

Metrocityring løber større risiko end

Femern A/S prøver at gentage succesen fra Øresundsprojektet. Den vilje til samarbejde er en af grundene til, at to eksperter har størst tiltro til Femernprojektet.

ANLÆGSPROJEKTER

af Birgitte Marfelt bim@ing.dk

Om ti år, i 2018, skal to store, danske anlægsprojekter stå færdige: Metrocityringen i København og broen eller tunnelen tværs over eller under Femern Bælt.

Metroprojektet er allerede godt i gang. Forundersøgelserne er gennemført. Undergrunden er kortlagt for tunnelboringen. Stationernes nøjagtige placering er fastlagt. Og tilbuddene fra anlægsentreprenørerne kom ind i tirsdags, 11. maj. Kontrakterne ventes underskrevet i løbet af sommeren, og så kan vinderne i princippet sætte boremaskinen i jorden og udvikle og producere metrotog og styresystem.

På Femernforbindelsen undersøger projektorganisationen stadig geoteknik, sejladsikkerhed, design og miljø. Om to år skal Folketingets politikere beslutte, om Danmark og Tyskland skal forbindes af en bro eller en tunnel. Først året efter, i 2013, begynder arbejdet med at anlægge forbindelsen.

Tilsammen løber de to projekter op i anlægsudgifter i 60 milliarder kroners-klassen. Hver for sig tiltrækker de sig global opmærksomhed, for opgaverne er af en art og et omfang, der kan få ethvert anlægskonsortium til at slikke sig om munden – selv om interessen i praksis er kølnet blandt de prækvalificerede konsortier til metrotogbyggeriet.

Samlet set har Femernprojektet de bedste odds for at blive gennemført til tiden og prisen. Det mener de to eksperter, som Ingeniøren har bedt vurdere de to projekters udbudsmetode, branchedirektør Niels Nielsen, Dansk Byggeri, og dr.techn. Bent Flyvbjerg, der er centerleder på Oxford Universitet.

Begge projekter er risikable, vurderer de. De kan blive forstyrret af såvel vejrlig og politiske ændringer som uforudsete hindringer af fysisk art. Det gælder Danmark, om forbindelsen mellem Danmark og Tyskland bliver som bro eller tunnel. Men risikoen for metroen er størst.

Det er den, dels fordi tunnelprojekter i tætbyggede områder pr. definition er en stor udfordring, dels i kraft af styrken i de to projektorganisationers topledelse. Og endelig fordi Metroselskabet pålægger leverandører og entreprenører risikobyrdens i stedet for, som på forbindelserne over Øresund og Femern Bælt, at lægge op til samarbejde, lyder kritikken.

Halvdelen vil ud

Det er en tilgang, der allerede har fået fire af otte prækvalificerede konsortier til at vælge milliardopgaven på metroen fra. I krisetider, hvor sulten efter store projekter er stor, er det

bemærkelsesværdigt. Kritikken fra anlægsentreprenører og metroleverandører er forholdsvis enslydende:

»Vi har trukket os, fordi vi finder vilkårene i udbudsmaterialet ufordelagtige, både hvad angår de tekniske krav og de kommercielle betingelser. Der påhviler leverandøren for stor risiko for forhold, som leverandøren reelt ingen indflydelse har på.«

Sådan lød pressechef Tanja Thorsteinssons begrundelse, da Siemens for tre uger siden som tredje prækvalificerede leverandør af rullende materiel til koncernens egen store ærgrelse opgav at byde på metroen.

Andre konsortier tager handsken op og byder, idet de tager sig godt be-



Vi fordeler risikoen på de parter, der bedst kan klare den.

Peter Lundhus, adm. dir., Femern A/S

talt for de risici, de bliver pålagt. Det gælder entreprenørkonsortiet MT Højgaard, Hochtief, Ed. Züblin samt Pihl og Søn, hvor MT Højgaards koncerndirektør, Peter Kofoed, for nyligt sagde sådan her til ing.dk:

»Vi har valgt at fortsætte. Vi gennemarbejder tilbuddet på baggrund af det, der ligger, og prissætter de risici, der er. Men det betyder ikke, at vi synes, det er den optimale måde at gøre det på. For det medfører også, at vores arbejde med at aflevere et konditions-mæssigt tilbud er meget stort, tidskrævende og dyrt.«

Forsikring mod risiko

Niels Nielsen, der repræsenterer Danmarks anlægsentreprenører, advarer mod målet at lempe risikobyrdens over på entreprenørerne:

»Hvis en bygherre ikke selv ønsker at bære en risiko for et bestemt forhold, kan han selvfølgelig flytte den over på entreprenørens skuldre, men der ligger den ikke nødvendigvis bedst. Det gør den derimod sandsynligvis hos et forsikringsselskab. Den slags er verdensmestre i at håndtere risici og give priser på dem,« fastslår Niels Nielsen.

