

Overordnet udbudsstrategi for letbanen på Ring 3

Indledning

Ring 3 letbaneprojektet er nu så langt fremme i processen, at bestyrelsen skal beslutte den overordnede udbudsstrategi. Den overordnede udbudsstrategi omhandler primært spørgsmålene om de udbudte kontrakters sammensætning, herunder opdelingen i større eller mindre kontrakter, udbuddets karakter og detaljeringsgrad samt spørgsmålet om kontrakternes udformning af arbejds- og socialklausuler.

Spørgsmål om tildelingskriterier for udbuddet, kontrakternes nærmere udformning, herunder f.eks. incitamentsstruktur, risikodeling, garantiforhold m.v., samt om formuleringen af arbejds- og sociale klausuler, vil blive forelagt bestyrelsen i en senere projektfase.

Sammenfatning

Nedenstående beskrivelse omfatter den overordnede udbudsstrategi. De for ejerne væsentligste indstillinger er sammenfattet i det følgende.

I indstillingen til bestyrelsen indgår det blandt andet, at udbuddet af anlægskontrakten for veje og broer opdeles i et par totalentreprisekontrakter for veje og en række mindre detailprojekterede kontrakter for broer og andre komplicerede anlægselementer. Dette forudsætter imidlertid, at ejerne tiltræder, at en større del af detailprojekteringen gennemføres forud for udbuddet og dermed inden ejerbeslutningen om gennemførelse af letbanen.

Gennemførelse af en større del af detailprojekteringen før udbuddet forudsætter, at en større del af anlægsmkostningerne rykkes frem før ejerbeslutningen. Dette indebærer, at ejernes risiko, hvis letbaneprojektet ikke gennemføres, vil være større end forudsat i principaftalen mellem ejerne. Med den foreslåede overordnede udbudsstrategi vil det samlede forbrug forud for ejerbeslutningen således være på 475 mio. kr. mod de 265/375 mio. kr., som er forudsat i principaftalen.

Det er i den forbindelse vigtigt at være opmærksom på, at en sådan fremrykning af omkostninger ikke påvirker det samlede anlægsbudget eller den overordnede tidsplan. Fremrykningen vil alene have betydning for ejernes risiko, såfremt letbaneprojektet opgives.

Bestyrelsens foretrukne udbudsstrategi

Udbudsstrategien baseres på de nedenfor beskrevne principper, herunder at udbud af veje og broer adskilles fra udbuddet af transportsystemet, at anlæg af veje udbydes som 2 - 3 totalentreprisekontrakter kombineret med et antal mindre detailprojekterede entrepriser for broer og andre komplicerede elementer, at der arbejdes videre med at finde en udformning af kontrakterne

Ring 3

Letbane

for levering af transportsystemet og for drift og vedligeholdelse, som kan imødekomme markedets ønsker, og at leverancen af transportsystemet udbydes som en samlet totalentreprisekontrakt.

Denne indstilling kan, som nævnt ovenfor, kun gennemføres med ejernes forudgående accept.

Bestyrelsens anbefaling til ejerne

Med henblik på at gennemføre den af bestyrelsen foretrukne udbudsstrategi anbefales det ejerne at godkende, at 100 mio. kr. af anlægsbudgettet fremrykkes til før ejerbeslutningen, ligesom de forberedende arbejder i marken svarende til 110 mio. kr. fremrykkes, således som det er muliggjort i principaftalen, samt at ejerbeslutningen træffes på et lidt senere tidspunkt end forudsat. Dette indebærer, at der samlet vil skulle anvendes op til 475 mio. kr. forud for ejerbeslutningen.

Begrundelsen for denne indstilling til ejerne er, at den af bestyrelsen ønskede overordnede udbudsstrategi forventes at indebære en væsentligt bedre konkurrencesituation og dermed alt andet lige en mere konkurrencedygtig pris og kvalitet, en mindre risikopræmie til entreprenøren samt at detailprojekteringen af de komplicerede dele af anlægsopgaverne vil kunne nedbringe risikoen for ekstraomkostninger i anlægsperioden.

