

Vedlegg 38-18:



Trondheim

Sekretariatets oppsummering av byggherres statusrapport

Statusrapport Juni-Juli 2018

15.08.2018

Innledning og bakgrunn

Metrobusinfrastrukturprosjektet, avsluttet planfasen 01.06. Etter dette er prosjektgjennomføring og daglig ledelse overført fra prosjektets felles prosjektleder til byggherreorganisasjonenes ledelse i kommunen og i vegvesenet. Prosjektet er i byggefasen delt i to porteføljer der Trondheim kommune (TK) og Statens vegvesen (SVV) har ansvaret for bygging av hver sin portefølje. Programrådet står som prosjektets øvre ledelse.

Prosjektet skal rapportere månedsvis til programrådet og KU og kvartalsvis til politisk ledelse i Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune.

Ansvarlig byggherre i kommunen og i vegvesenet rapporterer månedlig, 15 i hver måned, til Programrådet via sekretariatet for status i sin prosjektportefølje på:

Fremdrift, økonomi, kvalitet, usikkerhet og bemanning

Innhold

Innledning og bakgrunn.....	2
1. Oppsummering.....	2
2. Prosjektporteføljen.....	4
3. Fremdrift.....	5
3.1. Fremdriften i TK.....	5
3.2. Fremdriften i SVV	6
4. Økonomi:.....	7
5. Usikkerhet	9
6. Sekretariatets vurdering av status	10

1. Oppsummering.

Prosjektet har i juni og juli holdt planlagt fremdrift i kommunens portefølje. Kommunen jobber med å korte inn og innhente tapt tid på Tiller knutepunkt, etter at avklaring av delprosjektet dro ut i tid på grunn av utvidet behov for diskusjoner rundt alternativer. Vegvesenet har opplevd enkelte utfordringer med fremdriften i juli. Dette begrunner byggherre i vegvesenet med at kapasiteten i markedet har blitt dårligere utover sommeren og at de har utfordringer med en entreprenør som har økonomiske vanskeligheter.

Økonomisk holder prosjektet budsjett og ligger foreløpig under prognose for forbruk. Dette begrunnes i sen oppstart på enkelte prosjekt i vegvesenets portefølje. Vegvesenet forventer for øvrig

Sekretariatets vurdering av status i metrobuss-infrastrukturprosjektet 15.08.2018



å få innhentet underproduksjonen i høst, samt å flytte noe over til 2019 for å avlaste trykket i markedet denne høsten.

Begge byggherrene melder om tilstrekkelig og stabil bemanning.

Som usikkerhet er det entreprenørmarkedet som fremdeles er dominerende nå som prosjektet er inne i den mest omfattende byggeperioden. En av prosjektets 6 entreprenører har varslet økonomiske problemer i sitt selskap. Metrobussprosjektet ved SVV har jobbet med tiltak for å unngå forsinkelser i denne sammenheng.

2. Prosjektporteføljen

Infrastrukturprosjektet er inndelt i to porteføljer. En for kommunal veg og en for Fylkes og riksveg som bygges i regi av vegvesenets byggherreorganisasjon.

Prosjektportefølje pr. 15.06

Tiltak	Sum	Portefølje TK	Portefølje SVV
Stasjoner	50	17	33
- Permanente	39	17	22
- Midlertidige	11	0	11
Knute – og omstigningspunkt	12 av 15	8	4
- Permanente	12	8	4
- Midlertidige	3	0	3
Strekningstiltak	9 (10)	4 (5)	5
Total portefølje	72	30	42

Bestillinger til byggherreorganisasjonene pr. 15.06

Tiltak	Portefølje TK	Portefølje SVV
Stasjoner	83,5	128,9
Knute og omstigningspunkt	133,5	82,1
Strekningstiltak	40,1	45,5
Sum:	257,1	256,5

Sum utførte bestillinger til byggherreorganisasjonene for bygging av hele prosjektporteføljen av infrastrukturtiltak til 2019 er 513,6 millioner kroner.

I tillegg er det utført bestilling på snøsmelteanlegg på alle stasjoner utenfor kollektivbuen, der det er mulig å anlegge snøsmelteanlegg for 55 millioner kroner.

