

Oppsummering av status i Metrobuss, infrastrukturprosjektet i KU:

Prosjektet har forholdt seg til AtBs prioriteringsliste og ivaretar de aller fleste punktene til 2019. Resterende ligger inne i andre pågående prosjekt, og kan bli realisert i nær fremtid. Det er underveis i prosjektet også avdekket behov for andre tiltak som anses som svært viktige for å kunne gi metrobussene god fremkommelighet.

Alle prosessene og de enkelte delprosjektene i metrobuss er avhengige av tett oppfølging og styring. Prosjektet jobber i tillegg med en rødliste som inneholder delprosjekt som har behov ekstra tett oppfølging på grunn av forventede utfordringer med fremdrift eller budsjett. Listen skal gi byggherrene ekstra føringer for oppmerksomhet for å sikre at de holder fremdrift eller budsjetttramme.

Prosjektet har jobbet med de siste anslagene som ble gjennomført i mars, basert på den nye og med detaljerte kunnskapen prosjektet har jobbet frem om delprosjektene i planfasen. Nå jobbes det med å legge frem det reviderte kostnadsbildet etter siste anslag for å sikre politikerne handlingsrom før endringer i kostnader og innhold realiseres. Gjennomgangen viser at det kan være hensiktsmessig å benytte mer midler til enkelte tiltak og mindre til andre. Dette har bakgrunn i utvidede behov ved knute- og omstigningspunktene, prisindeksjustering, bedre kunnskap om omfang av prosjektene og politiske beslutninger om valg av endrede løsninger. Usikkerheten er redusert, og usikkerhetsavsetningen kan reduseres tilsvarende. Prosjektet legger frem flere valgmuligheter for det videre arbeid. Prosjektet kommer med en egen politisk sak om dette i mai. Denne vil inneholde en oversikt over nødvendige utvidelsesbehov og mulige innsparingstiltak.

Metrobuss prosjektledelsen

Kvartalsrapport Q1 2018

20.04.2018

Innledning

Metrobuss – Infrastrukturprosjektet, skal rapportere status i prosjektet for hvert medgåtte kvartal (Q). Med bakgrunn i vedtak i Bystyret og Fylkestinget 26.04.2017 skal prosjektet kvartalsvis rapportere status i prosjektet. Kvartalsrapporten skal rapportere på status i prosjektet, antall tiltak og hvilke fase de befinner seg i, fremdrift, økonomi med medgåtte ressurser og prognose for gjenstående periode frem til fullføring i august 2019.

Dette er fjerde kvartalsrapport og gjelder for kvartal 1 - 2018: R4-Q1.

Rapporten er basert på status i prosjektet pr. 31.03.2018.

Tidligere kvartalsrapporter:

R1-Q2-2017

R2-Q3-2017

R3-Q4-2017

Innhold

Sammendrag	4
1 Overordnet oversikt Metrobuss infrastruktur	5
2 Usikkerhet	6
3 Fremdrift.....	6
Oppsummert overordnet fremdrift og milepælsplan	6
3.1 Fremdrift fase1, overordnet fremdriftsplan.....	7
3.1.1 Planlagt overordnet fremdrift.	7
3.1.2 Planlagt fremdrift planfasen, skisse, utredning, forprosjekt.....	7
3.1.3 Planlagt fremdrift byggefasen, regulering, byggeplanlegging, bygging	8
3.1.4 Reell fremdrift:	8
3.2 Fremdrift godkjente delprosjekt 4 kvartal 2017	10
3.2.1 Godkjente delprosjekt til byggeplanlegging 2017	10
3.2.2 Status godkjente delprosjekt til byggeplanlegging 2017.....	10
4 Økonomi	11
4.1 Status økonomi til og med 4 kvartal 2017.....	11
5 Bemanning.....	13
6 Oppsummering konsekvenser av endringer i fremdrift og økonomi.	14
7 utfordringer i neste periode	16
8 Oppsummering Q4-2017 og prognose Q1-2018.....	17

Sammendrag

Kvartal 1-2018 ble avsluttet 31.03.2017. Prosjektet går nå inn i fase II/II – Byggefase med byggeplanlegging og bygging.

Usikkerhet: Overordnet usikkerhet har til nå vært politiske avklaringer, bemanning i prosjektet, reguleringsprosessene med erverv og kapasiteten i rådgiver og entreprenørmarkedet. Usikkerhet rundt politiske avklaringer er nå minimert når det kun er Tiller som skal avklares. Den er i skrivende stund godkjent, 12.04, og vil omtales i neste kvartalsrapport. Usikkerheten rundt egen bemanning er også minimert da dette er kommet på plass for byggefase. Byggherreorganisasjonene har etablert et system med gjennomføring av usikkerhetsanalyser hver annen måned med tilhørende aksjonsliste. Disse usikkerhetsprosessene er basert på anleggsgjennomføringen og ikke så mye på de overordnede prosessene som i hovedsak avsluttes i april-mai denne våren. Resterende del av det overordnede arbeidet vil være administrativt med oppfølging av byggefase mot planlagt gjennomføring.