Under hensyn til, at afklaringen af det principielle spørgsmål om en eventuel udskydelse af ejerbeslutningen kan tage en vis tid, er det forudsat, at selskabet, indtil dette spørgsmål er afklaret, tilrettelægger det videre arbejde, således at såvel den oprindelige udbudsstrategi som den nu foreslåede udbudsstrategi kan gennemføres. Dette kan indtil udgangen af juni 2015 ske uden forsinkelse af letbaneprojektet.

Ring 3

Letbane

Overordnet udbudsstrategi

Baggrund

I Loven, Principaftalen og Udredningen om en letbane på Ring 3 er det - mere eller mindre eksplicit - forudsat,

- at udbuddet af letbanen opdeles i en samlet anlægskontrakt og en samlet transportsystemkontrakt, sidstnævnte indeholdende både leverancen af systemet og drift og vedligeholdelse
- at begge udbud gennemføres som totalentreprise på funktionskrav således, at entreprenørerne foretager detailprojekteringen
- at de forberedende arbejder – bortset fra fysiske arbejder i marken – gennemføres parallelt med udbuddet af kontrakterne.
- at der afsættes 265 mio. kr. til udbud, forberedende arbejder m.v., indtil ejernes endelige beslutning om projektets gennemførelse, som er forudsat at finde sted efter udbuddet men inden indgåelse af kontrakterne, det vil sige i 4. kvartal 2016, hvilket indebærer, at letbanen kan tages i brug i 3. kvartal 2021.
- at bestyrelsen kan indstille til ejerne, at der afsættes yderligere 110 mio. kr. til gennemførelse af fysiske forberedende arbejder i marken, inden ejernes endelige beslutning om projektets gennemførelse, som også i dette tilfælde er forudsat at finde sted i 4. kvartal 2016, men således at letbanen kan tages i brug et halvt år tidligere, det vil sige i 1. kvartal 2021.
- at Letbaneselskabet skal styre projektet med en relativt begrænset stab svarende til principperne for anlæg af Metroen

Bestemmelsen om, at ejerne skal foretage den endelige godkendelse af projektet på grundlag af de gennemførte udbud, indebærer, dels at de store kontrakter skal indgås samtidigt, dels at kun en begrænset del af omkostningerne kan afholdes forud for kontraktindgåelsen. Bestemmelsen har til formål at begrænse ejernes risiko, såfremt udbuddet skulle føre til en opgivelse af projektet.

Tilvebringelse af udbudsstrategi

Selv om det som led i forberedelsen af principaftale og lovgivning har været nødvendigt at forudsætte en udbudsstrategi, er det op til Letbaneselskabet at bearbejde projektet, herunder at vurdere om den forudsatte udbudsstrategi er den mest hensigtsmæssige, når projektet og dets tekniske betingelser kendes mere detaljeret. På den baggrund indgår det i de forberedende arbejder at gennemgå og vurdere forskellige udbudsstrategier.

Selskabet har således i samarbejde med rådgiverne på både anlægsgaverne (ombygning af veje og broer) og transportsystemet (levering af jernbaneinfrastruktur og tog samt drift og vedligeholdelse de første år) foretaget

Ring 3

Letbane

en detaljeret gennemgang af fordele og ulemper ved forskellige udbudsstrategier. I den forbindelse har der været afholdt et to dages seminar med potentielle tilbudsgivere på transportsystemet, ligesom selskabet har indledt et samarbejde med Vejdirektoratet med henblik på at inddrage deres erfaringer med udbud af vejprojekter, herunder ombygning af veje og broer.