5 delprosjekt hvorav 2 permanente stasjoner, 2 midlertidige og 1 knute og omstigningspunkt er tatt ut av porteføljen for infrastrukturtiltak til 2019 etter politiske vedtak: Leangen stasjon, Ila stasjon, Rønningsbakken stasjon og knutepunkt ved Trondheim S.

Rønningsbakken og Bakkegata bygges som permanent stasjon til 2019 i det pågående gateprosjektet for Innherredsvegen, og går dermed ut som midlertidig stasjon til 2019.

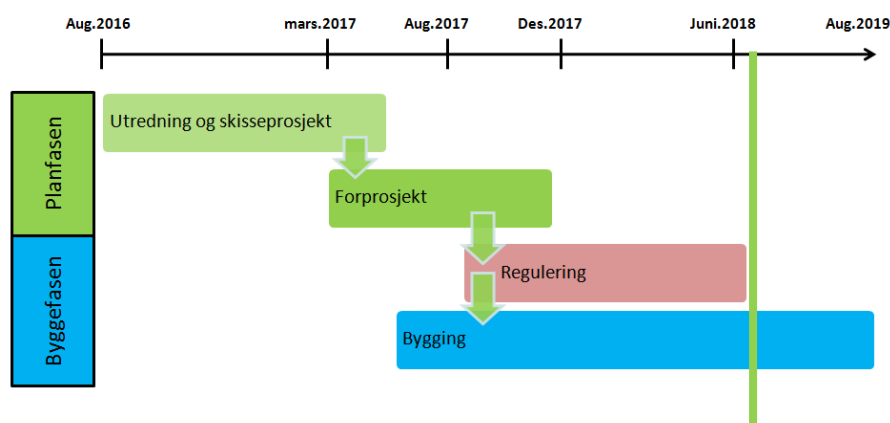
3. Fremdrift

Prosjektet har en stram fremdriftsplan. Det var vært jobbet mye i vinter med å unngå forsinkelser i plan og byggefasen med proaktivt arbeid. Planfasen ble avsluttet i desember 2017 henhold til planlagt fremdrift og overført byggefasen 01.08. For byggefasen jobbes det kontinuerlig med å detektere usikkerhet og hinder for å unngå forsinkelser.

Prosjektet hadde i sin anskaffelsesstrategi utarbeidet høsten 2017 mål om å være tidlig ute i markedet og lyse ut og kontrahere de fleste byggeprosjekt i april-juni 2018. Det var og en forutsetning at delprosjektene var klar til byggeplanlegging i januar 2018. Prosjektet jobbet med leverandørene for å forberede de på mengden av materialer som skulle leveres til Metrobusprosjektet i 2018 for å unngå at lager for kant- og belegningsstein og annet nødvendig utstyr ikke ble tilgjengelig i byggeperioden denne sommeren. Dette har vist seg å være avgjørende for å sikre fremdriften og leveranser på byggeplassen. Kabeletater har vært involvert i forberedende arbeid i vinter for å sikre at de hadde oversikt og kapasitet til å følge opp anleggene der det har vært behov. Dette har også vist seg å fungere godt så langt i byggefasen og prosjektet har ikke vært forsinket grunnet kapasitetsmangel hos kabeletater.

Prosjektet opererer med en rødliste for prosjekt som trenger ekstraordinær oppfølging for å sikre fremdriften.

Fremdrift, overordnet, fase 1



3.1. Fremdriften i TK

Oppsummering av byggherres rapportering pr.01.08:

Alle delprosjekt holder planlagt fremdrift. 3 delprosjekt ligger på rødliste for ekstraordinær fremdrift: Tiller, Sivert Tonstads veg og stasjon i Søbstadvegen – Lyngvegen.

- Tiller: Delprosjektet hadde behov for utvidet avklaring mellom partene bak Metrobus for å lande endelig løsning. Etter at løsning var avklart i april har prosjektet jobbet med å innhente

tapt fremdrift og samtidig sikre en god utsjekk og forplanlegging for å unngå stans senere i planleggingen. Foreløpig forsert fremdrift tilsier en ferdigstillelse av hele knutepunktet høsten 2019. AtB holdes løpende informert om utviklingen i delprosjektet.

