

Bilag – Uddybning af det anbefalede udbudsdesign

I dette bilag bliver det anbefalede udbudsdesign for fælleskommunalt udbud af vejvedligehold gennemgået.

Det anbefalede udbudsdesign består af:

1. Ét fælles udbud som omfatter alle syv kommuner med forskellige kontraktformer for veje i byzoner og veje i landzoner
2. Funktionskontrakter på veje i landzoner fordelt på 2-3 delaftaler
3. Aftale på specifikke veje kombineret med en rammeaftale i byzoner fordelt på 2-3 delaftaler
4. Kommunespecifikke tilbudslistor / kravspecifikationer / funktionskrav
5. Selvstændige kontrakter mellem den enkelte kommune og de(n) vindende entreprenør(er)

Ad 1: Ét udbud

Kommunerne i Nordsjælland har stor erfaring med fællesudbud på andre områder, hvilket medvirker til at understøtte kvaliteten i udbudsprocessen.

Ét udbud med flere delaftaler betyder, at entreprenørerne kan byde på en eller flere delaftaler, alt efter deres kapacitet. Delaftalerne har samtidig en størrelse, som giver entreprenøren stordriftsfordele. Hvis entreprenører byder på flere delaftaler, vil det forventeligt få positiv betydning for de tilbudte priser.

Ad 2: 2-3 delaftaler: funktionskontrakter på veje i landzoner

En funktionskontrakt er en kontraktform, hvor ordregiver stiller krav til funktionen af den leverede ydelse frem for krav til de aktiviteter, som skal føre til leveringen af ydelsen. Funktionskontrakter vedrørende vejvedligehold betyder, at entreprenøren skal leve op til givne standarder for vejene (f.eks. mht. huller i vejene). Entreprenøren opnår i denne kontraktform fleksibilitet til selv at tilrettelægge opgaveløsningen og eventuelt også fleksibilitet i forhold til materialevalg. Omvendt har kommunerne mindre indflydelse på entreprenørens tilrettelæggelse af arbejdet.

Funktionskontrakter egner sig bedst til veje med lav kompleksitet, så som: veje, som har få eller ingen ledningsejere, hvor der er forudsigelighed i udviklingen af vejen og hvor der er få ønsker til omlægning af trafik. Veje med ovenstående karakteristika er i udgangspunktet beliggende i landzoner.

Funktionskontrakter på vejvedligehold har typisk en længde på mellem 10 og 15 år, da asfaltbelægning typisk har en tilsvarende holdbarhed. EY har estimeret et besparelsepotentiale på ca. 10% ved et tværkommunalt funktionsudbud på veje i landzoner.

Erfaringer fra andre kommuner viser, at funktionskontrakter kan føre til besparelser eller sikre et kvalitetsløft af vejnettet. Det er selvsagt også muligt at udskyde vejvedligehold på kort sigt, men dette vil give højere omkostninger på lang sigt. Størrelsen af efterslæbet kan give yderligere bevillingsmæssige udfordringer, da egentlige reparationer er dyrere end vedligeholdelse.

For både at sikre volumen på opgaven samt skabe rammerne for effektiv konkurrence, anbefaler styregruppen at samle funktionskontrakterne i delaftaler på tværs af kommunegrænser.

Forudsætningen for en længerevarende funktionskontrakt er, at budgettet (som ved andre kontraktuelle bindinger) fastlåses i kontraktperioden. Samtidig vil der være behov for at budgettere med de aktiviteter, som ikke er en del af udbuddet.

Funktionskontrakter indeksreguleres som udgangspunkt efter asfaltindekset, der er et omkostningsindeks opgjort af Danmarks Statistik. Indekset er bl.a. reguleret efter oliepriserne, hvilket betyder, at udsvingene i indekset kan variere meget. Fra 2003 til 2012 er asfaltindekset steget relativt meget, hvilket for nogle kommuner har betydet prisregulering på over 30 % i en 5 – 10 årige periode. Asfaltindekset har siden 2012 været mere stabilt end de foregående 10 år. I Projektet arbejdes på at finde en mere hensigtsmæssig indekseringsmetode, som både kan tilfredsstille markedet og kommunerne.