De væsentligste spørgsmål, som er vurderet er

- Udbud af en samlet kontrakt eller opdeling i en anlægs- og en transportsystemkontrakt
- Udbud af en samlet anlægskontrakt eller opdeling i et antal mindre kontrakter med deraf følgende behov for en vis grad af detailprojektering
- Udbud af en samlet transportsystemkontrakt, inklusiv drift- og vedligeholdelse
- Udbud af transportsystemkontrakten med et selvstændigt udbud af drift og vedligeholdelse, og en eventuel yderligere opdeling i f.eks. en infrastrukturkontrakt, en togkontrakt og eventuelt en kontrakt om bygning af kontrol og vedligeholdelsescentret
- Udbud af transportsystemkontrakten på grundlag af funktionskrav eller som detailprojekt
- Kontrakternes indhold af arbejds- og socialklausuler. Dette spørgsmål er drøftet særskilt og principper for anvendelse af sådanne klausuler behandles nedenfor.

Beslutningen om den overordnede udbudsstrategi vil senere blive fulgt op af forslag til den konkrete udformning af udbudsproces og udbudsprojekt, herunder forslag til

- tidsplan for udbudsprocessen, inklusiv bestyrelsens og ejernes beslutningsproces,
- tildelingskriterier ved udbuddet fordelt på forskellige kontraktelementer, herunder pris, teknisk kvalitet, organisation og sociale forhold for eksempel arbejds- og socialklausuler samt arbejdsmiljø
- kontrakternes styrings- og incitamentssystemer
- udbudsprojektets udformning på relevante punkter, herunder
 - o letbanens køretid og dermed det forventede passagertal,
 - o fremkommeligheden for den øvrige trafik,
 - o arkitektonisk udformning og indpasning i omgivelserne,
 - o afskærmning af letbanen,
 - o indretning af tog, bl.a. med hensyn til cykelmedtagning,
 - o indretning af stationer,
 - o sikkerhedspolitik og
 - o trafikafvikling i anlægsperioden

I det følgende er der redegjort for selskabets overvejelser og indstillinger om den overordnede udbudsstrategi, herunder konsekvenserne for ejerbeslutningen. Som det fremgår nedenfor, må bestyrelsens beslutning om den overordnede udbudsstrategi træffes med forbehold for ejernes stillingtagen.

Ring 3

Letbane

Udbud af en samlet kontrakt eller opdeling i en anlægskontrakt og en transportsystemkontrakt

Fordelene ved et samlet udbud af hele anlægsopgaven vil være, at den entreprenør, der vinder udbuddet, vil have det samlede ansvar for gennemførelse af anlægget til den aftalte tid og pris, herunder ansvaret for alle grænseflader, som erfaringsmæssigt er den del af et projekt, der giver anledning til de fleste uoverensstemmelser og ekstrakrav fra entreprenører. Samtidig vil bygherreorganisationen kunne holdes i en begrænset størrelse.

Ulemperne ved et sådant samlet udbud vil være, dels at entreprenøren må forventes at kræve en relativt stor risikopræmie for at påtage sig ansvaret for den samlede kontrakt, ligesom konkurrencen ved udbuddet vil være begrænset af, at kun relativt store entreprenørkonsortier vil kunne byde på opgaven, dels at bygherrens indflydelse på projektets udførelse, herunder forholdet til myndighederne, vil blive begrænset.

På baggrund af de indhentede erfaringer, bl.a. fra metroen, og under indtryk af drøftelser med Aarhus Letbane og Odense Letbane og tilkendegivelser fra markedet er det besluttet, at udbuddet af anlægskontrakten adskilles fra udbuddet af transportsystemkontrakten med henblik på at opnå en hensigtsmæssig konkurrencesituation.

Udbud af en samlet anlægskontrakt for veje og broer eller opdeling i mindre kontrakter

Fordelene ved en samlet anlægskontrakt for ombygning af veje og broer vil være, at én entreprenør vil have ansvaret for det samlede anlæg og for levering indenfor den aftalte tid og pris, herunder ansvaret for grænseflader mellem anlægsprojektets enkelte dele.