- Sivert Tonstads veg: Reguleringsplan skal vedtas denne høsten, 06.09. Entreprenør er klar. Erverv er utfordringen. Må være klart til bygging. Mulighet for å søke om tiltrede for nødvendig areal. Dette er uprøvd for kommunens jurister, men bør vurderes i dette prosjektet.

Sekretariatets vurdering: Byggherre for kommunens portefølje virker å ha god kontroll i henhold til utsendte rapport for juli. Det oppfordres til å fortsette å holde oppe et ekstraordinært trykk for å forsere fremdrift på Tiller, og å sikre tilgang til arealer i Sivert Tonstads veg. Delprosjekt på rødlisten har gått ned fra 3 til 2 delprosjekt og viser at vurdering av utfordringer og innsetting av ekstratiltak fungerer.

3.2. Fremdriften i SVV

Oppsummering av byggherres rapportering pr. 01.08:

Fremdriften på de delprosjekt som er under bygging holder planlagt fremdrift, foruten 3 stasjoner som er under bygging av en entreprenør som har økonomiske problemer.

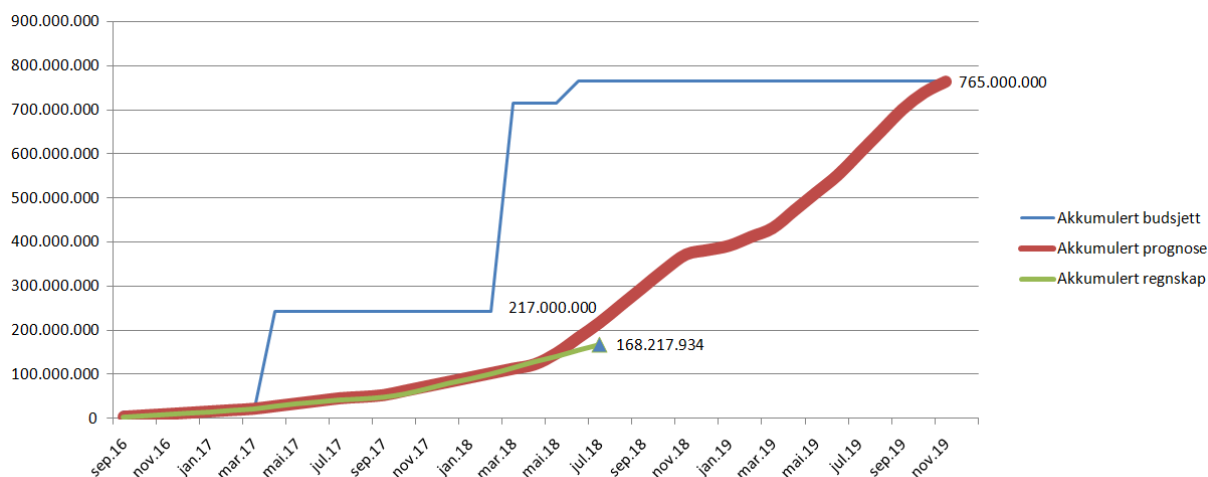
SVV jobber med å kontrahere entreprenører på de siste delprosjektene som skal bygges i 2018, men opplever at entreprenørmarkedet har lite kapasitet. Flere utlyste oppdrag har ikke fått inn tilbud. SVV jobber med alternative løsninger med forhandlinger eller nye utlysninger med større pakker for å nå et større marked.

Sekretariatets vurdering: Vegvesenet har utfordringer med et entreprenørmarked som har fått mye å gjøre utover sommeren. Dette har medført at 20 delprosjekt ikke blir igangsatt som planlagt på grunn av kostbare tilbud, eller manglende tilbud. Byggherre løser dette med å lyse ut oppdragene på nytt via egen rammeavtale der forhandlinger inngår i anskaffelsesprosessen. Forsinkelsen som byggherre oppgir i sin rapportering er satt til vel 6 uker. I følge rapporteringen vil det ikke medføre forsinkelser for prosjektet utover endelig frist som er juli 2019. Alle stasjoner skal bli ferdig til oppstart august 2019 slik status er pr. 15.08.

