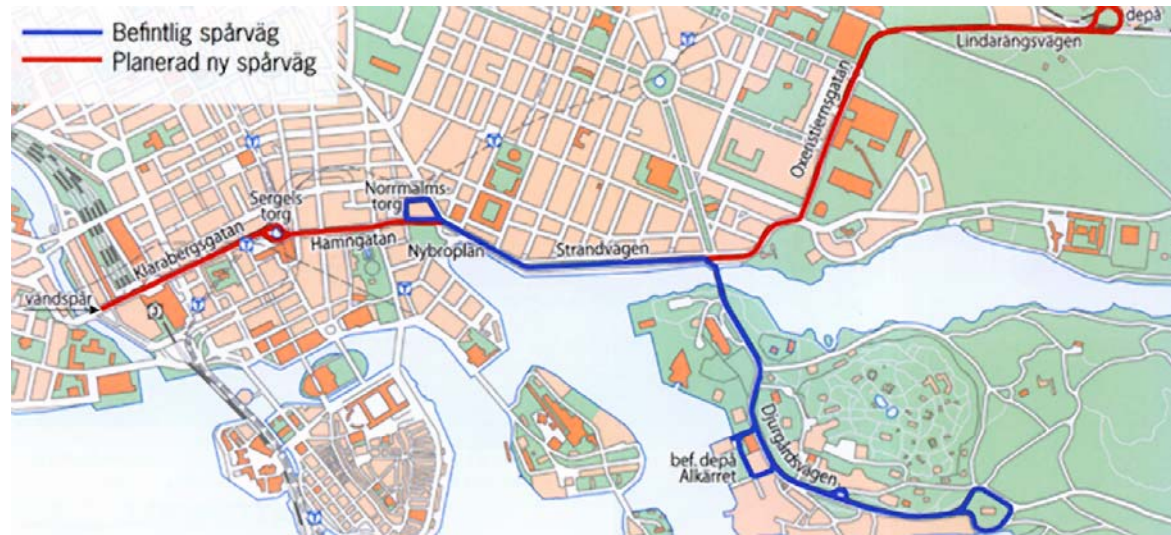


# OPS för Djurgårdslinjen –

Några reflektioner

# Vad är det som ska finansieras?



Två spårvägslinjer, ca 16 spårvagnar  
två vagnhallar med utrustning samt  
drift i 15-25 år.



# Offentlig Privat Samverkan

- Den privata parten bär risken för finansiering, byggande, drift och underhåll
- Den offentliga parten svarar för politiska förutsättningar, planering, tillkommande krav och önskemål

# Offentlig Privat Samverkan

- Under hela avtalstiden får den privata partern en periodiserad ersättning för anläggningen och driften
- Den offentliga parten övertar äganderätten till anläggningen och materielen vid avtalsperiodens slut till ett i förväg fastställt pris.

# Offentlig Privat Samverkan

- Storleken på projektet kan vara avgörande för att få tillräckligt många aktörer att vilja lämna seriösa bud
- Ett för litet projekt kan inte bära transaktionskostnaderna för den privata aktören, dvs upphandlingen med dess krav på omfattande utredningar, kalkyler och dokumentation.

# Offentlig Privat Samverkan

- Storleken på projektet bör nog överstiga 1 miljard kronor.
- Mindre projekt kan ändå vara intressanta som pilotprojekt eller då det finns tydliga lokala fördelar för en kommun eller det berörda näringslivet

# Offentlig Privat Samverkan

- Djurgårdslinjens utbyggnad var ju inledningsvis ”ett mindre projekt”
- En km nytt dubbelspår samt ett långt depåspår och 7 nya spårvagnar fick inte industrin att gå i spinn direkt ...

# Offentlig Privat Samverkan

- Men under resans spår växte beställarens ambitioner:
- ” Vi kan ju köra trafik på depåspåret om vi gör dubbelspår och då behöver vi nog 16 spårvagnar.”

# Offentlig Privat Samverkan

- Industrin vaknade till.  
Det började likna något. Och det kanske kan bli mer så småningom...?
- Så tre konsortier har lämnat sina bud per den 28 februari 2008 och SL grannar just nu på förslagen till lösningar med prislapp.

# Offentlig Privat Samverkan

- Men varför så valhänt?
- Från början en rekordkort anbudsfrist, som förlängdes en månad och sedan ytterligare fyra månader.