Ulemperne ved et samlet udbud vil være, at kun relativt store entreprenører vil kunne byde på opgaven, hvilket vil kunne begrænse antallet af potentielle tilbudsgivere og dermed konkurrencen, samt at der kun vil være én entreprenørs ressourcer at trække på ved anlægget af den 27 km lange strækning.

Spørgsmålet om udbud af en samlet anlægskontrakt for ombygning af veje og broer eller en opdeling i mindre anlægskontrakter har været drøftet med Vejdirektoratet. På baggrund af disse drøftelser og i øvrigt indhentede erfaringer fra andre lignende projekter er det vurderet hensigtsmæssigt at opdele anlægsudbuddet i et antal kontrakter, især med henblik på at opnå en attraktiv konkurrencesituation.

Der har været overvejet to forskellige opdelinger af udbuddet. Enten en opdeling i et antal geografisk afgrænsede detailprojekterede kontrakter eller en opdeling, hvor vejkontrakten udbydes i 2 – 3 totalentreprisekontrakter kombineret med en række detailprojekterede kontrakter for ombygning af broer og andre mere komplicerede anlægselementer.

Disse overvejelser er resulteret i, at den sidstnævnte opdeling, det vil sige 2- 3 totalentreprisekontrakter for veje kombineret med detailprojekterede

Ring 3

Letbane

kontrakter for ombygning af broer og andre komplicerede anlægselementer, vil være mest fordelagtig. Dels er denne opdeling mindre udfordrende i forhold til ejerbeslutningen, jf. nedenfor. Dels vil opdelingen bedre kunne tilpasses anlægget af transportsystemet og i øvrigt være mindre krævende med hensyn til størrelsen af bygherreorganisationen.

Formålet med en opdeling, som foreslået, vil være at opnå en hensigtsmæssig konkurrencesituation, idet kontraktstørrelsen vil være relevant for en række entreprenører – de enkelte kontrakter vil være overkommelige men ikke for små –, og for at sikre en mere fleksibel ressourceindsats over den lange vejstrækning og de relativt komplicerede ombygninger af broer og lignende. Det vurderes endvidere, at opdelingen og detaljeringen af de komplicerede dele af udbuddet kan medvirke til at begrænse risiciene for ekstraomkostninger i anlægsperioden.

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 større frihed til at vælge anlægsmetode m.v., således at projektet som sådan bliver billigere at anlægge. Dette gælder imidlertid ikke, hvor der er tale om ombygning af eksisterende anlæg, for eksempel broer og lignende, således som det er tilfældet ved broanlæg m.v. 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.

Som det fremgår vurderes det dog samtidig, at en opdeling af kontrakten nødvendiggør en højere grad af detaljering af projektet end et samlet udbud, blandt andet for at opnå en hensigtsmæssig styring af grænsefladerne og for at sikre en tidsmæssig koordinering mellem de forskellige anlægskontrakter og i forhold til transportsystemleverancen og til myndighederne. En større detaljering inden udbuddet indebærer, at en større del af projekteringen skal ligge før ejerbeslutningen om gennemførelse af letbanen i stedet for efter denne. Beslutning om en opdeling vil derfor være afhængig af ejernes stillingtagen til spørgsmålet om tidspunktet for ejerbeslutningen, jf. nedenfor.

Den længere tid og de fremrykkede investeringer forud for ejerbeslutningen skyldes, dels at detailprojekteringen, som ved totalentreprise foretages af entreprenøren efter kontraktindgåelse, i dette tilfælde i stedet skal foretages af bygherren og ligger forud for kontraktindgåelsen. Dels at det vil være nødvendigt at gennemføre en større del af ekspropriationerne og de fysiske forberedende arbejder i marken forud for kontraktindgåelsen end med den oprindeligt forudsatte udbudsform.

Det skal i den forbindelse understreges, at fremrykningen af en del af projekteringsomkostningerne til før ejerbeslutningen ikke har nogen indflydelse på det samlede anlægsbudget eller den overordnede tidsplan.