Fremdrift: Det har vært jobbet med å få politisk avklaring på de siste delprosjektene som prosjektet avsluttet med planfase rundt årsskiftet. 4 delprosjekt har hatt behov for utvidet utredning og interne avklaringer i ledelsen i kommunen og fylket. Disse delprosjektene var forventet avsluttet og lagt frem til politisk behandling i januar 2018. 3 delprosjekt ble avklart i februar/mars mens Tiller blir avklart politisk 12.april. Sistnevnte prosjekt blir etter all sannsynlighet ikke klar til oppstarten 3.august 2019, men kan ferdigstilles høsten-vinteren 2019 avhengig av at prosjektet kan forholde seg til en enkel prosess som antydnet. Resterende del av porteføljen ligger an til planlagt realisering til august 2019, men prosjektet følger tett delprosjekt som er satt på en rødliste for delprosjekt med ekstra behov for tettere oppfølging av fremdriften.

Økonomi: Prosjektet ligger an til å lande på planlagt budsjett for plan- og reguleringsfasen. Kostnadene for erverv er foreløpig en usikkerhet. Ervervskostnadene kan bli mer kostbare enn først planlagt. Dette er ikke endelig kartlagt før august 2018 når de fleste forhandlingene med grunneiere er gjennomført. Der det ikke blir enighet om erverv, må prosjektet ekspropriere grunn. Dette kan ta tid og påvirke fremdriften mot fullføring til august 2019. Blir det tilfelle, vil prosjektet vurdere enklere løsninger til 2019 som kan etableres innenfor eksisterende areal. Prosjektet følger tett delprosjekt som er satt på en rødliste for delprosjekt med ekstra behov for tettere oppfølging på grunn av økte kostnader.

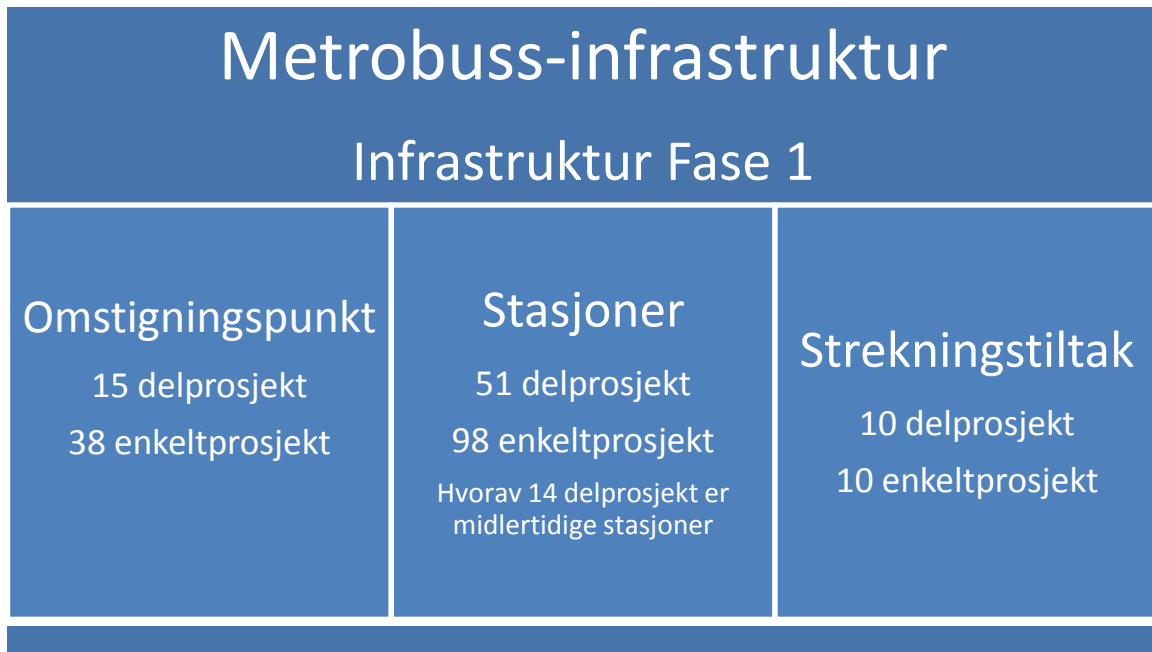
Det jobbes med revidert budsjett etter siste anslagsrunde i mars. Foreløpige vurderinger viser et utvidet behov for realisering av nåværende portefølje til bestilt kvalitet på mellom 60 og 100 million kroner. Kostnader til erverv kan øke, og kostnader til støyttiltak kan øke utover dette hvis det blir store krav til støyttiltak fra plan og byggesaksmyndigheter.

Prosjektet har hatt teten gjennomgang av bestilling av snøsmelteanlegg for en ramme på 53 millioner kroner. Foreløpige anslag viser at prosjektet kan realisere 22 stasjoner med snøsmelteanlegg med tilhørende tilknytningskostnader og kostnader til effektiv styring.

