



Q&A: Hovedstadens Letbane

Hvad er den primære årsag til, at projektet nu bliver fordyret?

Byggeriet af Hovedstadens Letbane har i en længere periode været alvorligt udfordret af manglerne i de globale forsynings- og leverancekæder, hvilket på det seneste er blevet yderligere forstærket efter udbruddet af krigen i Ukraine. De øgede risici slår nu igennem på risikoprofilen og udfordrer den overordnede anlægsøkonomi. Projektets medfødte kompleksitet med mange interessenter og individuelle behov samt en forsinket opstart og problemer med de tidlige ledningsomlægninger er blevet forstærket af de store globale udfordringer i en grad, så selskabet nu vurderer, at det ikke er sandsynligt, at byggeriet kan færdiggøres med det nuværende anlægsbudget.

Men den kompleksitet har I vel kendt til fra projektets start?

Ja, det har været tydeligt fra begyndelsen, at de rammevilkår, der har været gældende for Letbanen siden igangsættelsen af byggeriet i 2018, indeholder stor kompleksitet. Ikke mindst i relation til de mange interessenter og individuelle behov, der er på projektet. Hele ni vejmyndigheder, flere end 50 forskellige ledningsejere som individuelt forestår egne ledningsomlægninger, adskillige banekrydsninger og otte kontrakter er involveret. Desuden startede projektet op med at måtte forhandle en ny tidsplan pga. procesmæssige forsinkelser i forbindelse med ejergodkendelsen, og samtidig blev ledningsomlægningerne ikke, som vanligt, foretaget forud for kontraktindgåelse med entreprenørerne, hvilket har betydet, at lednings- og anlægsarbejder i vidt omfang har skullet foregå parallelt. Dette har kun bidraget yderligere til kompleksiteten og har været med til at presse projektet fra start. Hvor det tidligere har været forventningen at selskabet kunne gennemføre projektet indenfor de kendte rammevilkår, har de langvarige globale kriser påvirket projektet i et omfang, der ikke har gjort det muligt.

Hvorfor har I så ikke sagt noget tidligere?

Vi er først nu nået til et punkt, hvor det for alvor er tydeligt, hvordan de tidlige forsinkelser af ledningsomlægninger og projektets komplekse rammevilkår slår igennem på alle dele af projektet, så det er muligt at skabe et overblik på tværs. Projektet er så fremskredent, at størstedelen af det grundlæggende anlægsarbejde er gennemført, mens de mere transportrelaterede arbejder med bl.a. skinner og tog begynder at tage fart. Faseskiftet betyder, at der nu kan dannes et overblik over projektets oparbejdede økonomiske risici både ift. dem, der er opstået frem til nu, og dem, der kan forventes i den sidste del af projektet.

Er det ikke bare selskabet, der har ydet dårlig projektstyring?

Nej, det mener vi ikke. Men når vi ser tilbage på opstarten og de indledende prioriteringer, kan vi i dag godt se, at vi nok har været for optimistiske og undervurderet konsekvenserne af kompleksiteten i projektet. På papiret kan det måske se enkelt ud, men i realiteten må vi erkende, at eksempelvis antallet af ledningsejere har gjort processerne mere komplekse end forventet, særligt når forsyningskæderne bliver globalt udfordret. Det er en læring, som vi søger at gøre meget brug af i de afsluttende faser.



Hvor meget dyrere forventer I, at Letbanen bliver med en forhøjelse af anlægsbudgettet?

Først efter en nærmere gennemgang af økonomien vil det konkret kunne vurderes, hvor meget det samlede budget til at færdiggøre anlægget vil stige. Det er dog selskabets vurdering, at det ikke er sandsynligt at Letbanen kan færdiggøres indenfor det nuværende anlægsbudget. Det opjusterede risikoniveau svarer til en forøgelse af anlægsbudgettet på 10-15 procent.

