

## Notat

Til: Bestyrelsen

Kopi til:

Dokumentnummer

1021040

Dato

5 11 2020

Sagsbehandler:

EST

Direkte: +45 36 13 16 10

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

### 08.1 Anlægsorganisationsmodeller og -kompetencer i forbindelse med anlæg af BRT

På baggrund af dialog med eksterne parter og konsulenter har administrationen opstillet og vurderet fire principielle modeller for anlægsorganisation i forbindelse med anlæg af BRT infrastruktur:

1. Vejejer/vejmyndigheden (beliggenhedskommune eller Vejdirektoratet) etablerer anlæg på egne veje
  - Fordelen er, at det svarer til den gængse ansvarsdeling på vejområdet og giver en klar opgavedeling.
  - Ulemperne er, at det giver manglende sammenhæng på tværs af anlægget og mindsker kompetenceopbygning på tværs af projekter. Herudover giver den ikke mulighed for at håndtere kommunernes anlægsrammeudfordring (jf. omtale nedenfor), og flere kommuner har givet udtryk for, at de ikke ønsker at opbygge kompetencen selv.

Samlet vurderes modellen *ikke gangbar*, da modellen ikke generelt vurderes at være ønsket af kommunerne og medfører væsentlige risici. Det kan dog ikke udelukkes, at der vil være kommuner, der foretrækker denne model for deres del af anlægget.

2. Movia etablerer BRT-anlægget i samspil med kommuner og trafikbestillere
  - Fordelene er, at det giver en klar ansvarsdeling, og sammenhæng mellem anlæg og efterfølgende drift, ligesom der trækkes på Movias forståelse for bustransportsystemer
  - Ulemperne er, at Movia ingen erfaring har med etablering af vejanlæg og større konstruktioner, og først skal opbygge og vedligeholde denne kompetence. Der er tale om en specialiseret kompetence, der løbende skal udvikles og vedligeholdes i takt med den teknologiske udvikling, hvilket bedst håndteres i større organisationer.

Samlet vurderes det *ikke at være hensigtsmæssigt* at opbygge kompetencer i Movia, der findes i andre organisationer.

3. Samarbejdsmodel: Movia anlægger i samarbejde med kommuner og trafikbestillere og med Vejdirektoratet eller Metroselskabet / Hovedstadens Letbane som ansvarlig for den fysiske etablering af anlægget
  - Fordelene er, at det vil kombinere stærke kompetencer for anlæg og busdrift, samtidig med at beliggenhedskommuner og trafikbestillere involveres både direkte i anlægsselskabet og gennem ejerrolle i Movia.

- Ulempen er, at der skal etableres en samarbejdsrelation og ansvarsdeling.

Samlet vurderes dette af være den *mest hensigtsmæssige* model.

4. Anlægsansvaret overlades til én ekstern part (eksempelvis Vejdirektoratet eller Metroselskabet / Hovedstadens Letbane)

- Fordelen er, at det giver en klar ansvarsdeling, svarende til når Vejdirektoratet etablerer Nordhavnsforbindelsen for Københavns Kommune og By & Havn.
- Ulemperne er, at den eksterne part ikke har viden om bustransportsystemer, og at der ikke etableres et direkte samspil mellem anlægget og den efterfølgende busdrift. Hertil har Vejdirektoratet begrænset erfaring i kommunal interessenthåndtering, og kommunerne vil kunne være bekymrede for, om den eksterne part i tilstrækkelig grad vil være lydhør for lokale problemstillinger i planlægningen af anlægget.

Samlet vurderes dette at være den *næstbedste løsning*.

*Anlægskompetencer til BRT-anlæg i en samarbejdsmodel*

Til brug for arbejdet med en samarbejdsmodel har der været afholdt en workshop med deltagelse af en række specialister i COWI med erfaringer for forskellige elementer i et anlægsarbejde samt Movias administration.

På baggrund af workshoppen har COWI beskrevet de kompetencer, som vil være afgørende at besidde i en anlægsorganisation, der skal gennemføre et stort BRT-projekt. Det er derefter vurderet, hvordan kompetenceniveauet i Movia samt hos Vejdirektoratet og Metroselskabet/Hovedstadens Letbane matcher dette. De sidste to er vurderet som de bedst egnede mulige samarbejdspartnere.

Resultatet af kortlægningen er summeret i nedenstående tabel. Det bedste match er fremhævet med grå celler.

**Tabel 1. COWIs kortlægning af kompetencer**

Kompetence	Movia	Vejdirektoratet	Hovedstadens Letbane
Transportsystem	Meget Høj	Lav	Høj
Trafikplan	Meget Høj	Meget Høj	Høj
Interessenthåndtering og nabokommunikation	Meget høj	Høj	Meget høj
Vejbygning og konstruktioner	Lav - middel	Meget Høj	Middel - Høj

<b>Kompetence</b>	<b>Movia</b>	<b>Vejdirektoratet</b>	<b>Hovedstadens Letbane</b>
Arkitektur og Design	Middel	Middel	Meget Høj
VVM, vand og miljø	Lav	Meget Høj	Meget Høj
Udbud og kontrahering	Middel	Meget Høj	Meget Høj
Areal og rettigheder samt Myndighedshåndtering	Meget lav	Meget Høj	Meget Høj
Construction management	Meget Lav	Meget Høj	Meget Høj