



Trondheim

Sekretariatets oppsummering av byggherres statusrapport

Statusrapport August 2018

17.09.2018

Innledning og bakgrunn

Metrobuss, infrastrukturprosjektet, 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.	3
2. Prosjektporteføljen	5
3. Fremdrift	5
3.1. Fremdriften i TK	7
3.2. Fremdriften i SVV	7
4. Kvalitet	13
5. Økonomi	9
5.1. Økonomi i kommunens portefølje.	10
5.2. Økonomi i vegvesenets portefølje	11
5.3. Sekretariatets samlet oppsummering av prosjektøkonomien	12
6. Usikkerhet	13
Sekretariatets totale vurdering av status	16

1. Oppsummering.

Prosjektet hadde god fremdrift frem til juni. I juni og juli fikk byggherre i vegvesenet problemer med sine utlysninger av nye byggeoppdrag. Markedet var fylt opp med oppdrag på grunn av stor byggeaktivitet i byen denne sommeren. Prisene var betydelig høyere enn anslått og sammenlignet med utlyste oppdrag på forsommeren da kommunen utlyste sine oppdrag. En av byggepakkene til vegvesenet fikk ingen tilbydere. Byggherre satt inn strakstiltak med avvisning av de mest kostbare tilbudene og inngikk forhandlinger for å få ned prisene. Vegvesenets rammeavtale på byggeoppdrag ble brukt med forhandlinger på de prosjektene der det ikke kom inn tilbud. I tillegg til dette ble en entreprenør som var engasjert av vegvesenet med byggeoppdrag i metrobussprosjektet slått konkurs i august/september.

Status på situasjonen for porteføljen til vegvesenet er at det nå er inngått avtaler på bygging for de fleste oppdragene og prisene er forhandlet ned, selv om de fremdeles ligger litt over anslått kostnadsnivå. Oppstarten på oppdrag som skulle startes rett over ferien er noe forsinket, og sårbar ved eventuelle fremtidige utfordringer og forsinkelser. Det vil være avgjørende i tiden fremover at vegvesenet følger opp disse prosjektene med mål om å sikre god fremdrift og kostnadskontroll.

For kommune er situasjonen bedre. Der er alle oppdrag foruten knutepunkt på Tiller, signert for bygging og oppstart i 2018. For Tiller er det i hovedsak kostnader og byggestart som er usikkerheten. Det jobbes med å få på plass en snarlig oppstart og entreprenør som er tiltenkt oppdraget er med i planleggingen.

Økonomisk holder prosjektet budsjett, men byggherre i vegvesenet har brukt opp det meste av sin usikkerhetsavsetning på 26 MNOK. Forbruket totalt sett i prosjektet ligger under prognose. Dette begrunnes i forsinket oppstart på store deler av vegvesenets portefølje.

Vegvesenet har disponert hele sin disponible ramme inkludert sin egen sikkerhetsavsetning. Med bakgrunn i dette er 10 MNOK av 60 MNOK på overordnet sikkerhetsavsetning øremerket vegvesenets portefølje. Dette ble vedtatt av programrådet 30.08.2018 for å sikre porteføljen videre sikkerhet da tildelte ramme inkludert byggherres sikkerhetsavsetning er disponert.

Kommunens sin prosjektportefølje ligger nærmere anslåtte kostnader og er pr. 01.09 innenfor sin disponible ramme. En stor usikkerhet i denne porteføljen er Tiller og Sivert Tonstads veg. Tiller er i avsluttende planlegging og skal kostnadsberegnes i oktober. Vegvesenet forventer for øvrig å få innhentet underproduksjonen i høst, samt å flytte noe over til 2019 for å avlaste trykket i markedet denne høsten.

Som usikkerhet fremover er det fremdeles entreprenørmarkedet som er den store faktoren. Erverv og tilgang til tiltrengt eiendom på Strindheim der Fylket er med i eierstrukturen og i Sivert Tonstads veg er fremdeles krevende. Dette gjelder også for en stasjon i Søbstadvegen.

Begge byggherrene melder om tilstrekkelig og stabil bemanning.

