

Til interessenterne i Ring 3 Letbane I/S:

Transportministeriet

Region Hovedstaden

De 11 kommuner repræsenteret i Borgmesterforum:

Lyngby-Taarbæk Kommune

Gladsaxe Kommune

Herlev Kommune

Rødovre Kommune

Glostrup Kommune

Albertslund Kommune

Brøndby Kommune

Høje-Taastrup Kommune

Hvidovre Kommune

Vallensbæk Kommune

Ishøj Kommune

Anbefaling til ejerne om udbudsstrategi og fremrykning af anlægsomkostninger

Bestyrelsen for Ring 3 Letbane I/S har på sit møde den 9. april 2015 drøftet den overordnede udbudsstrategi for letbanen. Bestyrelsen er nået frem til en udbudsstrategi, der vil have en række fordele for anlægget af Ring 3 letbanen, men som afviger fra den i ejernes Principaftale forudsatte strategi.

Den af bestyrelsen foretrukne udbudsstrategi forudsætter, at en større andel af anlægsomkostningerne end forudsat fremrykkes til før ejernes endelige beslutning om gennemførelse af letbanen. Bestyrelsen kan derfor kun træffe beslutning om den foretrukne udbudsstrategi, hvis ejerne godkender en fremrykning af en del af anlægsomkostningerne.

På den baggrund **anbefaler** bestyrelsen, at ejerne godkender, at der – ud over de allerede afsatte 265 mio. kr. - sker en fremrykning af 100 mio. kr. til gennemførelse af den foretrukne udbudsstrategi, herunder åbning af mulighed for at mindre virksomheder kan byde på anlægsopgaverne, samt af 110 mio. kr. til igangsætning af bl.a. ledningsomlægninger i marken, således som der er åbnet mulighed for i Principaftalen.

Fremrykningen vil betyde, at der vil være anvendt 475 mio. kr., inden ejerne træffer den endelige beslutning om gennemførelse af letbanen på grundlag af et udbud. Dette indebærer, at ejernes risiko, hvis letbaneprojektet helt opgives, vil være større end forudsat. Derimod har fremrykningen ingen indflydelse på de samlede anlægsomkostninger eller på tidsplanen for åbning af letbanen for passagerdrift. En fremrykning påvirker heller ikke den allerede aftalte tilrettelæggelse af ejernes betalinger til selskabet.

Bestyrelsen **anmoder** om så vidt muligt at modtage ejernes godkendelse af den nødvendige fremrykning af anlægsomkostningerne senest ved udgangen af juni 2015. Indtil da vil selskabet - uden at forsinke projektet - kunne tilrettelægge arbejdet, således at såvel den oprindelige udbudsstrategi som den nu foreslåede udbudsstrategi kan gennemføres.

Baggrund for bestyrelsens anbefaling

Som grundlag for bestyrelsens drøftelser om den overordnede udbudsstrategi for de store anlægs- og leveranceopgaver på letbanen har selskabet undersøgt

Ring 3 Letbane I/SMetrovej 5
DK-2300 København S
m.dkT +45 3311 1700
E m@m.dk

2015-04-13

markedsituationen via dialog med interesserede firmaer på en såkaldt virksomhedsdag samt indhentet erfaringer fra andre udbud af tilsvarende størrelse og karakter, f.eks. Vejdirektoratets udbud og erfaringer fra letbaneselskaber i Danmark og Sverige.

Bestyrelsen har på den baggrund indgående drøftet, om den oprindeligt forudsatte udbudsstrategi med få store udbud, og det dertil forudsatte relativt begrænsede forbrug af anlægsomkostninger inden ejernes endelige beslutning, er hensigtsmæssig og effektiv.

Erfaringer fra markedsituation og andre projekter

Overordnet set skal selskabet gennemføre to større klumper af udbud, 1) indkøb af tog, transportsystemer mv., og udbud af drift. 2) udbud der vedrører ombygning af veje, broer etc. på strækningen.

De gennemførte analyser/erfaringsindsamlinger har, overordnet set, bekræftet den forudsatte fremgangsmåde mht. indkøb af tog, transportsystem mv. Der udestår en afklaring af, hvorvidt driften skal udbydes sammen med leverancedelen. Dette spørgsmål vil blive yderligere undersøgt, men det har ingen indflydelse på fordelingen af anlægsomkostningerne før og efter ejernes endelige beslutning om gennemførelse af letbanen.

Når det gælder udbud af anlæg af veje og broer, er situationen imidlertid en anden. Her er det oprindeligt forudsat, at anlæg af veje/ombygning af broer skulle udbydes samlet som totalentreprise.

Både de indhentede erfaringer fra de øvrige letbaneselskaber og fra Vejdirektoratet samt undersøgelserne af markedsituationen peger på betydelige svagheder i denne strategi. Der er således en væsentlig risiko for en meget svag konkurrence om udbuddet. En samlet anlægskontrakt for hele vejstrækningen vurderes således på den ene side at være for stor til selv relativt store entreprenørfirmaer, og på den anden side uinteressant for de rigtigt store internationale entreprenørkonsortier, fordi den rummer en betydelig andel af ombygning af eksisterende veje og især broer. Dette indebærer en risiko for højere anlægspriser.