På denne baggrund har bestyrelsen – under forudsætning af ejernes accept af den nødvendige udskydelse af ejerbeslutningen – besluttet at opdele udbuddet

Ring 3

Letbane

af anlægskontrakten for veje og broer i 2 – 3 totalentreprisekontrakter for veje og en række mindre detailprojekterede kontrakter for broer og andre komplicerede anlægselementer.

Det forudsættes dog, at muligheden for at vende tilbage til udbud af en samlet kontrakt holdes åben, indtil ejerne har truffet beslutning i sagen. Denne mulighed kan holdes åben indtil udgangen af juni 2015, uden at det påvirker den samlede tidsplan.

Udbud af en samlet transportsystemkontrakt, inklusiv drift- og vedligeholdelse

Et overordnet spørgsmål er, om leverance af transportsystemet og den efterfølgende drift og vedligeholdelse skal udbydes samlet eller hver for sig.

Umiddelbart er der væsentlige *fordele* forbundet med at kombinere systemleverancen med drift- og vedligeholdelse i en vis periode. Det viser erfaringerne fra bl.a. metroen og andre lignende systemer. Der er således væsentlige fordele ved, at leverandøren er forpligtet til at sikre, at systemet virker, ikke bare fra den første dag, men gennem de første år, hvor nye systemer altid vil have en række 'børnesygdomme', som i mange kendte tilfælde – både danske og udenlandske - har betydet årelange forsinkelser, før et nyt system eller nye tog er kommet til at virke.

Ulemperne ved at kombinere systemleverance og drift er, at nogle af de potentielle tilbudsgivere – både på systemleverancen og på driften - har tilkendegivet, at de vil overveje at undlade at give tilbud, hvis de to opgaver kombineres. Samme erfaring har Odense letbane i forbindelse med deres sonderinger hos potentielle tilbudsgivere – dog ved en anden sammensætning af udbuddet.

Det skal nævnes, at en af de pågældende potentielle tilbudsgiveres indvendinger har været, at drifts- og vedligeholdelsesperioden hidtil har været begrænset til 5-8 år som følge af de danske konkurrencemyndigheders tolkning af EU-reglerne. Der er imidlertid kommet en afgørelse fra konkurrencemyndighederne, som synes at åbne for en længere kontraktperiode, såfremt det kan godtgøres, at der vil være fordele for bygherren forbundet hermed. Dette spørgsmål vil indgå i det videre arbejde med afklaring af den konkrete udformning af udbuddet.

På baggrund af erfaringer indhentet fra andre tilsvarende systemer, herunder Stockholms Lokaltrafik (SL), er det vurderingen hos såvel selskabet som dets tekniske og juridiske rådgivere, at der er gode muligheder for at finde frem til en udformning af udbuddet, som imødekommer tilbudsgivernes betænkeligheder og derfor undlader udbud af en samlet kontrakt for både systemleverance og drift samtidig med, at i hvert fald en del af de hensyn til letbaneprojektet, som er nævnt ovenfor, kan opfyldes. Den konkrete udformning af et sådant udbud kræver imidlertid yderligere undersøgelser for at sikre det bedst mulige resultat.

Bestyrelsen har derfor besluttet, at selskabet arbejder videre med udformningen af et forslag til en sådan udbudsmodel, som vil kunne indgå i bestyrelsens beslutninger om udformningen af den konkrete udbudsproces, jf. ovenfor.

Ring 3

Letbane

Udbud af en samlet transportsystemkontrakt eller en opdeling i en eller flere kontrakter

Ud over en opdeling af transportsystemkontrakten i en leverancekontrakt og en drifts- og vedligeholdelseskontrakt vil transportsystemkontrakten kunne opdeles på en række delleverancer, herunder for eksempel opdeling i togleverance og i etablering af jernbaneinfrastruktur, eller udskillelse af kontrol- og vedligeholdelsescentret i en særskilt kontrakt.

