

RAPPORT

# Sammanfattning av Marknadsdialog

Tvärförbindelse Södertörn  
TSE502 - Förberedande arbeten vid tunnelpåslag,  
Utförandeentreprenad  
Maj 2026



## **Trafikverket**

Postadress: Solna Strandväg 98, 171 54 Solna

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Marknadsdialog 2026–05, TSE502 Förberedande arbeten vid tunnelpåslag

Författare: Mount Sebastian, PRötsp

Dokumentdatum: 2026-05-18

Ärendenummer: TRV 2023/102057

Kontaktperson: Donna Dang, ILMö2

# Innehåll

<b>TSE502 – Förberedande arbeten vid tunnelpåslag .....</b>	<b>4</b>
Upphandlingstid och underlag .....	4
Mervärden .....	4
Bonus och vite .....	5
Sysselsättningskrav .....	5
Byggtid, index och förskott .....	6
Organisation .....	6

# TSE502 – Förberedande arbeten vid tunnelpåslag

Trafikverket har under maj 2026 genomfört marknadsdialoger inför kommande upphandling av TSE502 – *Förberedande arbeten vid tunnelpåslag*. I föreliggande rapport redovisas Trafikverkets frågeställningar och leverantörernas samlade svar. Följande ämnen diskuterades:

- Upphandlingstid och underlag
- Mervärden
- Bonus och Vite
- Sysselsättningskrav
- Byggtid, index och förskott
- Organisation

Ingen information som är redovisad i denna rapport kan garanteras att ingå i kommande upphandlingsprocess.

## Upphandlingstid och underlag

Anbudstiden för TSE502 kommer vara ca 3–4 månader, samtliga leverantör bedömer denna anbudstid som rimlig för att ta fram ett genomarbetat anbud.

I upphandlingen kommer informationshandlingar som ämnesområdesmodeller och skedesplaner att användas. Entreprenörerna har generellt en positiv syn på detta då det kan ge en ökad förståelse för projektets omfattning och genomförande, ju mer relevant information som tillhandahålls desto bättre förutsättningar ges för att skapa välgrundade anbud.

Samtidigt betonar flera att det måste vara tydligt vilka handlingar som ska ingå i upphandlingen och vad som enbart är för information. Några menar att det finns en oro för att underlaget kan vara otydligt eller missvisande vilket kan ge feltolkningar och osäkerheter i anbudssumman, särskilt om omfattningen visar sig vara mer komplex än man tidigare hade bedömt. Vissa anser att det är onödigt att ta med handlingar som inte påverkar anbudssumman, speciellt när beställaren inte tar ansvar för det som står i underlaget.

## Mervärden

Generellt är leverantörerna positiva till användningen av mervärden för en entreprenad som TSE502 då det möjliggör att man inte enbart utvärderar utifrån

pris. Detta innebär att entreprenörer som har lämnat ett för lågt anbud kan sorteras bort. Det ses som särskilt viktigt i projekt med hög komplexitet eller med stora trafikpåverkningar, där arbetsmiljö är en central faktor, att oseriösa aktörer sällas bort.

Leverantörerna menar att om mervärden ska användas som bedömnings sätt för entreprenaden så måste bedömningskriterierna som används vara tydliga, transparenta och objektiva. Det är viktigt att kunna förstå hur bedömningen ska gå till och vilka faktorer som ger högre poäng. Flera har haft erfarenhet att arbeta med mervärden men i slutändan var det ändå pris som avgjorde helt vem som blev tilldelad kontraktet.

En rimlig viktning mellan mervärden och pris är enligt leverantörerna mellan 30 och 50%, pris kommer väga mest men med denna viktning tydliggörs det att mervärden har en stor betydelse för kontraktsgivning.

## **Bonus och vite**

Genomgående bland leverantörerna finns en positiv syn på bonus kopplad till att behålla nyckelroller särskilt i kortare projekt som TSE502. Samtidigt efterfrågas viss flexibilitet vid exempelvis pensionering eller när resurser utvecklas och kliver in i större roller under projektets gång. Det lyfts också som viktigt att både leverantören och beställaren kan säkerställa ett kontinuerligt arbete genom projektets gång genom att behålla nyckelroller, detta ska gälla för båda parter och inte bara leverantören.

