

2021-08-17

**Handläggare**  
Ivan Stankovic  
08-508 26 158

**Till**  
Trafiknämnden  
2021-10-21

## **Om- och nybyggnation av trafiksignaler och andra Intelligent Transport System. Upphandling**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner upphandling av byggentreprenader inom området om- och nybyggnation av trafiksignaler och andra Intelligent Transport System (ITS) till ett belopp om ca 40 miljoner kronor per år.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

Wojciech Goj  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Trafikkontoret avser upphandla byggentreprenader avseende om- och nybyggnation av trafiksignaler och andra ITS-anläggningar genom upphandlingsformen dynamiskt inköpssystem (DIS).

Trafikkontoret har bedömt denna upphandlingsform som den strategiskt bästa för detta område då det både möjliggör en bättre konkurrens inom området samt ökar flexibiliteten i inköpen.

**Trafikkontoret**  
Ekonomi

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 158  
Växel 08-508 27 200  
Ivan.stankovic@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

Nuvarande avtal inom dessa områden löper ut den 31 januari 2022 varför det föreligger behov av ny upphandling. Det totala värdet av kontrakten beräknas uppgå till cirka 40 mnkr/år. Det dynamiska inköpssystemet föreslås ha en löptid om 7 år.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om upphandling av om- och nybyggnation av trafiksignaler och andra ITS-anläggningar enligt lämnat förslag.

### **Bakgrund**

Trafikkontoret ansvarar för ny- och ombyggnation av stadens trafiksignaler och andra ITS-anläggningar exempelvis bommar, variabla meddelandeskyltar (VMS), kameror, etc. Sålunda ansvarar trafikkontoret även för åtaganden i projekt som berör denna typ av trafiksystem åt andra förvaltningar, som är i behov av entreprenadresurser för arbetenas genomförande.

Nuvarande ramavtal inom området löper ut den 31 januari 2022 och med möjlighet till 1 års förlängning. Kontoret har dock inte för avsikt att nyttja möjligheten till förlängning då vissa avtalsvillkor inte längre är ändamålsenliga, därför finns behov av ny upphandling.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

### **Upphandling**

#### **Upphandlingens innehåll**

Trafikkontoret avser upphandla byggentreprenader avseende om- och nybyggnation av trafiksignaler och andra ITS-anläggningar genom införande av ett dynamiskt inköpssystem (DIS). DIS:et upprättas inom stadens befintliga upphandlingssystem Kommers.

Ett dynamiskt inköpssystem är en helt elektronisk metod för upphandling. Systemet är öppet för nya leverantörer under hela giltighetstiden och antalet leverantörer får inte begränsas. Det är ett flexibelt system som ökar möjligheterna att få in nya produkter och lösningar till upphandlande myndigheter och enheter. Systemet liknar en vanlig upphandling men är en snabbare process.

Entreprenader som upphandlas inom DIS:et kommer att utföras inom hela Stockholm stad.

Med om- och nybyggnation inom detta DIS avses entreprenader som har ett värde på cirka fyra basbelopp eller mer samt är inom området trafiksignaler och andra ITS-anläggningar. Uppdrag med lägre ekonomisk omfattning kommer utföras inom ramen för det drift- och underhållsavtal som ska upphandlas under år 2022. Gränsdragning mellan dessa avtal fastställs i senare upphandlingsskede.

### Mål och syfte

Målet med upphandlingen är att skapa en förutsättning för ökad konkurrens på marknaden samt öka möjligheterna för trafikkontoret att genomföra ändamålsenliga entreprenader med villkor som är väl anpassade till de specifika förutsättningarna för respektive inköp inom DIS:et.

### Behovs- och marknadsanalys

En behovs- och marknadsanalys har genomförts i form av en workshop inom trafikkontoret. Vid workshopen konstaterades att en del avtalsvillkor som t.ex. återrapportering och egenkontroll, tidsramar och viten, etc. inte alltid är ändamålsenliga i dagens ramavtal.

Det konstaterades också att det är en bristande konkurrens på marknaden, ett fåtal företag har en stor del av marknaden, detta delvis på grund av den inlåsnings-effekt som skapats av tidigare ramavtal.

### Risk- och konsekvensanalys

Den största risken för staden i allmänhet och trafikkontoret i synnerhet vid ett uteblivet förfarande av ovannämnd upphandling, är att trafikkontoret inte kan genomföra arbeten som innefattar ny och ombyggnationer av trafiksignaler i egna projekt samt inte heller ha möjlighet att bistå andra fackförvaltningar, exempelvis exploateringskontoret, i deras projekt.