Hvor længe har I vidst, at reserverne ikke var tilstrækkelige?

Det er ny viden for os. Vi er nu i gang med et faseskift fra anlægsarbejder til transportsystemsarbejde. Med det faseskift er det blevet tydeligt, hvordan en række risici slår igennem på alle de forskellige dele af projektet. Projektet er løbende blevet udfordret af interne og relativt velkendte risici som f.eks. projektets medfødte kompleksitet og sene opstart, der samtidig er blevet forstærket af uventede og udefrakommende, globale faktorer, der har gjort det ekstremt udfordrende for os at sikre fremdriften og økonomien på projektet. Det har vi løbende haft fokus på at minimere. Det har dog desværre vist sig med faseskiftet, at det slår igennem på risikoprofilen og udfordrer den overordnede anlægsøkonomi.

Hvem skal betale, nu hvor projektet ser ud til at blive dyrere end forventet?

Hovedstadens Letbane er ejet af regionen og de 11 kommuner, mens staten har ydet et engangstilskud svarende til ca. 40 pct. af anlægsudgifterne. Denne eventuelle stigning vil skulle finansieres af Letbanens ejere (de 11 kommuner og regionen). Region Hovedstaden skal finansiere 43 pct. og kommunerne 57 pct. Kommunerne består af de 11 kommuner: Ishøj, Vallensbæk, Hvidovre, Albertslund, Brøndby, Rødovre, Høje-Taastrup, Herlev, Gladsaxe, Glostrup og Lyngby-Taarbæk.

Kan man være sikker på, at Letbanen åbner til tiden – og kan I garantere, at der ikke kommer flere store budgetoverskridelser frem mod åbningen?

Med en forhøjelse af budgetrammen har vi fortsat en forventning om, at Letbanen vil kunne åbne som planlagt i 2025. Men som på andre tilsvarende komplekse projekter kan der ikke gives garantier. Og vi kender først i 2023 den nødvendige budgetramme.

Hvorfor kommer I med det ændrede risikobillede nu?

Først og fremmest fordi vi nu er i gang med et faseskift fra anlægsarbejder til transportsystemsarbejde. Med det faseskift er det blevet tydeligt, hvordan en række risici slår igennem på alle de forskellige dele af projektet. Samtidig står vi i en situation, der i første omgang syntes at være forbigående, men som nu har vist sig at have bidt sig fast og blive langvarig. Det skyldes altså både interne og relativt velkendte risici som f.eks. projektets medfødte kompleksitet og sene opstart men forstærket af de uventede og udefrakommende, globale faktorer, der har gjort det ekstremt udfordrende for os at sikre fremdriften og økonomien på projektet. Derfor vurderer vi, at det ikke er sandsynligt, at Letbanen kan færdiggøres inden for det nuværende budget.

Er det ikke bare en dårlig kontrakt, der har bragt jer i denne situation?

Nej, kontrakterne på projektet er ikke årsagen til, at projektet nu er udfordret. Letbanebyggeriet har som sagt i en længere periode været alvorligt udfordret af den problematiske situation ift. de globale forsynings- og leverancekæder.



Det har bl.a. skabt mangel på både materialer og mandskab, hvilket på det seneste er blevet yderligere forstærket efter udbruddet af krigen i Ukraine. Entreprenørerne på letbanebyggeriet oplever markante prisstigninger på råvarer og jorddeponering – og samtidig er projektet fortsat udfordret på at få transporteret materialer og skaffe den fornødne kvalificerede arbejdskraft.

Hvad har I gjort for at minimere risikoen for budgetoverskridelser indtil videre?

Vi har løbende – og vil også fortsat have – et meget stort og kritisk fokus på evalueringen af de økonomiske krav fra entreprenørerne med henblik på at varetage ansvaret for både projektets økonomi, kvalitet og fremdrift.

Hvorfor sætter man overhovedet gang i et projekt, som har så dårlig en samfundsøkonomi?

