

# Metroringens milliard

Metroselskabet skubber flere risici over på entreprenørerne i forhandlingerne om den nye cityring i København, men det kan komme til at koste Metroselskabet dyrt

## Byggeri

AF CECILIE RASK MAAGAARD

Udvidelsen af metroen i København risikerer at blive dyrere, efter at Metroselskabet har opstillet nye hårde krav til entreprenørerne bag projektet. I et forsøg på at gardere sig mod de problemer og erstatningskrav, der ramte det første metrobyggeri, skubber Metroselskabet denne gang så mange risici som muligt over på entreprenørerne.

Men det er ved at give bagslag. Indtil videre har et konsortium trukket sig, mens et andet vil hæve prisen for at imødegå de mange usikkerheder, der lurer i projektet.

»De udgifter, der er forbundet med at byde på sådan et projekt, står ikke mål med chancerne for at vinde en profitabel kontrakt,« siger Lars Carlsen, der er direktør i Per Aarsleff.

Entrepreneurvirksomheden var sammen med konsortiepartneren tyske Bilfinger Berger et af de fire konsortier, der var prækvalificeret til at byde på entreprenørarbejdet med Cityringen, men trak sig i sidste måned fra udbudsrunderen.

»Risikoen er stor på det her projekt, og hvis vi tager højde for alle de risici, der ligger i projektet, så bliver vores pris ikke konkurrencedygtig,« siger han.

## Risikofyldt projekt

Hos MT Højgaard, der sammen med to andre konsortier stadig er med i udbudsrunderen, vurderer koncerndirektør Peter Kofoed ligesom Per Aarsleff, at projektet med den nye cityring er risikofyldt, men har alligevel valgt at blive i konkurrencen.

»Det er et stort og et komplekst projekt, og kontraktbetingelserne er også meget

skrappe og vælter meget risiko over på entreprenøren. Derfor er vi nødt til at sikre os, at vores pris kan afdække de risici og de forhold, der er, og tage højde for det i vores tilbud,« siger Peter Kofoed. Alternativt ønsker MT Høj-

gaard et større samarbejde mellem bygherre og entreprenør.

»Vi havde måske hellere set en partneraftale til sådan en opgave, hvor man deler risici, og dem, der er bedst egnede til at bære dem, gør

det. I stedet for en opgave, hvor der er lagt op til, at entreprenøren skal bære rigtig mange risici,« siger han.

I tidligere offentlige byggerier er entreprenøren ikke blevet pålagt tilsvarende risici. I de nye krav til City-

ringen bliver f.eks. al forsinkelse ved myndighedsbehandling entreprenørens ansvar. Det er en meget vidtgående kontraktbetingelse, som er svær at prissætte for entreprenøren, vurderer Ole Hansen, der er lektor i en-

trepriseret ved Københavns Universitet. Ole Hansen kan godt forstå de to konsortiers betænkeligheder.

»Det er især i forhold til ændrede myndighedskrav og myndighedsbehandling, at der er nogle forsøg på at

## Byggeriet af den nye Metro Cityring

BørsenFakta

### Tre entrepriser er udbudt

Anlægsentreprise Nord: Anlægsarbejdet på strækningen fra Øster Søgade over Nørrebro til Aksel Møllers Have på Frederiksberg herunder etablering af tunneller, skakte, sporskiftekamre og stationer.

Anlægsentreprise Syd: Samme anlægsarbejder som på den øvrige del af Cityringen, men strækningen fra Aksel Møllers Have på Frederiksberg via City til Øster Søgade.

Entreprise med bygninger og funktioner i Cityringens kommende kontrol- og vedligeholdelsescenter ved Vasbygade samt det samlede transportsystem - metrotog, sporanlæg, kørestrømsanlæg, sikkerhedssystemer, informationssystem og andre delsystemer. Leverandøren skal overdrage et driftsklart metrosystem til Metroselskabet og fortsætte som operatør i fem år, med option på yderligere tre år.

### Anlægsentreprisen

Fire konsortier er prækvalificerede til anlægsentreprisen

- Alpine Bau GmbH (Østrig) i konsortium med FCC Construcción S.A. (Spanien)
- MTHøjgaard A/S (Danmark) i konsortium med Hochtief Construction AG (Tyskland), Ed. Züblin AG (Tyskland) og E. Pihl og Søn A/S (Danmark)
- Salini Costruttori S.p.A (Italien) i konsortium med Tecnimont S.p.A (Italien) og S.E.L.I. Società Esecuzione Lavori Idraulici S.p.A. (Italien)
- Det fjerde konsortium, der nu har trukket sig fra runden var Bilfinger Berger Ingenieurbau GmbH (Tyskland) i konsortium med Vinci Construction Grand Projets (Frankrig) og Per Aarsleff A/S (Danmark)

7. april er sidste frist for at komme med tilbud, og Metroselskabet udpeger så til efteråret hvilket af de resterende konsortier, der skal bore de mange kilometer tunnel under København.

### Cityringens økonomi

Metroselskabet og Folketinget har budgetteret den nye Metro cityring til 15,4 mia. kr. i 2005 priser. Det skal dække de 17 nye stationer og 15,5 km banestrækning under centrum af København samt brokvarterer og Frederiksberg. Selve boringen af tunneller og anlægning af stationer er budgetteret til godt 9 mia. kr.

