

RAPPORT

Sammanfattning av Marknadsdialog

Tvärförbindelse Södertörn
TSE301 - Trafikplats Kästa, Totalentreprenad
Mars 2026



Trafikverket

Postadress: Solna Strandväg 98, 171 54 Solna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 2 Intern

Dokumenttitel: Marknadsdialog 2026-03, TSE301 Trafikplats Kästa

Författare: Awn Rim Fares, PRytsp

Dokumentdatum: 2026-03-13

Ärendenummer: TRV 2023/102042

Kontaktperson: Donna Dang, ILMö2

Illustration: Översiktsbild av TSE301 Trafikplats Kästa.

Innehåll

TSE301 Trafikplats Kästa.....	4
Mervärden	4
Sysselsättningsskapande åtgärder	5
Masshantering	5
Kontraktsvillkor	6
Samverkan	7
Övrigt	8

TSE301 Trafikplats Kästa

Trafikverket har under mars 2026 genomfört marknadsdialoger inför kommande upphandling av rubricerad entreprenad. I föreliggande rapport redovisas Trafikverkets frågeställningar och leverantörernas samlade svar. Följande ämnen diskuterades:

- Mervärden
- Sysselsättningsskapande åtgärder
- Masshantering
- Kontraktsvillkor
- Samverkan

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

Mervärden

Trafikverket avser att utvärdera inkomna anbud utifrån pris och kvalitativa egenskaper som tilldelningskriterier, med en viktning där pris utgör 70 procent och kvalitet 30 procent. Utvärderingen av kvalitet kommer att delas upp i en skriftlig och en muntlig del.

Den skriftliga delen kommer att omfatta områdena organisation och kompetens, projekteringsstyrning, produktionsstyrning samt omgivningspåverkan. Den muntliga delen kommer att bestå av frågeställningar som utgår från entreprenadens omfattning och innehåll.

Sammanfattningsvis är leverantörerna positiva till det föreslagna upplägget med en utvärdering baserad på både pris och kvalitet samt en uppdelning i skriftlig och muntlig del. Flera anser att viktningen 70/30 mellan pris och kvalitet är en rimlig balans, även om några menar att kvaliteten skulle kunna ges något större vikt för att bättre spegla det arbete som ligger bakom anbudets kvalitativa delar.

Den muntliga delen uppfattas generellt som ett bra komplement till den skriftliga delen och ger entreprenörerna möjlighet att visa hur organisationen arbetar, hur samarbete fungerar i praktiken och hur olika frågeställningar hanteras. Samtidigt betonas vikten av tydlighet kring vilka områden frågorna kommer att beröra samt vilka roller som bör delta, för att skapa rätt förutsättningar och en rättvis bedömning.

De föreslagna mervärdesområdena bedöms i huvudsak som relevanta. Samtidigt lyfter flera leverantörer att klimat och hållbarhet, arbetsmiljö, riskhantering samt

samverkan mellan beställare och entreprenör är viktiga aspekter som Trafikverket bör inkludera i utvärderingen. Ytterligare medskick till Trafikverket är att flera leverantörer önskar få presentera entreprenadens genomförande i samband med den muntliga delen av mervärdesutvärderingen.

Flera leverantörer framhåller även vikten av transparens i utvärderingsmodellen och tydlighet kring vad som efterfrågas i genomförandebeskrivningen. När det gäller den skriftliga delen förespråkas generellt en begränsning av antal sidor för att premiera genomtänkta mervärdesbeskrivningar.

Sysselsättningsskapande åtgärder

Trafikverket avser att i kontraktet ställa krav på sysselsättningsskapande åtgärder riktade till dels personer som är arbetslösa och inskrivna vid en arbetsförmedling i minst en(1) månad, dels personer som ska genomföra praktik eller lärlingsperiod inom ramen för utbildning eller efter anvisning av en arbetsförmedling.

Trafikverket föreslår krav innebärande att entreprenören ska tillhandahålla totalt tio platser, fem anställningar och fem praktikplatser.

Leverantörerna är generellt positiva till kravet på sysselsättningsskapande åtgärder och flera bedömer att nivån om fem anställningar och fem praktikplatser är rimlig nivå för en entreprenad med den här storleken och kontraktstid om ca 4,5 år. Flera leverantörer menar att upplägget är genomförbart då sysselsättningsskapande åtgärder hos underleverantörer också får medräknas i bedömningen av kravuppfyllelsen.