1 Overordnet oversikt Metrobuss infrastruktur

I Metrobuss - infrastrukturprosjektet er det pr. 31.03.2018 146 enkeltprosjekt i porteføljen. Med enkeltprosjekt menes en enkelt stasjon, eks Buran til byen eller Buran fra byen. Et delprosjekt er et stasjonsområde/stasjonspar med eksempelvis to stasjoner (enkeltprosjekt), Buran til/fra byen. Hele prosjektet er Metrobuss, infrastruktur prosjektet.

MetroBuss-Infrastruktur er inndelt i 3 tiltaksområder: 1. Omstigningspunkt (Knute og omstigningspunkt), 2. Stasjoner og 3. Strekningstiltak. Se figur 1.



Figur 1 Overordnet oversikt over tiltak i Metrobuss infrastrukturprosjektet pr. 31.12.2017

Sum del- og enkeltprosjekt: 76 delprosjekt, 146 enkeltprosjekt.

2 Usikkerhet

Overordnet usikkerhet har vært politiske avklaringer, bemanning i prosjektet, reguleringsprosessene med erverv og kapasiteten i rådgiver og entreprenørmarkedet. Disse gjelder fremdeles. To av usikkerhetene er minimert. Det er politiske avklaringer. Det er kun Tiller som gjenstår. Selv om flere saker ble forsinket til slutten av 1 kvartal før endelig avklaring forelå, var valgte løsninger av et slikt omfang at de er realiserbare til august 2019. Usikkerheten rundt bemanning se også ut til å være minimert da begge byggherreorganisasjoner melder om god og robust bemanning for byggefasen i 2018-2019.

1. Politiske avklaringer. Gjelder for Tiller omstigningspunkt. Det vil si usikkerheten er redusert da det meste av porteføljen er politisk avklart og de løsninger som er besluttet er innenfor mulig gjennomføring til august 2019.
2. Bemanning i prosjektet
3. Regulering og erverv. Usikkerheten rundt regulering er mindre enn ved avslutningen av 2017. Flere planer er nå levert inn til 1. gangsbehandling og de siste går inn i april-mai. Erverv er fremdeles en stor usikkerhet for de prosjektene der dette er behov. Spesielt for reguleringsplasser i Falkenborgvegen er dette en stor usikkerhet der prosjektet trenger et stripeareal lange med dagens veg.
4. Kapasiteten i rådgiver og entreprenørmarkedet. Det er fremdeles usikkerhet om det er nok kapasitet i markedet til å ta unna alt som skal planlegges og byggess i 2018. Det ser ut til at rådgivermarkedet har kapasitet da de fleste delprosjekt er under byggeplanlegging eller begynner å blir ferdig med byggeplanleggingen.

3 Fremdrift

Oppsummert overordnet fremdrift og milepælsplan

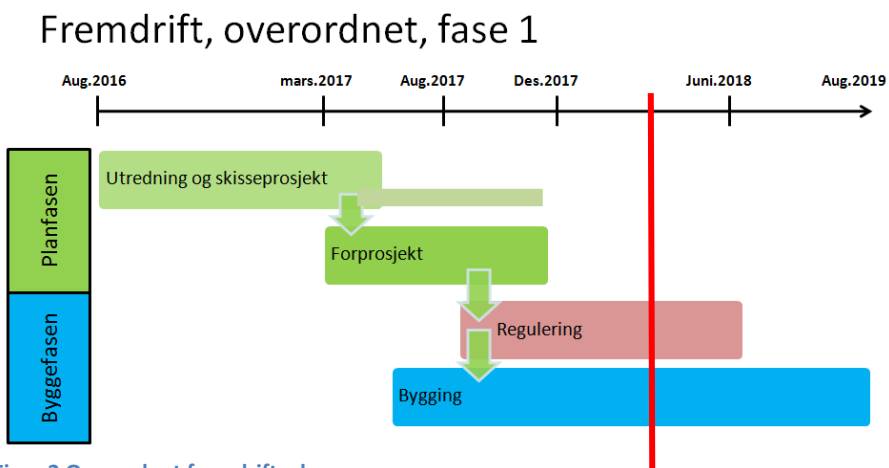
- Planfasen, skisse og utredning og forprosjekt, er avsluttet i desember 2017
- Reguleringsfasen slutføres september 2018. Ervervsforhandlinger kan pågå utover dette.
- Byggeplanlegging startet juni 2017 og slutføres vinteren 2018/2019.
- Bygging startet juni 2017 og slutføres høsten 2019.
 - o Alle tiltak skal være klar til bruk 3. august 2019, enten med permanent løsning eller med midlertidig løsning. Noe slutføringsarbeid kan forekomme etter august 2019.

3.1 Fremdrift fase1, overordnet fremdriftsplan.

3.1.1 Planlagt overordnet fremdrift.

Alle tiltak gjennomgår følgende prosess*: Alle tiltak startet høsten 2016 med skisse og utredningsfasen og avsluttes med teknisk forprosjekt før de sendes til byggeplanlegging/regulering og bygging. Se figur 2.

Prosjektet er nå inne i byggefasen og avslutter etterarbeid med alle oppgavene i planfasen i mai denne våren.