En entreprenør har utfordringer med sin økonomi med fare for konkurs. Også her rapporterer byggherre i SVV at de har satt inn tiltak som skal sikre fremdrift innenfor den gitte sluttfristen for prosjektet, juli 2019. Slik sekretariatet vurderer situasjonen er fremdriften under ekstra press, men endelig ferdigstillelse er fremdeles mulig innenfor totalrammen for fremdrift hvis det settes inn ekstraordinære tiltak. Dette signaliserer SVV at de nå gjør, og det jobbes hardt med å finne gode løsninger. Det anbefales at SVV sikrer nok ressurser til å følge opp de siste anskaffelsene da de involverte prosjektlederne har mye belastning i de andre pågående delprosjektene i metrobusprosjektet.

4. Økonomi:

Prosjektet har en totalramme er på 750 MNOK, akkumulert prognose pr. 01.08 er 217 MNOK mens prosjektet har et regnskapsført forbruk på 168 MNOK.



Byggherrene har bestilling for hver sin portefølje, 257,1 MNOK i TK og 256,5 MNOK i SVV. I denne summen inngår en sikkerhetsavsetning som hver byggherre til disposisjon. Det skal bygges snøsmelteanlegg på flere stasjoner utenfor kollektivbuen til en avsatt sum på 55 mill som kommer i tillegg til I tillegg ligger det en overordnet sikkerhetsavsetning på 60 MNOK for hele prosjektet som skal disponeres i byggefasen. Disponering av den overordnede sikkerhetsavsetningen på 60 MNOK skal skje med forslag fra byggherrene til godkjenning i Programrådet.

Oppsummering av byggherres rapportering pr. 01.08:

Prisene på byggeoppdragene har eskalert utover sommeren. Ved vedvarende høyt trykk i entreprenørmarkedet med høye priser, kan det bli en utfordring for prosjektet. Prosjektet ligger foreløpig under periodisert budsjett. Det periodiserte budsjettet hadde tatt høyde for at flere av delprosjektene ble startet opp i juni og juli. Vegvesenet ligger litt etter den planlagte fremdriften, som er nevnt under fremdrift, men planlegge å innhente etterslepet i høst og i vinter med utvidet vinterarbeid. Etterslep i forbruk antas å innhentes våren 2019.

Begge byggherrene merker at entreprenørmarkedet er stramt. Prisene ligger over det forventede prisnivået. Dette har SVV merket mest som har utlyst mange byggeoppdrag i sommer og måtte avvise tilbud som har vært langt over forventet prisnivå.

Bruk av sikkerhetsavsetning:

- Byggherres sikkerhetsavsetning, 53 MNOK:
 - o Brukt 6/53 MNOK.
- Overordnet sikkerhetsavsetning, 60 MNOK.
 - o Brukt 0/60 MNOK.

Sekretariatets vurdering: Prosjektet har frem til nå holdt seg innenfor budsjettammen, men et presset marked med høye priser kommer til å utfordre økonomien utover høsten 2018. Prosjektet viser god styring og har foreløpig brukt lite av sikkerhetsavsetningen, med utviklingen i kostnadsnivået er det stor sannsynlighet for at byggherres sikkerhetsavsetning vil gå med i løpet av høsten og vinteren 2018-2019. Prosjektet vil holde igjen mest mulig av den overordnede sikkerhetsavsetningen til sommeren 2019 og en andel til dekning av sluttoppgjør etter august 2019 og det forventes at sikkerhetsavsetningen vil medgå i byggefasen.

Byggherrene kan komme i knipe i valg mellom å sikre fremdrift på bekostning av kostnader og budsjettamme i tiden fremover. Dette gjelder spesielt for SVV som ikke har signert avtaler for alle delprosjektene i sin portefølje pr. 01.08. Oppstår slike problemstillinger skal det rapporteres umiddelbart til Sekretariatet og videre til Programrådet ved første anledning der problemstilling og forslag til løsning med konsekvenser for fremdrift og økonomi fremkommer. Handlingsrommet til byggherrene er sin usikkerhetsavsetning, vel 25 mill på hver byggherre. Utover dette skal de informere Programrådet via Sekretariatet hvis det er nødvendig å vurdere andre tiltak for å holde budsjettammen.