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

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

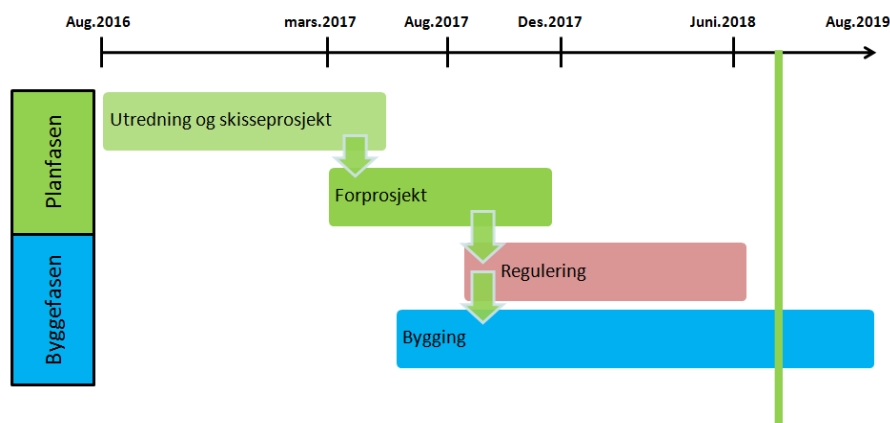
Prosjektet har en stram fremdriftsplan frem mot 3 august 2019, som har vært utfordret med problemer med et entreprenørmarked siste to måneder som er fullt belagt med byggeoppdrag denne sommeren. Det var vært jobbet mye i vinter med å unngå forsinkelser i plan og byggefasen med proaktivt arbeid. For byggefasen jobbes det kontinuerlig med å detektere usikkerhet og hinder for å unngå forsinkelser.

Generelt: 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 Metrobussprosjektet 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 innvillvert 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. Inne på listen pr. 14.09 er: Tiller knutepunkt, Tonstad omstigningspunkt, Sivert Tontads veg, Østre Rosten og Lyngvegen stasjon i Søbstadvegen. Lund endeholdeplass og Heimdal knutepunkt er ute av listen da de største usikkerhetene for disse prosjektene er avklart. Lund er oppstartet og godt i gang, Heimdal knutepunkt er klar for oppstart.

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: Entreprenør som er tiltenkt oppdraget er med i siste del av planleggingen for å sikre snarlig oppstart. Oppstart tidlig i 2019.
- Sivert Tonstads veg: Reguleringsplan ble vedtatt 06.09 og det jobbes med å sikre tilgang til nødvendige arealer så byggearbeid kan starte. Sikres prosjektet tilgang til arealene nå i høst bygges alt til våren og sommeren 2019. Sikres ikke tilgang til nødvendig areal i høst ved erverv eller tiltrede, blir det nødvendig med to anleggsperioder. Veggen kan bygges til våren da den ikke trenger erverv. Når tilgang til nødvendig areal er avklart bygges fullverdige stasjoner og fortau i henhold til reguleringsplan. Entreprenør er klar.

Sekretariatets vurdering: Byggherre for kommunens portefølje virker å ha god kontroll i henhold til utsendte rapport for august. 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 nå som reguleringsplanen er godkjent. Delprosjekt i kommunens portefølje 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. Vegvesenet jobber med å kontrahere entreprenører på de siste delprosjektene som skal bygges i 2018 eller startes i 2018 og fredigstilles i 2019. Vel 23 delprosjekt har hatt utfordringer med byggeoppstart etter ferien. Disse delprosjektene er det nå signert avtaler på og det tas sikte på å fullføre alle disse i god tid før august 2019. Tonstad og Østre Rosten er en joker som ikke er utlyst ennå. Vegvesenet er snart klar med utlysning og forventer å ferdigstille disse slik at de kan brukes til august 2019. Etterarbeid etter august 2019 utenfor brukersonen, plattform og oppstillingsplasser må påregnes. Men usikkerheten er stor før det er signert avtale med entreprenør.

Sekretariatets vurdering: Vegvesenet har hatt utfordringer med et entreprenørmarked som har fått mye å gjøre utover sommeren samt en konkurss, men melder nå de har kontroll og har signert entreprenører for alle byggeoppdrag som skulle startes rett over ferien eller var underbygging av entreprenør som er konkurss.