Allmänt så upplevs bonus -och vitesmodeller som ett bra styrmedel, särskilt kopplat till klimatkrav. För att detta ska kunna gå att genomföra är det nödvändigt att nivåerna är realistiska och möjliga att uppnå, det fungerar inte att beställaren kravställer något som ännu inte finns ute på marknaden. Samtidigt betonar flera vikten av att bonusen är tillräckligt attraktiv för att skapa rätt incitament och motivera entreprenören att sträva efter att uppfylla kravet. Bonusen måste utformas så att det inte blir mer fördelaktigt att acceptera viten än att avsätta tid och resurser för att uppnå bonus. Det uttrycktes även önskemål om att ange maxviten i kontraktet.

## **Sysselsättningskrav**

Synen på sysselsättningskrav för ett projekt av den här storleken varierar något mellan leverantörerna. Vissa ser dem som rimliga och viktiga, särskilt för offentliga entreprenader för att sätta press på marknaden att få in fler på arbetsmarknaden. Flera uppger att de har erfarenhet och arbetssätt framtagna för att uppfylla sysselsättningskravet från beställaren.

Andra leverantörer menar att sysselsättningskrav kan vara en utmaning i mindre projekt då man eftersträvar en mer slimmad organisation och om man ska ta in resurser för att uppfylla sysselsättningskravet riskerar man att ta tid från produktion för att istället handleda. Flera föredrar att man tar in praktikanter eller lärlingar framför personer som länge har varit utanför arbetsmarknaden.

Det lyfts även att entreprenader av den här storleken kanske är mindre lämpade för ett omfattande sysselsättningskrav och därför bör kravnivån anpassas efter projektets omfattning.

## **Byggtid, index och förskott**

Den estimerade byggtiden för TSE502 är ca 1,5–2 år vilket överlag av leverantörerna bedöms som rimligt och hanterbart. Flera lyfter dock att hänsyn behöver tas till arbetet med KC-pelare, som är svårare att genomföra under årets första kvartal och hoppas att man tar med säsongsberoende förutsättningar i planeringen.

Det finns ett tydligt stöd för indexreglering och särskilt utvalda indexkorgar för material med stora prisvariationer, exempelvis stål, betong och bitumen. De flesta leverantörer är överens om att det bästa skulle vara om index utgick från anbudsmånad och att justeringar sker månadsvis under produktionstiden.

Majoriteten av leverantörerna ser positivt på förskottsbetalning eftersom uppstartsfasen innebär stora kostnader innan faktureringen kan ske. Många upplever annars att de behöver ligga ute med ganska mycket pengar under flera månader. Det efterfrågas av flera att man är tydlig i kontraktet med betalningsvillkor och faktureringsvillkor och försöker reglera långa ledtider som utifrån erfarenhet är vanligt i Trafikverkets-projekt. Några lyfter också att det är positivt när innehållna medel tas ut i slutet av entreprenaden.

## **Organisation**

Samtliga leverantörer lyfter hur viktigt det är att ha ett nära och prestigelöst samarbete mellan beställare och leverantör. Ett återkommande tema är vikten av att skapa ett gemensamt arbetssätt där parterna arbetar som ett lag snarare än utifrån ett ”vi och dem”-perspektiv. Flera ser, utifrån tidigare erfarenhet, positivt på diverse samverkansmodeller, samverkansledare och även gemensamma workshops som stöd för att skapa en bra samsyn mellan leverantör och beställare.

Ett gemensamt tema bland de flesta leverantörer var de positiva egenskaper samlokalisering medför, att man har fasta dagar tillsammans och regelbundna byggmöten vilket skapar ett bättre samarbete mellan parterna. Gemensamma byggbodar förbättrar kommunikationen och möjliggör snabbare hantering av frågor ute i produktionen.

Samtidigt så betonas det att för att uppnå en bra kommunikation med beställaren så måste det vara tydligt vem som har mandat och vem som ska kunna besvara på frågorna på plats. Flera leverantörer har upplevt otydliga beslutsvägar i stora anläggningsprojekt, detta riskerar att skapa ineffektivitet och stora förseningar. Bygglidare och de som jobbar nära produktionen måste ha tillräckliga mandat för att kunna hantera frågor direkt för att hindra att bygget står still i onödan.

Trafikverket riktar ett stort tack till de som kunde delta i marknadsdialogerna.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

**[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)**