Samtidig indebærer udbudsformen en risiko for, at de entreprenører, der måtte afgive tilbud, vil kræve en relativt stor ekstrabetaling for at påtage sig risikoen, især i forbindelse med ombygning af broer og andre komplicerede anlægselementer

Normalt vil entreprenørens betaling for at påtage sig risikoen ved en stor totalentreprisekontrakt være mindre end bygherrens besparelse ved at overlade risikoen til entreprenøren. Dette skyldes, at en totalentreprenør får relativt stor frihed til at vælge anlægsmetode m.v., således at projektet som sådan bliver billigere at gennemføre. Med en hensigtsmæssig konkurrencesituation vil denne fordel normalt blive delt mellem bygherre og entreprenør.

Dette gælder imidlertid ikke, hvor der er tale om ombygning af eksisterende anlæg, for eksempel broer, således som det er tilfældet i relation til Ring 3 letbanen. I sådanne tilfælde vil entreprenørens frihedsgrader være meget begrænsede samtidig med, at risikoen vil være relativt stor, fordi kvaliteten af de eksisterende anlæg ikke kendes i detaljer. Entreprenørens krav om ekstrabetaling for at påtage

sig sådanne risici må derfor forventes at overstige bygherrens besparelse ved at slippe for risikoen.

Bestyrelsens drøftelser og valg

Bestyrelsen har drøftet, hvorledes disse risici kan imødegås, og er kommet frem til, at dette bedst kan ske ved en opdeling af anlægsprojektet i 2-3 vejanlægskontrakter (totalentreprise) og et antal detailprojekterede mindre kontrakter for broer og andre komplicerede arbejder.

Det er bestyrelsens vurdering, at denne fremgangsmåde sandsynligvis vil øge antallet af potentielle tilbudsgivere, skærpe konkurrencen, fjerne en del af entreprenørens risikopræmie og mindske risikoen for ekstrakrav i anlægsperioden samt i højere grad give mindre virksomheder mulighed for at byde på anlægsopgaverne. Fremgangsmåden vil medføre, at selskabet skal føre et mere aktivt tilsyn med grænsefladerne mellem de forskellige entreprenører.

Forudsætninger i principaftalen og behov for afvigelser herfra

I principaftalen er det forudsat, at der skal anvendes 265 mio. kr. inden den endelige beslutning om at bygge anlægget træffes af ejerne. Der er desuden åbnet mulighed for, at selskabet kan anvende yderligere 110 mio. kr. til ledningsarbejder (forberedende arbejder i marken) ved ejernes accept. Principaftalen giver således mulighed for anvendelse af i alt 375 mio. kr. forud for ejernes endelige beslutning om at bygge letbanen.

Hvis bestyrelsens udbudsstrategi skal muliggøres, vil det medføre, at der skal anvendes i alt 475 mio. kr. forud for den endelige ejerbeslutning, idet udgiften til en del af detailprojekteringen flyttes fra entreprenøren til bygherren og derfor kommer til at ligge forud for udbuddet.

Det betyder samtidig, at ejerbeslutningen vil ligge lidt senere end forudsat. Endvidere betyder det, at beslutningen vil skulle tages på grundlag af udbuddet af de store leverance- og anlægskontrakter suppleret med detailprojekter for broer og andre komplicerede anlægsdele. De detailprojekterede dele udgør dog kun en mindre del af de samlede anlægsomkostninger (ca. 5 pct.) Fremrykningen påvirker hverken det samlede anlægsbudget, ejernes betalinger til selskabet eller tidsplanen.

I bilag 1 fremgår, hvordan ejernes økonomiske forpligtigelse opgøres i de to udbudsforløb.

Med venlig hilsen



Anne Grete Holmsgaard
Bestyrelsesformand
Ring 3 Letbane I/S

Bilag 1:

Tabel 1: Ejernes økonomiske forpligtigelse i de to udbudsforløb

	Ejerandel	Andel af udgift, 375 mio. kr.	Andel af udgift, 475 mio. kr.	
Staten	40,0%	150,0	190	
Region Hovedstaden	26,0%	97,5	123,5	
Albertslund	1,9%	7,2	9,1	
Brøndby	2,5%	9,4	11,8	
Gladsaxe	7,5%	28,2	35,7	
Glostrup	4,3%	16,1	20,3	
Herlev	4,0%	15,0	19,0	
Hvidovre	0,5%	2,1	2,6	
Høje-Taastrup	0,5%	2,0	2,5	
Ishøj	2,2%	8,1	10,3	
Lyngby-Taarbæk	7,5%	28,0	35,5	
Rødovre	1,2%	4,5	5,7	
Vallensbæk	1,9%	7,0	8,9	
Forberedende arbejder i alt		375	475	