Samtidigt lyfter flera leverantörer vissa praktiska utmaningar. Byggarbetsplatser innebär ofta riskfyllda arbetsmoment som kräver rätt kompetens och erfarenhet, vilket gör att det kan vara resurskrävande att ta in personer som står långt från arbetsmarknaden. Flera betonar också vikten av handledning och att hitta lämpliga arbetsuppgifter, vilket ställer krav på organisationen.

En återkommande synpunkt är att det i praktiken kan vara svårare att ordna praktikplatser än anställningar, medan andra menar att praktik och trainee-liknande upplägg kan vara lättare att genomföra än direkta anställningar. Några leverantörer lyfter även erfarenheter av begränsat stöd från Arbetsförmedlingen i att matcha kandidater till projekten.

Det finns även förslag på möjliga justeringar av upplägget, exempelvis att införa incitament för mer långsiktiga anställningar eller att lägga större vikt vid praktik- och traineeplatser.

Masshantering

Trafikverket planerar att i entreprenaden låta entreprenören ta över massor som uppstår vid utförandet, vilket innebär att entreprenören ansvarar för hantering,

avsättning samt nödvändiga anmälningar och tillstånd för massor som förs ut från projekten. I förfrågningsunderlaget kommer vissa kalkylförutsättningar att anges, exempelvis mängder av PAH-asfalt som ska ingå i det fasta priset, där eventuella avvikelser från verkligt utfall regleras. Förutsättningar för återanvändning av jordmassor inom projekten kommer också att redovisas. När det gäller berg pågår fortfarande utredning kring frågor så som ägandeskap, incitament för återanvändning, samordning i tid med angränsande bergtunnlar samt tillgång till upplagsytor.

Sammanfattningsvis har leverantörerna delade uppfattningar om upplägget för masshantering. Flera aktörer ser inga större problem med att entreprenören ansvarar för jordmassor och hantering av dessa, och vissa föredrar detta eftersom de har egen kompetens och etablerade lösningar för masshantering. Samtidigt framhåller flera att det kan vara utmanande att hitta mottagningsanläggningar, särskilt för mjuka eller blöta massor, samt att stora volymer kan innebära logistiska och kostnadsmässiga risker.

En återkommande synpunkt är vikten av tydliga kalkylförutsättningar i förfrågningsunderlaget, exempelvis kring mängder och föroreningshalter. Det minskar spekulat i anbudsskedet och bidrar till mer jämförbara anbud.

När det gäller ansvarsfördelningen anser flera leverantörer att det kan vara en fördel om beställaren äger massorna och anvisar mottagningsplatser, eftersom detta minskar osäkerheter kopplade till tillstånd, tillgång till deponier och kontakter på marknaden. Andra menar däremot att entreprenören i stället bör ansvara för hanteringen av jordmassorna.

Vad gäller bergmassor från förskärningar och tunnlar är samordning med dessa entreprenader samt risken för att berget innehåller sulfider de aspekter som flest leverantörer nämner.

Flera leverantörer lyfter också vikten av tillgång till upplagsytor och möjligheter att sortera och återanvända massor inom eller i närheten av projektet, vilket kan minska transporter och skapa bättre massbalans.

Kontraktsvillkor

Ersättningsformen för entreprenaden är fast pris med indexreglering. Förskottsbetalning kommer att beviljas med fem procent av kontraktssumman. Betalningen kommer att ske enligt en prestationsbunden betalningsplan som är uppdelad i bygg- och konstruktionsdelar.

Entreprenadindex kommer att tillämpas genom en generell reglering baserad på en indexkorg uppbyggd av olika huvudgrupper. Regleringen sker månadsvis. ÄTA-arbeten regleras med fast pris, enligt en timprislista eller enligt självkostnadsprincipen.

Kontraktet kommer även att innehålla incitament i form av bonus kopplade till exempelvis sysselsättning, jämställdhet och minskad klimatpåverkan. Vidare kan viten komma att tillämpas, exempelvis kopplat till uppfyllande av mervärdesegenskaper, klimatkrav och sysselsättningskrav. Garantitiden är tio år, med undantag för växter och slitlagerbeläggning.

Sammanfattningsvis anser leverantörerna att de föreslagna kontraktsvillkoren i stort är välkända och hanterbara, men de lyfter ett antal synpunkter och förslag till justeringar.

Flera leverantörer efterfrågar en motivering till Trafikverkets beslut att garantitiden ska vara 10 år, då detta innebär en ändring av bestämmelserna i ABT 06 (5 år). Vissa menar att en längre garantitid kan innebära praktiska utmaningar, exempelvis att behålla resurser över en längre period. Det finns även synpunkter på skötselperioden för planteringar, där några förespråkar en kortare tid än nu planerade fem stycken hela växtsäsonger.