Figur 2 Overordnet fremdriftsplan

***Strategi planfase:** Prosjektet har etablert en gjennomføringsprosess i planfasen, som går frem til overlevering til regulering og byggeplanlegging, der de fleste muligheter og utfordringer blir sjekket ut i tidligfase. **Bakgrunn for valg:** Unngå at delprosjekt stopper opp under byggeplanlegging og må tilbake til videre utredning da første antatte løsning ikke er gjennomførbare.

3.1.2 Planlagt fremdrift planfasen, skisse, utredning, forprosjekt

Planfasen ble avsluttet 21 desember 2017 som planlagt. 4 delprosjekt ligger til avslutning og politisk behandling i januar, men er ferdig utredet og behandlet i plangruppen. Etterarbeid pågår frem til mai 2018. Alle delprosjekt, foruten Tiller, er sent til byggherreorganisasjonene for regulering, byggeplanlegging og bygging frem til august 2019.

3.1.3 Planlagt fremdrift byggefasen, regulering, byggeplanlegging, bygging

Følgende fremdrift for bygging av delprosjekt gjelder for fase 1. Se tabell 1. Prosjektet har ikke igangsatt nye byggeprosjekt i 2018 på grunn av vinterforholdene.

Tabell 1 Planlagt bygging i fase 1

Tiltak	2017		2018		2019	
	Planlagte tiltak	Utførte tiltak	Planlagte tiltak	Utførte tiltak	Planlagte tiltak	Utførte tiltak
Omstigningspunkt	1	0	12 (rev. 13)		2	
Stasjoner	16	6	18 (rev.28)		2	
Stasjoner mid.	0	0	15		(5*)	
Strekningstiltak	0	0	8		2	
Sum	17	6	53		6(11*)	

*Mulige permanente stasjoner som må bygges som midlertidig.

Kommentar: 2018 – 20 delprosjekt avhenger at alle reguleringsplaner og erverv er utført til april-juni 2018. Resterende delprosjekt som ikke blir ferdig regulert og ervervet til senest juni, blir overført til 2019.

3.1.4 Reell fremdrift:

Prosjektet har holdt god fremdrift siste halvår sett opp mot planlagt fremdrift. Det er litt forsinkelser i byggeprosjektene som forventes å hentes inn i 2018 og 1 delprosjekt som ikke er avklart endelig løsning for politisk i henhold til planlagt fremdrift. Se flytskjema i tabell 2.

Tabell 2 Flytskjema delprosjekt i Metrobuss infrastrukturprosjektet

Tiltak	Totalt i prosjekt	I Planfase	I byggeplan	Under bygging	Bygget
Knute- og omstigningspunkt	15	1 (Tiller)	14	0	0
Stasjon	51		44	1	6
Strekningstiltak	10	0	10	0	0
Sum	76	1	58	1	6

Generelt:

- **Planfasen:** avsluttet.

- **Byggefasen**
 - **Konsekvens av mindre byggeaktivitet i 2017 enn planlagt:** Konsekvensen er at det må bygges flere delprosjekt i 2018 enn først planlagt.
 - **Konsekvens av forsinket politisk avklaring av løsning for 1 delprosjekt:** Dette gjelder delprosjektene Tiller, Skovgård, Haakon VII's gate og Leangen stasjon
 - **Tiller:** utfordringer med byggestart i 2018. Oppstart høsten 2019 medfører stor sannsynlighet til at knutepunktet ikke blir klart til august 2019.

- **Regulering:** 20 reguleringsplaner inngår i porteføljen pr. 31.12.2017. De første av 20 planer er levert inn til 1.gangsbehandling og offentlig ettersyn i november-desember 2017. Siste reguleringsplan skal politisk behandles i september 2018. Dette er i forhold til planlagt fremdrift.

- **Byggeplanlegging:** Byggeplanlegging for de planlagte byggeprosjektene i 2018 går foreløpig som planlagt. Tiller er foreløpig uavklart.

- **Bygging:** Trondheim kommune har signert avtale med entreprenører for de fleste byggeprosjekt i 2018. Lund og Sivert Tonstads veg skal signeres i april-mai. Vegvesenet har ikke inngått noen avtaler foruten i Jarlevegen, men jobber med å få dette på plass i april-mai.

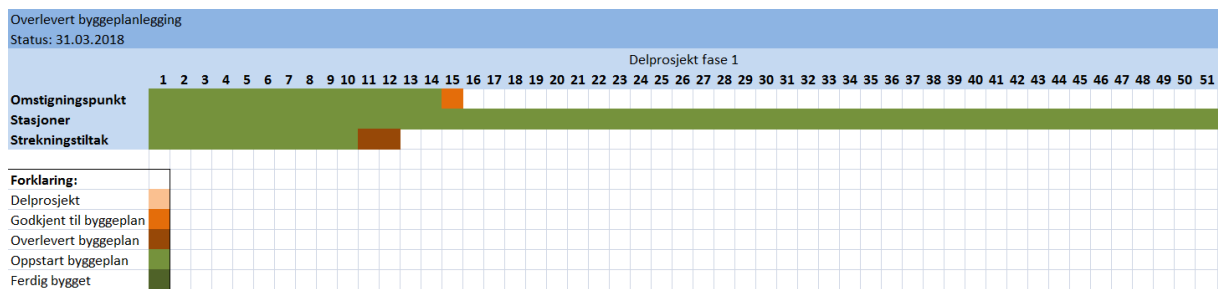
3.2 Fremdrift godkjente delprosjekt 4 kvartal 2017

3.2.1 Godkjente delprosjekt til byggeplanlegging 2017

I første kvartal, 01.03.2018, ble resterende del av prosjektporteføljen til metrobussprosjektet godkjent for videreføring til byggeplan.