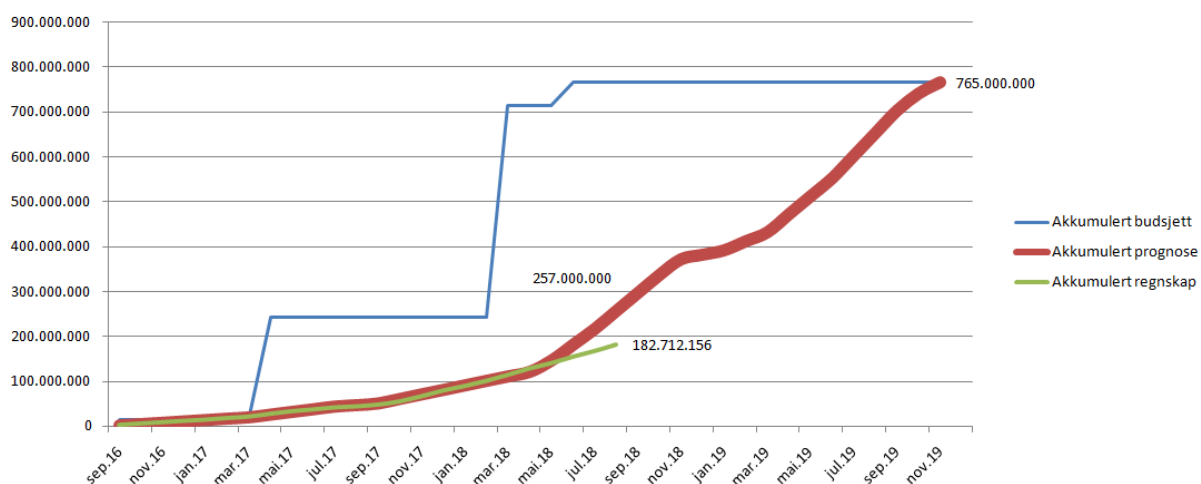


Sekretariatets vurdering av status i metrobuss-infrastrukturprosjektet 14.09.201

For Tonstad omstigningspunkt og strekningstiltak i Østre Rosten er det ikke signert avtaler med entreprenører. Dette er en bekymring da det er store og viktige element i metrobuss og dermed viktige byggeoppdrag som burde vært utlyst nå. Byggherre i vegvesenet forsikrer at disse delprosjektene skal være klar til bruk i august 2019, men at noe etterarbeid foregå etter august 2019.

4. Økonomi

Prosjektet har en totalramme på 750 MNOK, samt 15 MNOK til overordnet planlegging i oppstartsfasen. Akkumulert prognose pr. 01.09 er 257 MNOK, fakturerte kostnader i systemet er 182,7 MNOK. Det tilsier en differanse på 75 MNOK. Differansen begrunnes i etterslep på fakturering som er opp til to måneder fra er arbeid utført av entreprenør før det vises i fakturasystem samt at vegvesenet har hatt problemer med å signere entreprenører på sensommeren og 23 delprosjekt fikk utsettelse fra begynnelsen av august til slutten av september. 01.08 var prognosen 217 MNOK mens prosjektet hadde fakturerte kostnader i regnskapet på 168 MNOK, en differanse på 49 MNOK. Differansen har økt med 26 MNOK siste måned.



Byggherrene i kommunen og vegvesenet forvalter en portefølje med byggeprosjekt med en kostnadsramme på 600 MNOK fordelt mellom kommunen og vegvesenet. Dette inkluderer byggherrenes egen sikkerhetsavsetning på 53 MNOK men ikke prosjektets overordnede sikkerhetsavsetning på 60 MNOK eller kostnader til avsluttede planleggingsfase.

Disponering av den overordnede sikkerhetsavsetningen på 60 MNOK skal skje med forslag fra byggherrene til godkjenning i Programrådet.

4.1. Økonomi i kommunens portefølje.

Kostnadene holder seg tilnærmet til anslått kostnadsnivå. Noen delprosjekt er mer kostbare, mens noe er mindre kostbare. Har ikke brukt mye av egen sikkerhetsavsetning, men forventer at den vil gå med i løpet av vinteren. Fremtidige økonomiske usikkerheter et spesielt Tiller som snart er ferdig prosjektert og vil bli prissatt når prosjektering er ferdig. Kostnadene for foreslåtte løsning var en grov kostnadsvurdering. Første detaljerte kostnadsanslag vil foreligge rundt oktober. Sivert Tonstads veg er også en usikkerhet for økonomien da det fremdeles jobbes med å finne kostnadsreducerende løsninger og erverv.