# Offentlig Privat Samverkan

- Och varför parallellslalom?
- Anbudsgivarna förväntades komma med förslag till hur man kan göra. Samtidigt gick beställaren ut med en förstudieprocess, där man skissade på sträckningar och lösningar som tolkades som styrande för anbudsgivarna.

# Offentlig Privat Samverkan

- Och var skulle vagnhallen läggas?
- Anbudsgivarna har inte ens vid anbudstidens utgång fått veta var de ska bygga sitt vagnhallskomplex. Och beställaren vet inte vad det kostar.

# Offentlig Privat Samverkan

- Och hur ska ersättningen beräknas?
- Anbudsgivarna förväntades i ett dokument "uppbära ersättning från resenärerna på egen risk". **Inte helt lätt att kalkylera intäkerna i ett trafikområde där kontantförsäljning ombord har förbjudits**  
...

# Offentlig Privat Samverkan

- OPS-objekt ställer stora krav på båda parter
- Beställaren måste specialisera sig på att tolka resenärernas behov, upphandla i transparens samt ställa relevanta funktionskrav.



# Offentlig Privat Samverkan

- Vid behov kan ett OPS-objekt delas upp i en del som avser själva infrastrukturen, dvs. stål, asfalt och betong. Denna kan avse en längre period, upp till 40 år.
- En annan del, som kan avtalas för kortare tid, 5-8 år, kan avse drift och underhåll, där utföraren gärna vill minska sin riske exponering

# Lärdomar från OPS Djurgården/Värtan

- Beställaren:  
Var väl förberedd
- Den första utredningen för Djurgårdslinjens förlängning presenterades redan 1993. Sedan har utredningar gjorts 1998, 2002 och 2005. Ändå togs beställaren på sängen av det politiska beslutet att inleda projektet.

# Lärdomar från OPS Djurgården/Värtan

- Beställaren:  
Ha rätt kompetens
- Om man ska bygga spårväg i stadsmiljö är det mindre lyckat att sätta in järnvägs- och busskonsulter ...

# Lärdomar från OPS Djurgården/Värtan

- Beställaren:  
För att få seriösa  
anbud, lämna  
tillräckligt med tid.
- Två månader är snålt.  
Särskilt under  
sommarsemestern!  
Tre månader är  
bättre. Fyra - sex  
månader är rimligt.

# Lärdomar från OPS Djurgården/Värtan

- Beställaren:  
Håll fingrarna borta från vilseledande skisser och detaljanvisningar.  
Specificera funktioner.
- En formell förstudieprocess parallellt med anbudsarbetena är vilseledande för alla och medför onödiga omtag = kostnadsfördyringar.

# Lärdomar från OPS Djurgården/Värtan

- Beställaren:  
Var prestigefri.  
Gläds åt att den internationella expertisen vill dela med sig av Best Available Practice!
- Tre mycket kompetena konsortier har lagt ner tid, pengar och prestige för att ge Stockholm nya spårvägslinjer av världsklass.

# Lärdomar från OPS Djurgården/Värtan

- Beställaren:  
Var sams. Det är obra  
att offentligt gräla om  
vem som äger  
gatorna ...
- Att staden och  
landstinget inte har en  
samsyn om behovet  
och lösningen skapar  
osäkerhet hos  
anbudsgivarna. Vem  
ska vi tro på? Kan vi  
lita på besluten?

# Lärdomar från OPS Djurgården/Värtan

- Beställaren:  
Var glad!
- Att återföra den tysta, kapacitetsstarka och långsiktigt hållbara spårvägen till innerstaden ger Stockholm uppmärksamhet och prestige för lång tid framåt.

# Lärdomar från OPS Djurgården/Värtan

- Beställaren:  
Ta ledningen!
- Utnyttja det internationella intresset för Stockholm och Sverige. Rulla vidare med planeringen.  
Trängselfrågan och klimatförändringarna är värda en väl planerad Offentlig Privat Samverkan.

# Lärdomar från OPS Djurgården/Värtan

- Beställaren:  
Var generös:  
Dela med er av  
erfarenheterna från  
OPS  
Djurgården/Värtan  
till FODRAL.  
Forskning föder  
framsteg!
- OPS Djurgårdslinjen  
kan kanske följas av  
OPS Tvärbanan?

Följ med i den  
spännande  
fortsättningen.

Här finns mycket positivt  
att göra!