för miljön
Beslutet innebär oförändrade miljökonsekvenser. Kravställningen anpassas mot trafikförvaltningens riktlinjer.

Sociala konsekvenser
En tilldelad leverantör ska följa Regionens Uppförandekod för leverantörer. Upphandlingsprojektet ställer om tillämpligt krav på att tillverkningen av spärrar inte får ske i länder med index 5 eller högre enligt ITUC Global Rights index för att säkerställa social hållbarhet.

Påverkan förvaltning för utbyggd tunnelbana
Möjlighet för FUT att avropa spärrar på ramavtal.

Beslutsunderlag
- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande

Skickas till
-

Jon Sundh
Avdelningschef
Teknikavdelningen

Erik Norling
Förvaltningschef TF