Letbanen er resultat af et mangeårigt politisk samarbejde mellem staten, de 11 ejerkommuner og Region Hovedstaden om en væsentlig forbedring af hovedstadsområdets infrastruktur. Letbanen er et af midlerne til at fremme bæredygtig mobilitet i hovedstadsområdet og udviklingen i kommunerne langs letbanen. Generelt er kollektiv trafik en underskudsforretning. Alligevel vælger politikerne kollektiv transport til, fordi det som regel – og i det lange løb – både kan betale sig økonomisk, miljømæssigt, arealmæssigt, socialt og rejsetidsmæssigt.

Hvornår kommer Hovedstadens Letbane med et nyt budget?

Selskabet forventer, at det i løbet af 2023 vil være muligt at fremlægge et revideret anlægsbudget på baggrund af den opdaterede risikoprofil, de indgåede aftaler med entreprenørerne og selskabets vurdering af, hvad der skal til for at bringe anlægsprojektet i mål, herunder størrelsen af de nødvendige reserver i den resterende anlægsperiode.

I løbet af 2023 vil der blive udarbejdet ny passagerprognose og herunder et opdateret drifts- og vedligeholdelsesbudget for Letbanen. Selskabet vil lave en proces som sikrer, at det opdaterede anlægsbudget og det opdaterede drifts- og vedligeholdelsesbudget kommer til ejerne som et samlet overblik. På baggrund heraf udarbejdes der udkast til reviderede betalingsplaner for ejerne gældende fra 2025 og frem. Disse reviderede betalingsplaner skal politisk godkendes hos ejerne, dvs. i Region Hovedstaden og de 11 kommuner. Det er vigtigt at understrege, at først efter anlægget er færdiggjort og den såkaldte "slutregning" fra entreprenørerne er gjort op, er det muligt at give en endelig samlet opgørelse over anlægsøkonomien.

Hvorfor skal reserverne frigives nu?

Selskabet beder om at få frigivet de resterende reserver nu, således der er økonomisk råderum til at indgå aftaler med entreprenørerne, hvilket kan bidrage til at mitigere risici og sikre fremdrift.

Hvornår kommer næste risikovurdering?

Selskabet har gennem hele anlægsprojektet opdateret risikoprofilen hvert kvartal. Den næste opdatering vil være klar primo marts.

**Er der mulighed for at lave besparelser på projektet nu?**

Det er selskabets vurdering, at projektet på nuværende tidspunkt er så fremskredent, at det i realiteten ikke er muligt at gennemføre ændringer, som kan reducere omkostningerne på projektet.

Kan man opnå besparelser ved at udskyde færdiggørelsestidspunktet?

En udskydelse af projektet vil blot medføre en forlænget anlægsperiode, som ikke vil reducere omkostningerne.

Hvilke faktorer har påvirket risikovurderingen?

Der er en række faktorer, som har påvirket risikovurderingen, se notat "Revurdering af letbaneprojektets risikoprofil" (Kvartalsmøde i ejerkredsen, 15. december 2022). Af kommercielle hensyn er der ikke udarbejdet en detaljeret fordeling på enkeltfaktorer.

Er der mulighed for at trække sig fra projektet?

Hovedstadens Letbane er ejet af Region Hovedstaden og Ishøj, Vallensbæk, Hvidovre, Albertslund, Brøndby, Rødovre, Høje-Taastrup, Herlev, Gladsaxe, Glostrup og Lyngby-Taarbæk. En udtræden af ejerkredsen vil være en beslutning, som skal aftales i ejerkredsen.

Kan tilbagebetalingstiden forlænges?

Tilbagebetalingstiden er fastlagt i forbindelse med lovgivningen om anlæg af Letbanen, og derfor vil horisonten for tilbagebetalingen ikke umiddelbart kunne forlænges. Hvis tilbagebetalingstiden skal ændres, vil det kræve ændring af lovgivningen.