3.2.2 Status godkjente delprosjekt til byggeplanlegging 2017

Frem til og med 1 kvartal 2018 er 7 stasjoner ferdig bygget og 1 under bygging. Se figur 3, figur 6 og liste i vedlegg 1.

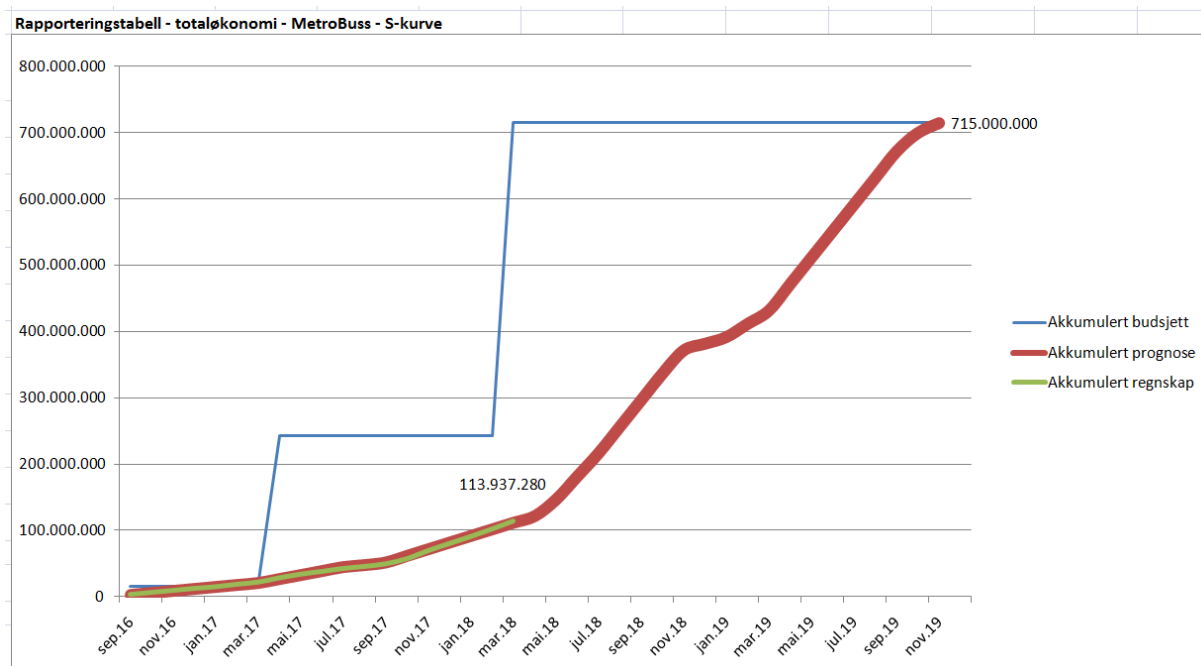


Figur 3 Status delprosjekt godkjent til oppstart byggeplanlegging 2017

Alle delprosjekt er pr. 31.03 overlevert til byggeplanlegging. 20 av disse skal reguleres også, noe som forventes å være fullført når siste reguleringsplan godkjennes i september. De første reguleringsplanene skal godkjennes i mai.

4 Økonomi

For 4 kvartal er det et fakturert forbruk på 114 MNOK. Det er i henhold til revidert periodisert prognose. Periodisert budsjett ble revidert i februar etter optelling av kostnader fra byggeaktiviteten i 2017 og revidering av byggeprognose for 2018 og 2019 med tilhørende kostnader.



Figur 4 S-kurve prognose og fakturerte kostnader pr. 31.12.2017

4.1 Status økonomi til og med 4 kvartal 2017

Status for økonomi i prosjektet:

Til og med 31.mars er det medgått 77 MNOK mot et budsjett på 80 MNOK. til planfasen som inkluderer all forplanlegging frem til byggeplan. Planfasen er i hovedsak avsluttet, noe gjenstår på regulering og det gjenstår noe etterarbeid for planfasen. For byggefasen er det et forbruk på 37 MNOK. Se figur 4.

Vurdering av økonomi i prosjektet:

Prosjektet ser ut til å holde planlagt budsjett for planfasen som inkluderer all forplanlegging inkludert forprosjekt og arbeid med reguleringsplaner. Videre jobber prosjektet med å kartlegge revidert budsjettbehov og legge dette frem til politisk behandling slik at det kan tas valg for behandling av den beregnede kostnadsøkningen før kostnadene påløper.