Tog og infrastruktur

Som nævnt vil systemleverancekontrakten kunne opdeles i en infrastrukturkontrakt og en togkontrakt. *Fordelene* ved en sådan opdeling vil være, at der ved udbuddet kan fokuseres på hver af tilbudsgivernes særlige kvaliteter. Det bemærkes dog, at der er en lang tradition for samarbejde mellem togleverandører og jernbaneinfrastrukturproducenter, således at en opdeling næppe vil øge konkurrencen mærkbart.

Ulemperne vil være, at ansvaret for en relativt kompliceret grænseflade vil blive overført til bygherren, og at der vil være betydelige krav til involvering af tekniske kompetencer - både ved udbud, gennemførelse og i driftsfasen - som normalt er producentspecifikke.

Kontrol- og vedligeholdelsescenter

En særlig opgave ligger i opførelse af bygningen på kontrol- og vedligeholdelsescentret – ikke de tekniske anlæg, der udgør en integreret del af letbanens infrastruktur, men selve bygningen – som eventuelt vil kunne udskilles og udbydes særskilt. Dette forudsætter imidlertid, at den kommende drifts- og vedligeholdelsesentreprenør involveres i programmeringen af bygningens funktionalitet.

På den baggrund har bestyrelsen besluttet, at leverancen af transportsystemet, som hidtil forudsat, udbydes som én samlet kontrakt.

Udbud af transportsystemkontrakt på funktionskrav eller detailprojekteret

Spørgsmålet om udbud på funktionskrav contra detailprojekt kan opdeles i to forhold. For det første det forhold, at det overordnet er besluttet, at letbanen skal etableres på grundlag af afprøvede og funktionsduelige standardløsninger både for tog og for væsentlige dele af infrastrukturen. Dette indebærer, at udbuddet helt overordnet nødvendigvis må ske på funktionskrav, således at leverandørerne kan tilbyde deres respektive standardløsninger.

Der kan dog godt stilles specifikke krav som en del af udbuddet, når blot kravene ikke intervenserer i tilbudsgivernes standardløsninger. For eksempel vil specifikke krav til togenes dimensioner eller til et bestemt styresystem kunne være til hinder for, at alle relevante transportsystemleverandører kan give tilbud, mens krav til togenes detaljerede indretning, sædeplacering m.v. ikke vil indebære begrænsninger i potentialet af tilbudsgivere. Samlet set indebærer dette hensyn, at udbuddet overordnet skal være totalentreprise på funktionskrav.

For det andet vil der være forhold, hvor der er behov for lokal tilpasning, og hvor det vil være nødvendigt i en eller anden udstrækning at kunne opstille specifikke detaljerede krav. Det gælder for eksempel placering af master til

Ring 3

Letbane

køreledningerne. Uden en detaljeret beskrivelse af masteplaceringen vil der være en risiko for, at ledningsomlægningerne skal gennemføres i to omgange.

På denne baggrund har bestyrelsen besluttet, at udbud af transportsystemkontrakten sker som totalentreprise på funktionskrav kombineret med specifikke krav til blandt andet indretning af tog m.v. samt til masteplaceringer.

Konsekvenser for ejerbeslutningen af de forskellige udbudsstrategier

Principaftalens forudsætninger for ejerbeslutningen

Som nævnt ovenfor er det fastlagt i lov om letbane på Ring 3, at ejerne skal træffe endelig beslutning om gennemførelsen af letbanen, når resultatet af udbuddet af de store anlægs- og driftskontrakter foreligger, og de samlede omkostninger for anlægget kendes med den sikkerhed, indgåelsen af kontrakterne indebærer.