Sekretariatets vurdering av kommunens prosjektøkonomi: I henhold til byggherres rapportering ser det ut til at byggeprosjektene i kommunens portefølje holder anslåtte priser. Kommunen har brukt 3 MNOK av sin interne sikkerhetsavsetning på 25 MNOK og har et stort handlingsrom. Usikkerheten for økonomien ligger i hovedsak i to prosjekt. Tiller omstigningspunkt og Sivert Tonstads veg. Tiller er ikke helt ferdig prosjektert og kostnadsberegnet. Sivert Tonstads veg har flere kostnadsdrivende elementer som det fremdeles jobbes med å redusere som erverv og bruk av forstøtningsmurer og omfang av ombygging av kryssområder.

4.2. Økonomi i vegvesenets portefølje.

Vegvesenet har vært nødt til å binde opp det meste av sin sikkerhetsavsetning ved inngåelse av de siste byggekontrakter. Dette medfører at porteføljen til vegvesenet har mindre handlingsrom for merkostnader internt i byggherres styringssystem og er dermed mindre robust. Dette er en foreløpig status basert gjeldende på kostnadsnivå fra de siste avtaleinngåelsene av entrepriseoppdrag og er en sum av nylig inngåtte entrepriseoppdrag og prognose for de gjenstående delprosjektene som skal lyses ut senere i høst. Situasjonen kan endre seg hvis prisnivået går ned. Det forhandles fremdeles på de siste utlyste og utsatte delprosjektene og situasjonen kan forbedre seg til neste periode.

Status på porteføljen til vegvesenet med ferdige anlegg, inngåtte avtaler og prognose for gjenstående oppdrag vises under. Dette er inkludert bestilling på 60 MNOK fra andre programområder i Miljøpakken:

	Prognose forbruk	Totalramme	%	
Ferdige prosjekt/pågår	151	181	41	
Prosjekter signert i september 2018	43	31	12	
Prosjekt som lyses ut i sept/okt	175	155	47	Her inngår også Rundkjøring ved Tonstad (20 mill, ekstern finansiering) og sykkelveg med fortau ved Sirkus (4,5 mill ekstern finansiering)
Sum	369	371	100	Alle beløp inkl min reserve

Sekretariatets vurdering av vegvesenets prosjektøkonomi: Sekretariatet er bekymret for kostnadsutviklingen i de siste utlyste byggeprosjektene. 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, men det skyldes etterslep i fakturering og forsinkelser i vegvesenets byggeportefølje. Det periodiserte budsjettet hadde tatt høyde for at flere av delprosjektene ble startet opp i juni og juli. Dette gjelder 23 delprosjekt. Vegvesenet ligger litt etter den planlagte fremdriften, som er nevnt under fremdrift, men planlegger å innhente etterslepet i høst og i vinter med utvidet vinterarbeid. Etterslep i forbruk antas å innhentes våren 2019. Utover dette har byggherre i vegvesenet bundet opp hele sin sikkerhetsavsetning på 25 MNOK før de siste oppdragene er lyst ut. Her ligger også de største oppdragene som Tonstad omstigningspunkt og Østre Rosten.

4.3. Sekretariatets samlet oppsummering av prosjektøkonomien.

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.

Byggherrenes sikkerhetsavsetning er 26+27 MNOK pr. byggherre. Det vil si 53 MNOK til sammen. Av de 50 MNOK er 28 MNOK nå bundet opp. Vegvesenet har bundet opp hele sin sikkerhet. For å sikre denne porteføljen fremtidig handlingsrom har sekretariatet foreslått av 10 MNOK av 60 MNOK for overordnet avsetning øremerkes til vegvesenets portefølje. Dette er avklart med programrådet og sekretariatet kan disponere denne summen på kort varsel til vegvesenet hvis det blir behov. Videre foreslår sekretariatet at den overordnede sikkerhetsavsetningen på 60 MNOK disponeres som følgende i oppsett under.

For å sikre prosjektøkonomien for fremtidige kostnadsøkninger utover prosjektets gjenværende sikkerhetsavsetning på 75 MNOK, 25 MNOK til byggherres styring og 50 MNOK til overordnet styring, ligger det en kuttliste som kan fremmes ved behov.