Endringer av budsjetttramme i 1 kvartal:

Prosjektet har oppført påløpte kostnader fra interrimfasen med forplanlegging av Metrobussystemet på 15 MNOK. Dette var det satt av egne midler til. Disse er avklart at de kan overføres til Infrastrukturprosjektet i stede for å trekke ut 15 MNOK av planleggingsarbeidet fra prosjektet. Dette vil medføre at det reviderte budsjettet som skal legges frem i mai, vil bli påplussert midlene som er avsatt til overordnet planlegging og at kostnadene beholdes innenfor Infrastrukturprosjektet. Budsjett økes da fra 660 MNOK til 675 MNOK for å kompensere med de medgåtte kostnadene i oppstarten av interimfasen.

I tillegg er det besluttet i sak om budsjett behandlet i Bystyret 01.03.2018 å gi prosjektet en tilleggsbestilling på å bygge snøsmelteanlegg på alle stasjoner det er mulig på innenfor en ramme på 53 MNOK på stasjoner utenfor kollektivbuen. Metrobuss hadde avsatt 13 MNOK til snøsmelteanlegg. Resterende differanse $53-13=40$ MNOK tilføres prosjektet som utvidet budsjett. Det vil si gjeldende budsjett er på 715 MNOK.

Vurdering av usikkerhet og økonomistyringen

Utover dette jobber prosjektledelsen med å revidere budsjettforslag etter siste anslagsrunde. Foreløpig oppsummering viser en kostnadsøkning på mellom 100 og 150 MNOK. Av dette er 100-120 MNOK kostnadsøkninger på grunn av bedre kunnskap om kostnadsbehovet ettersom detaljplanleggingen går fremover og etter politiske beslutninger som gir et utvidet kostnadsbehov.

Utover de forventede kostnadsøkningene på 100-120 MNOK, ligger det en usikkerhet på kostnader knyttet til støytiltak og erverv. Det ligger og en mulig usikkerhet rundt hvor stort omfang metrobussprosjektet vil få krav fra plan og bygningsmyndigheter på å bygge forebyggende støytiltak fra eksisterende trafikk. Dette avgjøres i byggesøknadsprosessen etter vurdering til retningslinjer for behandling av støy i byggeplaner. Der kan metrobuss ende opp med krav om å bygge kompenserende tiltak på grunn av eksisterende trafikk. Omfanget av dette er ikke klart før nærmere sommeren.

For erverv er det en usikkerhet hvor mye Metrobuss må ut med. Behovet for å erverve areal har økt noe fra de første prognosene, samt at det forventes høye priser på avgitt areal. Dette jobber juristene med å avklare. Prosjektet har et bedre bilde på disse kostnadene til høsten 2018. Prosjektet har avsatt 8 MNOK, men kan ende med en kostnadsøkning på 10-20 MNOK over dette.

Prosjektet har en sikkerhetsavsetning på 100 MNOK. Denne skal i hovedsak brukes til uforutsette kostnader i siste del av planleggingen og i byggefasen. Prosjektet vil gjøre en vurdering på hvor mye av denne avsetningen som bør vernes til byggefasen i arbeidet med revidert budsjett i mai.

5 Bemanning

Begge byggherreorganisasjoner i TK og SVV melder om tilstrekkelig bemanning for byggefasen som settes inn for fullt i april. Det blir en ekstrem byggeaktivitet til sommeren og høsten og det vil være avgjørende at bemanningen er på plass og er robust til å tåle mindre frafall.

6 Oppsummering konsekvenser av endringer i fremdrift og økonomi.

Etter 1 kvartal 2018 er det følgende 3 endringer som er fremhevet i forhold til planlagt fremdrift og budsjett:

- **1/3: 1 delprosjekt som ikke har politisk avklart løsning og avventer oversending til byggeplanlegging.**
 - **Konsekvens for fremdrift:** Fremdriften for ferdigstillelse til 2019 er utfordret. På grunn av omfang og tidsbehov for byggeprosessen må Tiller startes opp sommeren i 2018 for å være sikret ferdigstillelse til august 2019.
 - **Tiltak:** Prosjektet vil vurdere tiltak for å fremskynde fremdriften når endelig avklaring foreligger.
 - **Konsekvens for økonomi:** Endelig politisk avklaring vil avgjøre kostnadsbehov for endelig løsning. Innhenting av forsinkelse kan gi merkostnader.
 - **Tiltak:** Løpende vurdering av endringer i kostnadsbildet og innføring av nødvendige tiltak for å holde prosjektkostnadene innenfor gjeldende ramme.
 - **Konsekvens for fremkommelighet til 2019:** Er ikke Tiller klar til oppstart i august 2019 kan det medføre utfordringer for fremkommeligheten. Det vil også medføre merkostnader for driften av metrobussen fra 2019 og frem til en fungerende løsning er etablert. På Tiller er Metrobussen avhengig av delvis egne felt og prioritering i kryssene for å sikre fremkommeligheten.
 - **Tiltak:** Prosjektet vil gjøre en vurdering av gjennomførbarhet av de endelig vedtatte løsningene når de foreligger. Vurdering av tiltak for å oppnå bestilling, eller formidling av behov for endringer eller midlertidige løsninger for realisering til 2019.