Ved udformningen af letbaneloven og indgåelsen af principaftalen mellem ejerne var det forudsat, at denne beslutning kunne tages efter udbud af både anlægs- og transportsystemkontrakter som totalentreprise på funktionskrav, hvilket i givet fald vil betyde, at ejerbeslutningen vil kunne tages i slutningen af 2016. Det var herved forudsat, at der indtil da var anvendt 265 mio. kr. af det samlede anlægsbudget til udarbejdelse af VVM-redegørelse og dispositionsforslag, udarbejdelse af udbudsmateriale og gennemførelse af udbud samt til forberedelse af ekspropriationer og ledningsomlægninger, men uden igangsætning af fysiske arbejder i marken. I så fald vil letbanen kunne åbne i 4. kvartal 2021.

Der blev dog åbnet mulighed for, at bestyrelsen kan indstille til ejerne at forøge det afsatte beløb med 110 mio. kr. til i alt 375 mio. kr. Formålet hermed er, at ekspropriationer og forberedende fysiske arbejder i marken kan igangsættes parallelt med udbuddet og dermed forud for ejernes endelige beslutning, for derved at begrænse anlægsperioden med ca. et halvt år. I så fald vil letbanen kunne åbne i 1. kvartal 2021.

Formålet med denne opdeling af anlægsomkostninger henholdsvis før og efter ejernes endelige beslutning om gennemførelse af letbanen er at begrænse ejernes risiko i det tilfælde, det måtte blive besluttet ikke at gennemføre projektet, når tilbuddene på de store kontrakter foreligger.

Konsekvenser af den foreslåede udbudsstrategi for ejerbeslutningen

Forudsætningen for, at bestyrelsen kan gennemføre den foretrukne overordnede udbudsstrategi, er, at ejerne accepterer, at ejerbeslutningen træffes på et senere tidspunkt og med fremrykning af et større beløb end forudsat i principaftalen. Dette indebærer, at ejernes risiko på beslutningstidspunktet vil være større end forudsat i principaftalen. Derimod har strategien ingen indflydelse på de samlede anlægsomkostninger eller for den samlede tidsplan.

En forudsætning for, at bestyrelsen kan gennemføre den foretrukne opdeling af anlægskontrakten i 2 – 3 totalentreprisekontrakter for veje og et antal

Ring 3

Letbane

detailprojekterede kontrakter for de komplicerede dele som broer, vil være, at ejerne accepterer et ændret grundlag for ejerbeslutningen. Det vil sige, at ejerne dels accepterer, at der fremrykkes 100 mio. kr. mere end forudsat forud for ejerbeslutningen, dels at den i principaftalen forudsatte mulighed for at fremrykke 110 mio. kr. til forberedende arbejder i marken udnyttes. Samlet indebærer dette, at der - i stedet for de i principaftalen forudsatte 265 mio. kr. - samlet fremrykkes 475 mio. kr. forud for ejerbeslutningen. I givet fald vil ejerbeslutningen blive flyttet fra 4. kvartal 2016 til 1. kvartal 2017 uden, at dette påvirker den samlede tidsplan.

Det skal bemærkes, at dette forudsætter, at ejerbeslutningen træffes på grundlag af udbud af såvel vejkontrakterne som transportsystemkontrakten kombineret med et detailprojekt for de komplicerede dele, især broerne, uden at udbuddet på denne del er afsluttet. Risikoen herved vurderes dog begrænset, da disse kontrakter samlet vurderes at beløbe sig til 150 – 200 mio. kr., således at den udestående usikkerhed ikke vil ændre væsentligt på den samlede anlægsøkonomi, som lægges til grund for ejernes beslutning.

Det bemærkes, at den ovenfor omtalte – men fravalgte - udbudsmodel, hvor den samlede vejentreprise detailprojekteres og udbydes i et antal geografisk afgrænsede entrepriser, vurderes at nødvendiggøre fremrykning af yderligere 200 mio. kr., det vil sige i alt 675 mio. kr. forud for ejerbeslutningen. Som nævnt ovenfor udfordrer denne fremgangsmåde således risikoniveauet for ejerbeslutningen mere end den foreslåede model. Samtidig kræver denne model en større indsats med henblik på koordinering med gennemførelsen af transportsystementreprisen og i det hele taget væsentligt større ressourcer hos bygherren.