

Dato	6. februar 2023
Sagsbehandler	Mette Vikjær
Mail	mevi@vd.dk
Telefon	72442258
Dokument	20/09671-30
Side	1/4

# Københavns Busterminal – behov for merbevilling

## Kort projektstatus med hovedvægt på ITS

Opførelse af terminalbygning, overdækning og anlægsarbejde pågår og følger tidsplanen.

I sensommeren 2021 blev der afholdt markedsdialogmøder med ITS-leverandører, for bedst muligt at kunne udarbejde et udbudsmateriale for ITS-udbud. Alligevel er der ikke indkommet tilbud ved de to udbud, der blev gennemført i 2022 af ITS-entreprisen.

Efter det seneste udbud med tilbudsfrist den 05-12-2022, blev der ugen efter afholdt dialogmøder med de tre leverandører, der anses for mest relevante for at få indblik i, hvorfor leverandørerne ikke indgav bud.

På baggrund af disse dialogmøder, blev der udarbejdet fire mulige scenarier for den videre proces.

### Scenarie 1: Hasteprocedure

I dette scenarie prioriteres sandsynligheden for hurtig indgåelse af en ITS-kontrakt uden større forsøg på risikominimering (fx ved større revision af udbudsmateriale og mere normal tilbudsperiode).

### Scenarie 2: Nyt udbudsmateriale, etapevis ITS

I dette scenarie prioriteres det at have kritisk nødvendige ITS-funktioner implementeret inden busterminalen åbnes for trafik og så først derefter etapevist idriftsætte de resterende ITS-funktioner.

### Scenarie 3: Ny åbningsdato, samlet ITS

I dette scenarie prioriteres det at implementere et samlet ITS-system, inden busterminalen åbnes for trafik, svarende til at terminalen fremstår færdig i sin helhed inden ibrugtagning.

### Scenarie 4: Uændret åbningsdato, samlet ITS

I dette scenarie prioriteres åbning af busterminalen for trafik, snarere end implementering af ITS-løsninger. Det samlede ITS-system implementeres og idriftsættes samlet, men først efter åbningsdatoen.

På møde i projektets styregruppe den 19-12-2022 blev det besluttet at udarbejde økonomiske og tidsmæssige konsekvenser for scenarie 2 og 3. Da scenarie 3 estimeres billigst at gennemføre, set ud fra et anlægs-perspektiv, behandles dette kun i det følgende.

### **Anlægstekniske aspekter ved scenarie 3**

Ud fra et udelukkende anlægsteknisk synspunkt, vil scenarie 3 - et samlet ITS-udbud og ny åbningsdato - give færreste grænseflader i forhold til både udbud, implementering og idriftsættelse af busterminalen, når det accepteres at udskyde åbningen til et realistisk tidspunkt.

Dertil kommer Cowis vurdering af, at et samlet ITS-anlæg vil kunne færdiggøres 1,5-2 måneder hurtigere end ved en etapevis udbygning, og dermed en tidligere dato for, hvornår en fuldt funktionsdygtig terminal vil stå klar ift. de andre scenarier. Dette vil også medføre færre omkostninger til Cowi og VD.

Endelig kan et samlet og uforstyrret forløb med en realistisk tidsplan gøre det mere attraktivt for tilbudsgiverne at byde samt mindske den risikopræmie, de ville lægge oveni tilbudsprisen ved en stram tidsplan med stor risiko for bod.

Dog skal der være opmærksomhed på, hvordan den tomme busterminal håndteres i de perioder, der ikke arbejdes på pladsen, efter at CGJ har afleveret hovedentreprisen.

Der er igangsat undersøgelse af, hvad hovedentreprenøren ved CG Jensen kan udføre installatørdelen i ITS-entreprisen for. Denne har været indeholdt i ITS-udbuddet, men grundet den nu forsinkede tidsplan for ITS, vurderes det alt i alt mere fordelagtigt, hvis hovedentreprenøren kunne udføre denne del.

### **Drifts- og passagervendte aspekter af scenarie 3 ved Movia**

Nedenstående er indsat fra mail modtaget fra MOVIA, Lars Thiesson den 23-01-2023:

”Movias bemærkninger vedrørende drifts- og passagervendte aspekter af, at Busterminalen først åbnes for trafik, når et samlet IT-system er fuldt implementeret.

Det er Movias vurdering, at såvel drifts- som passagermæssigt indeholder en samlet åbning af terminalen mange fordele.

Driftsmæssigt vil en samlet åbning betyde, at der undgås en interimperiode, hvor operatørerne og deres chauffører skal følge midlertidige retningslinjer for brug af terminalen. Det gælder muligheder for booking af perrontider, tildeling af perron ved ankomst og fakturering for anvendt tid. Det har været skitseret, at der i en interimperiode kunne etableres en manuel betjening af terminalen og bussernes ankomster og afgang, men det vil være vanskeligt at undgå enkelte fejl i registrering og opkrævning af benyttelsesafgift. En manuel betjening vil tillige være sårbar overfor pludseligt fravær.

En samlet åbning vil give den fordel, at der fra terminalens åbning kan gives den optimale trafikinformation til passagererne med aktuelle ankomster og afgang, samt ikke mindst fra hvilken perron en given ankomst og afgang vil foregå.”