- **2/3: Utvidet kostnadsbehov i porteføljen for knute- og omstigningspunkt. Foreløpig vurdering viser en økning i kostnadsbehovet på 60-80MNOK.**
 - **Konsekvens for fremdrift:** Ingen konsekvens
 - **Tiltak:** Ingen tiltak
 - **Konsekvens for økonomi:** Behov for omdisponering fra andre poster som har mindreforbruk, eller kan bygges enklere og kutt ved å ta ut andre delprosjekt kan vurderes. Forslag legges frem med revidert budsjett i mai.
 - **Tiltak:** Gjennomføring av ny anslagsrunde i februar-mars 2018 med mindre usikkerhet, 25% usikkerhet fra 40 % usikkerhet. Vurdering av tiltak med kostnadsøkning: 1. Kostnadskutt, 2. Omfordeling av kostnader internt i budsjettrammen, 3. Disponering av sikkerhetsavsetning, 4. Fjerning av prosjekt i porteføljen til Metrobuss, infrastrukturprosjektet.
 - **Konsekvens for fremkommelighet i 2019:** Foreløpig ingen konsekvens.
 - **Tiltak:** Ingen tiltak.
- **3/3 Utvidet kostnadsbehov for erverv av arealer:** Et større behov enn antatt i anslag fra januar 2017.
 - **Konsekvens for fremdrift:** Mer areal som skal erverves. Kan medføre lengre forhandling- og behandlingstid.
 - **Tiltak:** Fremskynding av forhandlinger og avtaleinngåelser. Tiltrede vurderes det.
 - **Konsekvens for økonomi:** Behov for omdisponering fra andre poster som har mindreforbruk, eller kan bygges enklere. Ved redusert usikkerhet i hele prosjektet kan utvidet kostnadsbehov dekkes av sikkerhetsavsetning på 100 MNOK.
 - **Tiltak:** 1. Omdisponering av tilgjengelige ressurser i budsjettet, 2. Disponering av sikkerhetsavsetningen, 3. Fjerning av prosjekt i porteføljen til Metrobuss, infrastrukturprosjektet.
 - **Konsekvens for fremkommelighet i 2019:** Ingen direkte konsekvens.
 - **Tiltak:** Ingen tiltak.

7 utfordringer i neste periode

1. Politiske avklaringer på valg av på Tiller.
2. Reguleringsfasen og erverv. Reguleringsaksbehandling på Byplan
3. Ressurser i prosjekterings- og entreprenørmarkedet.
4. Kostnads- og budsjettbearbeiding.

Tabell 3 Utfordringer neste periode

Punkt	Utdypende forklaring
1	Prosjektets videre fremdrift er helt avhengig av løpende avklaringer og senest januar 2018 for å sikre byggestart i 2018.
2	For den neste perioden Q2-2018, gjenstår det kun 2 reguleringsplaner som ikke er levert til 1. gangs behandling. Det er viktig at planene ikke stopper opp i planbehandlingen i planmyndighetens system. Resterende behandlingstid etter innlevering til 1. Gangs behandling er 2-3 måneder. Da skal planen til offentlig høring, saksbehandling, og politisk behandling. Dette krever at Byplan setter av nok ressurser til å behandle planene i et foreslått behandlingssystem med porteføljebehandling av reguleringsplaner for MetroBuss. Med forsinkelser i behandlingen kan det medføre store forsinkelser for oppstart byggeplanlegging og det er kritisk.
3	Det er en utfordring med lite ledig ressurs i konsulentmarkedet som har mye å gjøre for tiden. Har konsulentmarkedet nok kapasitet til å prosjektere et så stort antall tiltak og er det nok kapasitet til å ta unna alt av byggeoppdrag til MetroBuss de neste to årene? Signalene fra markedet er at de har mye å gjøre.
4	Som del av kvalitetssikringen av kostnadene, gjennomfører prosjektet nye kostnadsanslag etter hvert som planleggingen går fremover og detaljkunnskapen om delprosjektene vokser. Ved avslutning av hver delfase gjennomføres det et nytt anslag med redusert usikkerhet. Når nye anslag er gjennomført for hele porteføljen, gjøres det vurderinger av kostnadsendringer og tiltak iverksettes der det er behov for å holde hele prosjektporteføljen innenfor rammen på 715 MNOK.