### Strategi

Inrättandet av ett DIS sker enligt Lag (2016:1145) om offentlig upphandling alltid genom ett selektivt förfarande. Upphandlingen sker då i två steg. Första steget är att leverantörer kvalificerar sig för deltagande i DIS. Med kvalificering avses uppfyllande av kvalificeringskrav avseende behörighet att utöva yrkesverksamhet, ekonomisk och finansiell ställning samt teknisk och yrkesmässig kapacitet. Leverantörer kan när som helst under

DIS:ets tidsperiod ansöka om att bli kvalificerad för DIS och kan även själv välja att gå ur i förtid.

Det andra steget sker när det blir aktuellt med ett inköp. Vid varje inköp gör kontoret en specifik, för den aktuella entreprenaden, anpassad anbudsfrågan, innehållande bl.a. tekniska krav på det upphandlade föremålet ihop med de kommersiella kraven, till de kvalificerade leverantörerna. Anbud kan bara ges av kvalificerad leverantör. Det finns inget tvång att lämna anbud.

Tilldelningsparametrarna är inte låsta utan kan anpassas och leverantörernas anbudspris är inte låsta utan kan sättas fritt vid varje anbudsfrågan.

Trafikkontoret har bedömt denna upphandlingsform som den strategiskt bästa för detta område då det både möjliggör en bättre konkurrens inom området samt ökar flexibiliteten i inköpen.

### **Bättre konkurrens**

Ett DIS möjliggör en bättre konkurrens inom området då företag kan ansluta sig löpande under DIS:ets löptid vilket ger ökade möjligheter för nystartade företag att komma in på marknaden samt ökar möjligheten för icke lokala företag att etablera sig i Stockholm, till skillnad mot ett ramavtal som är stängt för ett begränsat antal entreprenörer under 4 års tid. Ansökan om att kvalificeras för DIS:et kan göras vid ett obegränsat antal tillfällen, vilket innebär att ett företag som vid ett tillfälle bedöms sakna rätt erfarenhet kan införskaffa det och sedan återkomma med en ny ansökan.

Då priserna konkurrensutsätts vid varje inköp kan entreprenörer anpassa sina priser till de specifika förutsättningarna för respektive entreprenad, vilket i det långa loppet bör ge en mer rättvis prisbild för trafikkontorets och andra förvaltningars olika projekt samt ge entreprenörerna en möjlighet att säkerställa full täckning för deras samtliga kostnader. Ett ramavtal med förutbestämda priser ger inte denna möjlighet och kan orsaka ekonomiska problem då exempelvis en komplex entreprenad i innerstaden inte har samma omkostnader som en entreprenad i ytterstaden.

### **Mer flexibilitet**

Då ett DIS inte har fastställda villkor innebär detta att både de tekniska kraven samt de kommersiella villkoren kan anpassas till

respektive inköp, vilket innebär att trafikkontoret kan säkerställa korrekt teknisk lösning vid varje tillfälle samt anpassa villkoren för t.ex. utförandetid, viten, ansvar, försäkringar etc.

Även detta ses som fördelaktigt för både trafikkontoret och entreprenörer då, som ovan nämnt, entreprenader inom Stockholm stad kan se väldigt olika ut och ha väldigt olika förutsättningar. Det ger också möjligheter att införa kunskaper och teknikval som erhållits i utvecklingsprojekt, exempelvis Smart Stad, och fiberdragning via Stokab.

Med ovanstående förutsättningar är det trafikkontorets bedömning att DIS:et även kommer kunna leda till initiativ på marknaden som främjar högre kvalitet och innovation; ger bidrag till effektivare logistik- och projektplanering för stadens framtida tillväxt, hållbarhet och framtidsvision; samt möjliggör en kontinuerlig anpassning till stadens mål inom miljö och klimatområdet.

### **Löptid**

Nedan redovisas planerad löptid för DIS:et. I LOU anges att löptiden för ett DIS ska anges i annonsen för inbjudan att delta i DIS:et samt att en eventuell ändring av det dynamiska inköpssystemets löptid ska anmälas till Europeiska kommissionen av den upphandlande myndigheten.

Trafikkontoret föreslår en löptid på 7 år så att löptiden kan följa drift- och underhållsavtalet för trafiksignaler och andra ITS-anläggningar, med förbehåll att löptiden vid behov kan komma att avslutas i förtid eller förlängas.

Tiderna kan komma att justeras inför den faktiska upphandlingen.

### Dynamiskt inköpssystem

Start	2022-02-01
Slut	2029-01-31

### **Ekonomi**

Inköp inom DIS:et beräknas uppgå till ca 40 mnkr per år. Inköpen sker främst inom ramen för trafikkontorets *reinvesteringsprogram för trafiksignalanläggningar* (Dnr T2021-00668) samt för arbeten som utförs på uppdrag åt stadens andra fackförvaltningar i samband med stadsbyggnadsprojekt.

**Slut**