Pr. 01.08 har prosjektet et forbruk på 168 MNOK kroner som er 50 MNOK under prognosen. Dette grunnes i etterslep på fakturering fra entreprenører i sommer og forsinket oppstart på 20 delprosjekt i SVV sin portefølje. Det er ekstremt viktig at disse delprosjektene kommer i gang snarest for å unngå å forskyve for mange prosjekt mot vinterarbeid eller til 2019 som er en kort anleggsperiode.

5. Usikkerhet

De største usikkerhetene i prosjektet er:

Fremdrift:

1. Erverv av regulert areal. Blir det inngått avtaler med grunneierne om regulert areal før byggingen skal starte opp.
2. Kapasitet i entreprenørmarkedet

Økonomi:

3. Et presset entreprenørmarked.
4. Støykrav. Hvor store krav får metrobusprosjektet om å gjennomføre tiltak for støyskjerming fra generell trafikk. Mange av prosjektene ligger i områder med mye trafikk som kan utløse krav til det første prosjektet som bygger tiltak i disse sonene. Metrobussen kan bli pålagt til å ta denne kostnaden av bygningsmyndighet, selv om dette er et miljøprosjekt som ikke bør påføres slike krav.
5. Ervervskostnader: Hvor mye prosjektet må betale for å erverve arealer avklares i forhandlinger denne sommeren når reguleringsplanene blir godkjent. Endelig sum venter å være kartlagt i løpet av høsten 2018.

Under bygging:

Uforutsette hendelser i byggearbeidet.

Sekretariatets vurdering: Prosjektet melder om 5 viktige usikkerhetsfaktorer, hvorav 3 er de mest prekære. 1. Tilgang til regulerte arealer, 2. Kostnadsøkning grunnet stort press i entreprenørmarkedet, og 3. En mulig konkurs hos entreprenør som bygger stasjoner for metrobus i regi av vegvesenet. Alle disse tre kan bli kritisk for både fremdrift og økonomi.

1: Det må jobbes med å sikre tiltrede til areal der det er vanskelig å inngå avtaler. Byggearbeidet kan ikke starte opp hvis nødvendig areal ikke kan stilles til disposisjon for bygging av anleggene. Prosjektet er inne i den mest belastende perioden for byggeoppdrag og forutså visse utfordringer med et presset entreprenørmarked denne sommeren.

2: Vegvesenets erfaring med de siste utlysningene for byggeoppdrag den siste tiden med begrenset ressurs i entreprenørmarkedet og dertil økende priser tilsier en stor usikkerhet med for kostnadsutviklingen. Det kan også bli en utfordring for fremdriften hvis vegvesenet ikke får satt inn ekstraordinære tiltak i tide.

SVV har overført noen delprosjekt med kort byggetid til 2019. Dette virker smart for å avlaste presset denne høsten. Det er også en mulighet med vinterarbeid på enkelte delprosjekt for å innhente forsinkelser som har oppstått med innhenting av entreprenører i sommer. Vinterarbeid er for øvrig mer kostbart enn arbeid utenom vinteren.

3: Prosjektet akkurat nå opplever kan det også skje ting en ikke har styring på, som når en entreprenør går konkurs. Det er derfor for tidlig å avskrive alle usikkerhetsmomenter før alle anlegg er på plass.

Ellers i prosjektet går usikkerheten ned etter hvert som flere delprosjekt blir bygget utover sommeren. Det ligger fremdeles en usikkerhet på økonomi knyttet til støytiltak og erverv.

6. Sekretariatets vurdering av status

Totalt sett ser det ut til at prosjektet skal klare å holde seg innefor den gitte rammen for fremdrift, økonomi og kvalitet til nå. Byggherre for SVV har varslet om utfordringer med økte entreprispriser ved de siste utlyste anbudene og en mulig konkurs hos en entreprenør som er i arbeid for metrobusprosjekt. Dette kan bli en stor utfordring, både økonomisk og fremdriftsmessig hvis det ikke løses snarest. Det krever at vegvesenet greier å lande entreprenører snarlig og lande priser som er lavere enn de siste tilbudene har vist. Dette krever mye ekstra innsats. Det er viktig at byggherrene sikrer nok ressurser til å følge opp de problemene som har oppstått og sikrer raske avklaringer og setter inn ekstratiltak løpende. Dette gjelder både de uforutsette hendelsene og forsinkelser med innhenting av entreprenører til byggeoppdragene for den sesongen.