När det gäller kommersiella villkor betonar flera leverantörer vikten av en balanserad fördelning mellan bonus och vite. Bonus ses generellt som ett positivt styrmedel som kan driva önskat beteende. Samtidigt framhåller flera leverantörer att viten behöver ha ett tydligt tak, exempelvis i relation till kontraktssumman, eftersom det annars kan finnas utmaningar i att få accept internt från bolaget att få lämna anbud. Det finns även förslag på ytterligare bonusmodeller, exempelvis kopplade till tidigare färdigställande av entreprenaden eller nöjdhet hos externa intressenter.

Indexregleringen som sker månadsvis uppfattas generellt som positiv, särskilt mot bakgrund av prisvariationer på material som stål, cement och diesel. Samtidigt betonar några leverantörer vikten av tydlighet kring indexkorgens sammansättning och möjligheten till specifika regleringar för vissa kostnadsdrivande råvaror, exempelvis bitumen, stål och cement.

När det gäller förskottsbetalningen anser flera leverantörer att nivån på fem procent är relativt låg och att tio procent är vanligare i branschen, även om vissa inte har några invändningar mot den föreslagna nivån.

Samverkan

Trafikverket avser att främja samarbete både före och under upphandlingen samt under genomförandet av entreprenaden. Inför upphandlingen planeras dialog med marknaden genom marknadsdialoger, projektgenomgång under anbudstiden samt en kontraktsgenomgång före kontraktstecknande. Under kontraktstiden avser Trafikverket och entreprenören gemensamt välja samarbetsverktyg och arbetssätt, exempelvis gemensamma mål, mötesformer, arbetsprocesser och former för eskalering av frågor.

Sammanfattningsvis är leverantörerna mycket positiva till ett arbetssätt som bygger på samverkan, och flera framhåller att detta är särskilt viktigt i totalentreprenader enligt ABT 06. En gemensam syn är att tydliga roller, ansvarsfördelning och snabba beslut är avgörande för att samverkan ska fungera väl. Flera leverantörer betonar vikten av att beställare och entreprenör arbetar mot gemensamma mål och ser projektet som ett gemensamt uppdrag.

Tidiga dialoger och aktiviteter under upphandlingen, såsom marknadsdialoger, projektgenomgångar och platsbesök under anbudstiden, ses som viktiga.

Under entreprenadens genomförande framhålls behovet av strukturerade samarbetsformer. Flera leverantörer lyfter fram rollen av en samverkansledare, gärna fristående och involverad tidigt i projektet, som kan driva samverkan, hålla agendan och säkerställa att arbetssätt, mål och uppföljning av samverkan etableras.

Fysiska möten anses generellt viktiga för att bygga relationer, skapa en gemensam kultur och underlätta kommunikation, särskilt mellan nyckelpersoner. Digitala möten kan fungera som komplement, till exempel vid projektering eller när resurser är geografiskt spridda.

Rätt deltagare med tydliga mandat att fatta beslut lyfts som avgörande för effektiv samverkan, liksom en organisation där beställare och entreprenör speglar varandra.

Övrigt

Flera leverantörer lyfte fram utmaningar kopplade till ledningsomläggningar och samordning med ledningsägare (sidoentreprenörer). Underlag rörande geotekniska och hydrogeologiska förhållanden är också en fråga, där resultaten från redan utförda fältundersökningar har central betydelse för projektets risker.

Några leverantörer föreslog flera dialogomgångar för att skapa ett mer attraktivt och väl förberett kontrakt, med fokus på ”attraktivt kontrakt”.

Projektets storlek och omfattning upplevs som lagom och intressant, även om vissa leverantörer framhåller att totalentreprenad på fast pris innebär en större riskexponering mot andra ersättningsformer.

Flera leverantörer tog upp ersättning för anbudsprojektering, där vissa menar att det är avgörande för om de överhuvudtaget lämnar anbud, och förespråkar ersättning till en viss uppnådd fas i upphandlingen. Andra poängterar risker med projekteringskostnader, behovet av att begränsa antalet anbudslämnare och vikten av att beskriva befintligheter tydligt för att minska osäkerheter.

Vidare framhölls behovet av samordning med tredje part, särskilt vid stora anläggningsprojekt och angränsande entreprenader, där framkomlighet, masstransporter och BAS-U-ansvar är centrala. Dokumentationsfrågor kring BIM

och ritningsleveranser lyftes, där olika kulturer inom branschen ställer krav på tydliga standarder.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se