Tiltak som kan trekkes ut at bestilling i vinter er:

1. NTNU-Dragvoll (1 av 2 stasjoner, Loholt Alle beholdes)	5 MNOK
2. Ringvålvegen, strekningstiltak	5 MNOK
3. Skovgård, stasjon	7 MNOK
4. <u>Lyngvegen</u>	<u>5 MNOK</u>
Sum:	<u>22 MNOK</u>

Skulle det bli nødvendig, bygges disse tiltakene svært enkle uten full bredde, UU og nye leskur.

Byggherrene kan komme i knipe i valg mellom å sikre fremdrift på bekostning av kostnader og budsjetttramme i tiden fremover. 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.

5. Kvalitet

Byggherrene har ikke meldt inn vesentlige avvik eller endringer av utført kvalitet i forhold til bestilling.

6. Usikkerhet

De største usikkerhetene i prosjektet er:

Fremdrift:

1. Erverv av regulert areal.
 - a. Tiltak: Tett oppfølging av forhandlinger. Løpende vurdering av bruk av direkte tiltrede
2. Kapasitet i entreprenørmarkedet, lite kapasitet i sommer og høst
 - a. Tiltak: Endring av størrelsene på oppdragene og forhandlinger med entreprenører

Økonomi:

3. Et presset entreprenørmarked, lite kapasitet og økende priser.
 - a. Tiltak: Avlysning av konkurranser med for høye prisnivå. Endring av utlysning og forhandlinger med potensielle entreprenører.
4. Støykrav. Hvor store krav får metrobussprosjektet 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. Metrobussprosjektene kan bli pålagt å forbedre støyforholdene av bygningsmyndighet, selv om dette er et miljøprosjekt som ikke medfører vesentlige endringer i støyforhold.
 - a. Tiltak: Det jobbes med å avklare dette.
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.
 - a. Tiltak: Tettere oppfølging av forhandlinger. Sikre flest mulige avtaler tidlig i høst.

Under bygging:

Uforutsette hendelser i byggearbeidet.

Sekretariatets vurdering av usikkerheten i prosjektet: 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. Lite ledig kapasitet i entreprenørmarkedet som har rammet vegvesenet mest. Det er kommet signaler til prosjektet om at enkelte entreprenører begynner å få ledig kapasitet utover høsten. Dette er et bra signal med tanke på å få tilknyttet entreprenører til de siste delprosjektene som er under utlysning fra vegvesenet i perioden fremover.

Det kan fremdeles skje ting prosjektet 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 høsten. Det ligger fremdeles en usikkerhet på økonomi knyttet til støytiltak og erverv.



Sekretariatets totale vurdering av status

Sekretariatet er bekymret for fremdriften for enkelte delprosjekt som det ikke er signert entreprenører med ennå. Dette er Tonstad omstigningspunkt, strekningstiltak på Østre Rosten, knutepunkt på Tiller som er under planlegging og Siver Tonstads veg. Det er viktig at disse prosjektene følges tett med mål om å fremskynde oppstart og ferdigstillelse.

Totalt sett ser det ut til at prosjektet skal klare å holde seg innefor den gitte rammen for fremdrift, økonomi og kvalitet til nå. Prosjektet har hatt visse utfordringer med entreprenører og prisnivå i byggeoppdragene i siste to rapporteringsperioder, men innsatte tiltak har vist seg å gi effekt. Prosjektet har fremdeles en robusthet selv om det er en knapp gjennomføringstid og et knapt budsjett. Men det er klart at utviklingen i kostnadsnivå presser prosjektøkonomien. Prosjektet er forsiktig med å disponere den overordnede sikkerhetsavsetningen men den er satt av for å brukes i perioden frem til ferdigstillelse av infrastrukturprosjektet høsten 2019.

Tiden fremover er avgjørende for å holde prosjektrammen på fremdrift og økonomi. Igangsetting av de siste byggeprosjektene og tettfølging av de pågående delprosjektene som er under bygging er avgjørende for å holde prosjektet innenfor gjeldende ramme. Videre arbeid med kostnadsoppfølging for å sikre nødvendige kostnadsreducerende tiltak før uønskede kostnader er påløpt i byggeprosjektene er en avgjørende faktor frem til ferdigstillelse.