Til eksempler på risici, som det ikke giver mening at pålægge entreprenører, hører risikoen for en myndighedsbehandling, som kan trække ud af mange, f.eks. politiske, årsager, som entreprenøren ingen indflydelse har på. Mens risici, betinget af entreprenørens valg og hans evne til at udføre arbejdet, set med Niels Nielsens øjne, ligger rimeligt hos entreprenøren.

Øresund og Femern Bælt

»Hvis man derimod fokuserer på, at projektet er en fælles opgave, og tager hensyn til hvilke incitamenter, der kan drive processen frem, får man en konstruktiv tilgang, der fremmer processen,« siger Niels Nielsen og nævner Øresundsprojektet:

»Øresund var karakteriseret ved



FEMERNS TOPCHEF



Peter Lundhus, civilingeniør, adm. dir. i Femern A/S. Projektchef for jernbanetunnelen under Storebælt, teknisk direktør på Øresundsbro- og tunnel og siden 2001 den øverst ansvarlige for forberedelserne omkring en fast forbindelse over Femern Bælt.

stor fokus på samarbejde og partnerskab. Ud fra de forudsætninger blev hele projektet styret. Det var parterne meget tilfredse med. Det gav en god proces og et godt resultat for alle,« vurderer Niels Nielsen.

Det bekræfter Peter Lundhus, administrerende direktør for bygherren, det daværende Øresundskonsortium:

»Vi gennemførte partnering på Øresund, det var en fornuftig måde at gøre det på. Entreprenørerne fik en del af vores gevinst ved at gennemføre til tiden, nemlig en bonus på over 100 millioner kroner,« siger han.

Som administrerende direktør for Femern A/S i dag ser Lundhus ingen grund til ikke også at samarbejde om dette projekt:

»Femernprojektet egner sig godt til den samme model. Det er karakteristisk, at det er et stort projekt, større end Øresund, og det vil kræve mere samarbejde end på Øresund.«

»For at undgå at overbebyrde den enkelte entreprenør, vil vi holde de enkelte kontrakter nede på 10 milliarder kroner,« siger han.

Ifølge Peter Lundhus er det kun meget små projekter, der ikke vil få

FEMERNBRO ELLER -TUNNEL

19 km lang skråningsbro – med sænketunnel som favoritalternativ. Begge løsninger skal bestå af en firesporet motorvej og en dobbeltsporet elektrificeret jernbane – den såkaldte 4+2-løsning.

Byggeperiode: Seks år. Anlægsarbejdet skal efter planen begynde i 2013, for at den faste forbindelse kan åbne i slutningen af 2018.

Pris: Skråningsbroen er anslået til 33

milliarder kroner, sænketunnelen til cirka 41 milliarder kroner. Anlægsoverslaget er baseret på erfaringerne med Storebælt og Øresund. Et rigtigt anlægsbudget bliver udarbejdet på grundlag af VVM-undersøgelsen og bliver en del af anlægsloven, som Folketinget vedtager i 2012.

Bygherre: Femern A/S.

Ejer: Den danske stat.

fordele af at benytte partnering. Om et projekt rummer store eller små risici betyder mindre end at fordele risici rigtigt:

»Vi fordeler risikoen på de parter, der bedst kan klare den. Det vil sige, at risikoen for udsving i valuta påhviler bygherren,« eksemplificerer Peter Lundhus

Skidt track record på metroen

Også Bent Flyvbjerg, der ud over at være førende international ekspert i store projekter på tæt hold har fulgt anlægget af forbindelserne over Storebælt og Øresund, mener, at Peter Lundhus og hans folk nu har tilstrækkelig erfaring til, at de kan styre Femernprojektet i en partnerskabsmodel:

»De har allerede vist, at det virkede på kyst til kyst-delen af Øresundsprojektet. De har gjort det bedre og bedre for hvert megaprojekt, de har lavet,« fastslår Flyvbjerg.

»Metroselskabet har derimod den stik modsatte oplevelse. At det gik lidt bedre med metroens tredje etape end med de to første, skyldes jo, at den ikke var tunnel. Selskabets track record er ikke god,« siger Bent Flyv-

PÅ FEMERN undersøges stadig geoteknik, sejladsikkerhed (som ved simuleringen t.v.), design og miljø. Og først om to år skal Folketingets politikere beslutte, om forbindelsen skal være en bro eller en tunnel.

bjerg med henvisning til, at metroens første etape hverken overholdt budget eller tidsplan.

»Jeg vil også vurdere, at topledelsen i Metroselskabet er svagere end i Femerns projektorganisation. Samtidig er der ikke noget at sige til, at de er usikre på cityringen. Det er ren boring, 100 procent tunnel og dermed det mest risikable, man overhovedet kan tage fat på,« lyder prognosen fra Bent Flyvbjerg,

Alligevel undrer han sig over Metroselskabets risikofordeling:

»Det er usædvanligt at pålægge entreprenørerne ansvaret for ting, som de ikke har styr på som f.eks. myndighedsbehandling. Men man prøver måske at gå så langt, man kan, og køre modellen ud i sin konsekvens,« antager Bent Flyvbjerg. ■