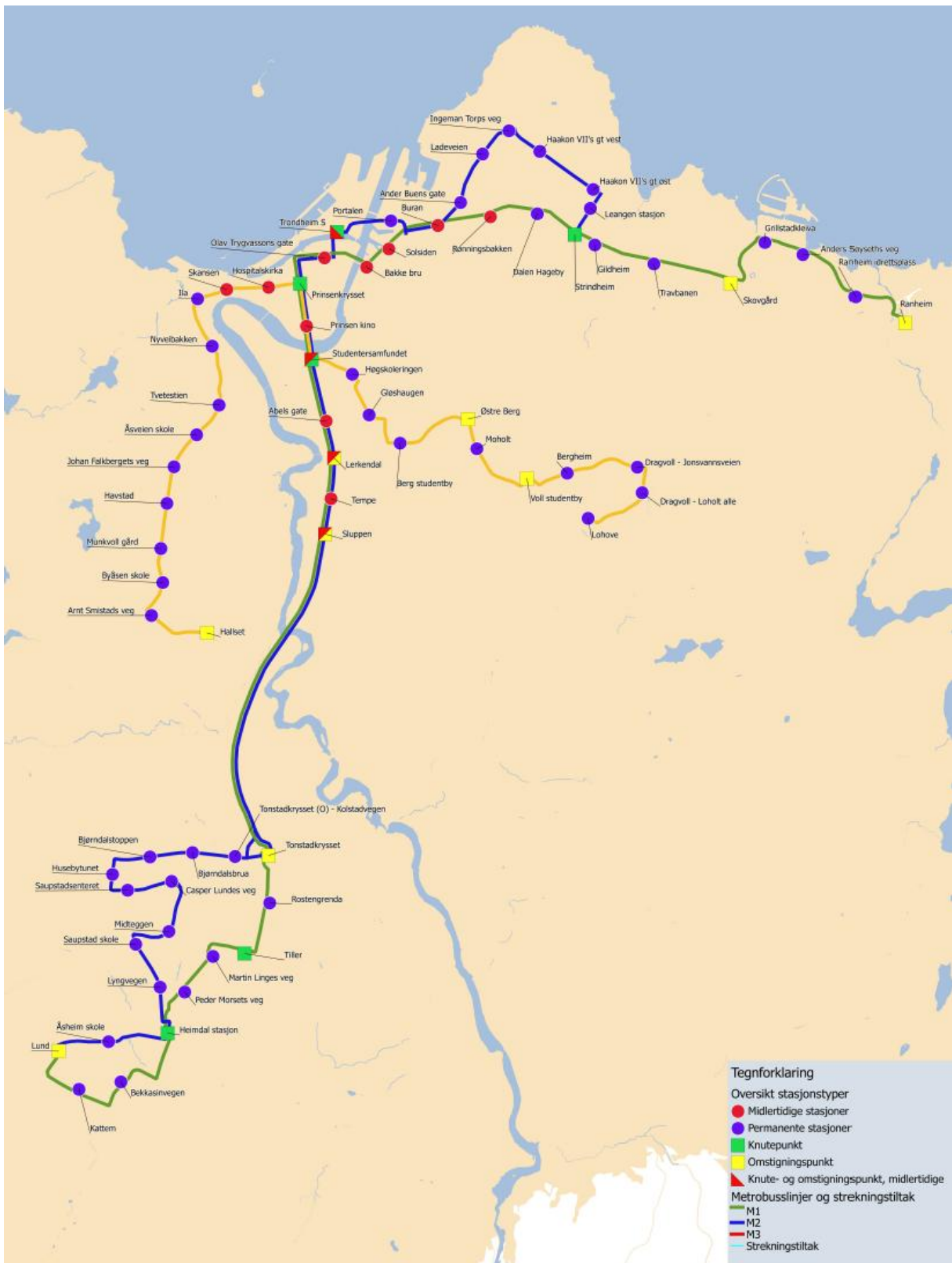
8 Oppsummering Q4-2017 og prognose Q1-2018

Prosjektet holder god fremdrift, selv om videre fremdrift har knapt med tid og tåler ikke de minste utsettelse. Prosjektet jobber kontinuerlig med å vurdere usikkerhetsbildet og å avdekke mulige utfordringer for igjen å kunne sette inn tiltak i forkant av mulige hendelser.

Økonomisk holder prosjektet seg til planlagte budsjett for planleggingsfasen. Det jobbes med å få frem nye kostnader med mindre usikkerhet, ned fra 40% til 25 %, ettersom kunnskapen om delprosjektene øker og omfang av byggearbeid blir tydeligere. All usikkerhet er for øvrig ikke ute av bildet før siste stein er lagt på alle delprosjektene. Prosjektet jobber med å være i forkant, og jobber nå med å revidere budsjettet i forbindelse med gjennomgang av siste anslag. Prosjektet jobber også med å vurdere mulige kostnadskutt. Prosjektet jobber med en kuttliste som skal til politisk behandling og være et av flere verktøy for å holde prosjektet innenfor prosjektremmen.

Prosjektet mener det har god oversikt og at byggherrene i TK og SVV nå skal ta prosjektet videre til gjennomføring, er godt rustet til å starte opp en stor portefølje av byggeprosjekt i neste kvartal. Det vil være avgjørende at byggherrene er tett på alle prosessene og jobber med å avdekke avvik omgående fra planlagte fremdrift og budsjetttramme, for å kunne innsette avbøtende tiltak omgående ved behov. Prosjektet er avhengig av en proaktiv mentalitet med kontinuerlig overvåkning og styring for å komme i mål.

Vedlegg 1, kart over tiltak i Metrobuss infrastrukturprosjektet



Figur 5 Tiltak i Metrobuss infrastrukturprosjektet pr. 31.12.2017

Vedlegg 2, planlagt byggeperiode delprosjekt.



Figur 6 Oversiktskart, ferdigstilling av Metrobuss stasjoner