Et udsnit af fordele og udfordringer forbundet med funktionskontrakter for kommunerne og entreprenørerne er skitseret i nedenstående tabel:

Kommune		Entreprenør	
Fordel	Udfordring	Fordel	Udfordring
Bedre priser: *Mere asfalt for pengene *Gevinst	Mindre indflydelse da entreprenøren bestemmer hvor og hvornår asfaltarbejdet udføres ift. stillet krav	Stor fleksibilitet	Alt efter vejenes stand kan entreprenøren have en stor investering i starten af kontraktperioden
Fast budget i hele kontraktperioden	Indeksering efter asfaltindekset, som ikke følger kendte fremskrivningsindeks, da erfaringer fra andre kommuner viser, at leverandørerne er tilbageholdende med at byde på kontrakter med alternative indekseringer	Stordriftsfordele	Betaling falder efter udført arbejde
Budgetsikkerhed	Fast budget i hele kontraktperioden	Fast betaling når der leves op til funktionskrav	
Mulighed for at indhente efterslæb			
Vedligehold er økonomisk 2-3 gange billigere på lang sigt end reparation			
Vedligehold er økonomisk 2-3 gange billigere på lang sigt end reparation			
Højere trafiksikkerhed			
Færre borger klager *administrativ besparelse *færre erstatningsager			
Lavere transaktionsomkostninger: *længere mellem udbud *effektiviseringsmulig-heder ved tværkommunalt samarbejde i driftsperioden f.eks. ved tilsyn og opfølgning af entreprenørens arbejde			

Ad 3: 2-3 delaftaler: aftale på specifikke veje kombineret med en rammeaftale. Primært til veje i byzoner

Udbud af specifikke veje, hvor kontrakterne indeholder elementer fra partneringsaftaler, er særlig relevant i byzoner. I byzoner er kompleksiteten høj, da asfaltering skal planlægges i samarbejde med f.eks. ledningsejere, borgere, forretningsliv m.v. Erfaringerne fra andre kommuner, som har udbudt specifikke veje, er at entreprenørerne byder ind med lavere priser, da specifikke veje giver entreprenøren mulighed for at undersøge og tage højde for risikofaktorer forbundet med den enkelte vej.

Styregruppen foreslår, at vejene i byzoner ligeledes udbydes i delaftaler, som går på tværs af kommunegrænser, baseret på geografi og en passende volumen for at sikre konkurrencen. Kontrakter i byzoner har typisk en længde på 4-5 år. Det er hensigten, at kommunerne via kontrakterne dels får mulighed for at ombytte sammenlignelige veje og dels får mulighed for at medtage visse yderligere veje.

Ved at udbyde specifikke veje opnår kommunen stor indflydelse på udførelsen af opgaven og kan nemmere stille krav til f.eks. belægning og andre specifikke forhold, der er relevante i byzoner. Entreprenøren mister omvendt den fleksibilitet og selvbestemmelse, som er muligt i funktionskontrakter.

Grunden til at kombinere en aftale på specifikke veje med en rammeaftale, giver mulighed for at tilkøbe ydelser på ikke specifikke veje i såfremt kommunen har ønsket herom

Et udsnit af fordele og udfordringer forbundet med udbud af specifikke veje kombineret med en rammeaftale for kommunerne og entreprenørerne er skitseret nedenfor.

Kommune		Entreprenør	
Fordeel	Udfordring	Fordeel	Udfordring
Stor indflydelse på udførelsen: *belægningen *andre relevante forhold	Koordineringsarbejde med både entreprenører og ledningsejere. Udfordring på veje i byzonen uagtet kontraktform.	Høj grad af samarbejde	Mindre fleksibilitet.
Høj grad af samarbejde	Administrativ indsats ift. udvælgelsen af de specifikke veje for fire år.	Specifikke veje minimere risikoen for entreprenøren	Risiko for geografisk relative lange afstande på trods af at delaftalerne så vidt muligt tager højde for dette
Erfaring for bedre priser ved udbud på specifikke veje			Kompleksitet
Dialog med berørte borgere - specifikke veje			

Ad 4: Kommunespecifikke tilbudslistor / kravspecifikationer / funktionskrav

Den enkelte kommune vil udarbejde tilbudslistor, kravspecifikationer og funktionskrav i forhold til kommunens behov. Denne opgave er en del af projektet.

Stordriftsfordelene for entreprenøren vil blive større, såfremt kommunerne har mulighed for at mødes mest muligt i forhold til kravspecifikationer og funktionskrav. Mulige harmoniseringer bliver forsøgt afdækket i projektet. En politisk proces for serviceniveauet forventes i foråret 2016.

Ad 5: Selvstændige kontrakter mellem den enkelte kommune og de(n) vindende entreprenør(er)

Kommenterede [JHSD1]: Den enkelte kommune skal tage stilling til om denne sætning skal med. Behovet for en proces vedr. serviceniveauet kan være forskelligt fra kommune til kommune.

Den enkelte kommune vil indgå kommune specifikke aftaler med de(n) vindende entreprenør(er). Den enkelte kommunes kontraktuelle ansvar bliver inden for kommunegrænsen, hvorfor kommunerne vil indgå kommune specifikke aftaler med de(n) vindende entreprenør(er).