- Ca. 50 pct. dækkes af kommende indtægter fra cityringen og den eksisterende metro
- Ca. 25 pct. betales af Københavns Kommune
- Ca. 20 pct. betales af staten
- Ca. 5 pct. betales af Frederiksberg Kommune

Kilde: Tekst og kort: Metroselskabet



# plan vakler



Det omfattende byggeri af Københavns kommende Metro Cityring skal gå i gang næste år, men allerede om kort tid er entreprenørarbejdet i licitation.

Ole Hansen understreger, at han kun har haft lejlighed til at kigge det dokument igennem der hedder »Almindelige og særlige betingelser«, og som kun udgør en meget lille del af det fulde udbudsmateriale.

Niels Nielsen, der er branchedirektør i Danske Anlægsentreprenører under Dansk Byggeri, er overrasket over, at et konsortium har trukket sig på baggrund af risikovurderingen.

»Hvis flere begynder at trække sig, så kunne det være en indikator på, at udbudsmaterialet ikke helt tjener bygherrens interesse. Man kan jo flytte så meget risiko over på entreprenøren, at det i virkeligheden begynder at give tilbageslag på bygherren. Det ærgrer mig, at nogen trækker sig på grund af en risikovurdering, hvis det kunne være undgået med et mere afbalanceret udbud,« siger Niels Nielsen.

## Dialog med byderne

Metroselskabet har kun få kommentarer til kritikken og henviser til, at selskabet følger reglerne.

»Metroselskabet følger EU's forsyningsvirksomhedsdirektiv om udbud med forhandling, og vi forventer at modtage tilbud fra de tre bydere til april. Vores dialog med byderne foregår ikke gennem pressen, men vi regner med, at kontrakterne på Cityringen underskrives i løbet af andet halvår 2010,« udtaler Torben Johansen, der er teknisk direktør i Metroselskabet, via en e-mail.

Metroselskabet er ejet af Staten, Københavns og Frederiksberg kommuner. Det endelige tilbud skal entreprenørerne afgive senest 7. april og afgørelsen falder i efteråret.

cecilie.rask.maagaard@borsen.dk

## Drøje hug til metroledelsen

■ Byggeri

AF CECILIE RASK MAAGAARD

Metroselskabet har ikke haft det nemt. Først var der voldsomme kritik i forbindelse med etableringen af de første tre faser af metroen, og så lagde entreprenøren sag an. Derefter har et skandaleramt konsortium trukket sig fra udbudsrunden på den nye cityring – og nu kræver en ekspert på ny ledelsen fyret.

Bent Flyvbjerg, som er dansk samfundsforsker og især beskæftiger sig med store anlægsinvesteringer, er en kendt kritiker af Metroselskabet. Faktisk har han tidligere foreslået, at ledelsen skulle have været fyret, da den igen og igen lavede milliardstore fejl-vurderinger af både udgifter og indtægter.

»Man skulle for længst have sat nogle andre til det. Metroselskabet har vist sig meget dårligt til at styre den her slags projekter. Men det sidder fast i sadlen. Så det eneste de danske skatteborgere kan håbe på er, at man har lært af sine mange fejl på de tre første etaper og nu gør det rigtige på den fjerde,« siger Bent Flyvbjerg, som er professor ved Oxford University.

## Risiko undervurderet

Problemet er ifølge ham, at man har undervurderet risikoen for budgetoverskridelser og manglende indtægter.

»Jeg har tidligere undersøgt alle faser af den nuværende metro, som blev bygget i tre faser med den sidste i 2007 til lufthavnen, og de har alle sammen haft store budgetoverskridelser, forsinkelser og manglende indtægter. Nu sætter man så den samme organisation til at bygge en fjerde fase, nemlig cityringen, og det oplagte spørgsmål er, om vi skal stole på, at man denne gang kan gøre det til budgettet og til tiden,« siger han.

Han vurderer, at der er en høj sandsynlighed for, at cityringen bliver dyrere end den er budgetteret til.

»Det viser vores data og selv tilbuddet kan godt blive højere, end der er budgetteret. Det at nogle har trukket sig og andre siger, at de vil tage højde for ekstra risici, tyder i den retning. Risiko betyder nemlig større budget, fordi entreprenørerne er nødt til at indregne nogle penge til at dække sig ind for, og det betyder, at det bud som Metroselskabet får på, hvad det vil koste, sandsynligvis bliver højt,« siger Bent Flyvbjerg.

Entreprenørkonsortiet på den første omgang metro lagde efter bare et års byggeri i 1999 sag an mod Metroselskabet, der dengang hed Ørestadsselskabet med et krav på 1,3 mia. kr. for at være blevet forsinkeret af uforudsete geologiske og hydrauliske problemer. I dag er det krav vokset til cirka 2 mia. kr., som Comet forlanger i merbetaling. Comet-konsortiet består af seks ingeniørvirksomheder fra henholdsvis Danmark, England, Frankrig, Italien og Østrig. Der ventes først en afgørelse i sagen næste år, hvor byggeriet af Cityringen gerne skulle være i fuld gang.

cecilie.rask.maagaard@borsen.dk

skubbe risici over på entreprenøren,« siger han.

## Entreprenørers byrde

I metroprojektet bærer entreprenøren desuden selv risikoen for, hvis myndig-

hederne efter aftalens indgåelse ændrer regler, der får betydning for projektet. Og det er i følge Ole Hansen et andet forsøg på at skubbe en risiko over på entreprenøren.

»Det kan diskuteres, om de

regler, man forsøger at lave her, er fornuftige og giver entreprenøren rimeligt grundlag for at regne sin pris ud,« siger han og vurderer også, at det vil få prisen til at stige i forhold til, hvis man fulgte den almindelige regel.