## Økonomi

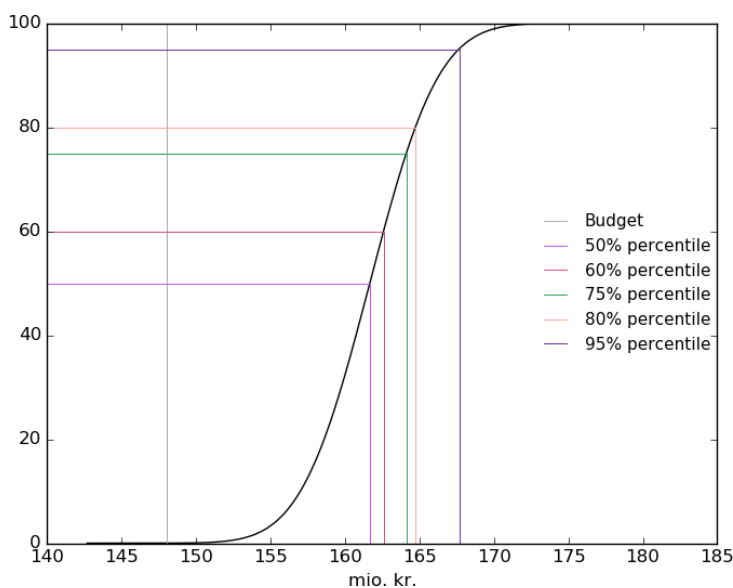
I budgettet er indarbejdet scenarie 3 for ITS-entreprisen, et samlet ITS-udbud og ny åbningsdato, dvs. hvor entreprisen udføres uden fordyrende elementer, så som arbejde på en plads med trafik, natarbejde samt øgede udgifter til flere test og ibrugtagninger af ITS-anlægget.

<b>Samlet bevilling</b>	<b>146,8 mio. kr.</b>
Anlæg	110,4 mio. kr.
Arealerhvervelse (udlejning af areal):	-0,5 mio. kr.
Projektering, tilsyn og administration (PTA)	38,1 mio. kr.
<b>Samlet budgetbehov før vurdering af risikotillæg og reserve (scenarie 3)</b>	<b>148,0 mio. kr.</b>

## Risikoanalyse

Der er gennemført en risikoanalyse ultimo januar 2023 på baggrund af at ovenstående budget.

### Økonomi (nuværende)



### Forklaring til S-kurven

	Mio. kr.
Projektets budget ekskl. reserver	148,0
Risikoreserve	0
Projektets beregnede 50 % risikotillæg	13,7
50% fraktile:	161,7
<b>80% fraktile:</b>	<b>164,7</b>
95% fraktile:	167,7

Med udgangspunkt i det opdaterede anlægsoverslag og det nuværende risikobillede er der behov for at tilføje projektet yderligere midler, dvs. en merbevilling.

Vejdirektoratet anbefaler som udgangspunkt en budgetsikkerhed på 80% til gennemførelse af projektet.

Det estimerede behov for merbevillingen er baseret på det opdaterede budget og risikoanalysen. Ved en risikoanalyse vurderes det af projektgruppen, hvilke risici der kan forudsiges på tidspunktet for risikoanalysen.

Ved valg af en budgetsikkerhed på 80 % vil der stadig være en risiko på 20 % for at budgettet er estimeret for lavt til gennemførelse af projektet. Hvis der ønskes større budgetsikkerhed, skal der vælges et højere risikotillæg.

## Årsager til budgetændringer

- Øgede udgifter til hovedentreprisen bl.a. grundet betaling af forcering i forbindelse med forsinkelse, som primært skyldes ændrede krav fra HOFOR til indføring af fjernvarme og etablering af fjernvarmegrube.
- Udgift til forurenede jord.
- Øgede udgifter til Movia for udvikling af hjemmeside "busterminal.dk" samt til installation af CCTV.
- Det estimerede budget for gennemførelse af ITS-entreprisen er opjusteret, grundet situationen med manglende tilbud og markedssituationen i øvrigt.
- Øgede udgifter til dækning af rådgiver- samt byggherre udgifter i forbindelse med manglende udbud for ITS, samt budget til gennemførelse af tredje udbud samt koordinering med mange interessenter.

## Tidsplan

Tidsplanen for hovedentreprisen forløber planmæssigt med forventet aflevering den primo juli 2023. Hvis udførelse af installatørdelen af ITS-entreprisen tildeles hovedentreprenøren, kan der forventes et senere afleveringstidspunkt.

Projektet afventer igangsættelse af tilretning af udbudsmateriale for genudbud af ITS-entreprisen. Fra igangsættelse forventes følgende tidsestimater:

- 1,5 måneder til tilretning af udbudsmateriale, granskning og udbud
- 2,5 måneder til tilbudsgivning, tilbudsevaluering, stand still periode iht. Udbudsloven samt kontraktindgåelse.
- Forventet færdiggørelse/ibrugtagning fra kontraktindgåelse 10 - 12 måneder.

Projektet arbejder pt. på udarbejdelse af en tidsplan for et samlet projektforsløb efter scenarie 3.