

EXPLOATERINGSENTREPRENADER 2012-2013 –

Kv. Järnet (groventreprenad) & Tyresövägen/Simvägen etapp 1

MÖTE: UTVÄRDERINGSMÖTE

NÄRVARANDE: Åke Skoglund, Sara Kopparberg, Gustav Thörnqvist, Anders Kjellander, Anders Lind, Jenny Linné, Regina Lindberg, Thomas Lagerwall och Caroline Eriksson

NÄR: Fredag den 30/8 2013, kl. 10-12

VAR: Orren, plan 5, kommunhuset

1. Resultat

Tyresövägen/Simvägen:

Generell uppfattning om att man fått ett lugnare tempo (hastigheten är fortfarande över 50km/h) och att glitterrondellen nu fått en fin fond/inramning som totalt sett gör att infarten till Tyresö uppfattas som trevlig. Gc-vägen är ett positivt inslag och utformningen kring dagvattendiket blev lyckad. Projektet har uppfattats positivt av både kommuninvånare och lokalpress trots visst stök med trafikföringen under vintern.

Arbetena på Simvägen flöt på bra och kommunens tillfälliga parkeringslösning på grusplanen vid centrum har säkert bidragit till att logistiken fungerat så pass bra. Samordningen med NCC och simhallen fungerade också smidigt.

Målsättningen har i stort uppfyllts, men den första beställningen var för otydlig eftersom man bland annat saknade uttalad intern projektplan. Swecos utredning av bland annat dagvattenhantering i området var kostsam och i slutändan orealistisk. En idé var att till nästa projekt göra en förstudie som tog mer teknisk hänsyn i det inledande skedet.

Kv. Järnet

Målet var att förbereda för Wallenstams utbyggnad av detaljplanen genom ledningsomläggningar. Eftersom marken inte är eller har varit kommunal fanns många okända eller odokumenterade ledningar inom området. Trots svåra förutsättningar har arbetet flutit smidigt.

Man har haft en bra och positiv kommunikation med bostadsrättsföreningarna och hyresgästerna i området. De många intressenterna samt att flera entreprenörer varit verksamma samtidigt har ibland lett till dessinformation och att allmänheten uppfattar all entreprenadverksamhet som ”kommunen”. Det var även osäkert om p-hus entreprenaden hade satt upp någon byggskylt med avsändare, vilket normalt är ett

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Mark och exploatering • 135 81 Tyresö
Tel 08-5782 91 00 • Fax 08-798 95 94
kommun@tyreso.se • www.tyreso.se

tyresö kommun



krav i exploateringsavtalen, hur vi följer upp är en fråga att ta med. Eftersom det har varit många inblandade i projektet hade kanske en bättre informationsspridning inom kommunen underlättat. Exempelvis att informations som gått ut till fastighetsägare även skickats till förvaltningen för kännedom.

Den tillfälliga bygginfarten från Bollmora Allé blev snabbt annekterad av besökare och boende i området, men eftersom sam använt fungerade bra hölls denna öppen för allmän trafik tills vidare.

Projektet är inte avslutat och VA-ledningar har satt sig på en sträcka, trots detta har många smidiga och bra lösningar hittats efterhand av både kommun, entreprenör och projektörer.

2. Tider & kostnader

Belysning

Belysningsprogrammet för Tyresö Centrum har fått mycket negativ feedback från entreprenörer och driftspersonal. Eftersom armaturen inte lagerhålls utan levereras på beställning från Frankrike har vi haft stora problem med leveranstider i flera projekt. Framförallt gc-belysningen upplevs även som bländande och ojämn. Åke väckte fråga hur vi hanterar den kommande utbyggnaden av Tyresövägen mellan det som hör till centrumområdet och Brevik.

Förundersökningar

Mycket av förseningarna på Tyresövägen uppfattar projektgruppen att det härrör till övertagandet av Tyresövägen från trafikverket och att man då "köpte grisen i säcken". Varken kvaliteten på över- eller underbyggnad visade sig stämma med de handlingar som trafikverket tillhandahöll och kommunen hade dessutom svårt att få ut uppgifter från trafikverkets arkiv. I andra kommuner ställs krav på standard innan kommunen tar över huvudmannskapet för infrastruktur, kan Tyresö ställa högre krav på både information och verifikation/undersökningar på den infrastruktur vi tar över? I Tyresövägsentreprenaden hade kanske både tid och pengar kunnat sparas om förutsättningarna var kända från början.

Det gjordes ingen särskild geoteknisk utredning för Tyresövägen/Simvägen eftersom undersökningar redan hade gjorts i anslutande områden samt att det inte var några vägförläggningar. Den samlade åsikten på mötet var att mer geoteknik hade behövt göras på både Tyresövägen och Järnet. På Tyresövägen kunde även asfaltsprover tagits för att fastställa hur överbyggnaden var uppbyggd. Frågan är hur man vet att man har gjort tillräckligt med undersökningar.

Budget

Kostnadsfördelning i exploateringsprojekten diskuterades generellt, vem betalar vad och när? Anders L. undrade om vi kan reglera exploateringsavtal som man reglerar entreprenadavtal med betalningsplan efter utfört arbete? Nu ligger kommunen ute med stora summor på Järnet.

Hur ser fördelningen ut mellan skattekollektivet och VA-kollektivet på Järnet? Exploatören betalar 2 gånger för ledningsdragning (exploateringsbidrag samt anslutningsavgift). Ursprungliga budgeten för projekten var en schablon. Förvaltningen har svårt att följa upp i det befintliga ekonomisystemet, nytt system är på ingång som förhoppningsvis gör det lättare.

Extra kostnader

Tilläggskostnader under vintern när Skanska ville ha extra snölägg på å-priser (schakt) samt ersättning för snöröjning. Detta borde förutses/hanteras i upphandlingen. Efter inrådan från entreprenören valde man att höja delar av vägen på Tyresövägen för att undvika skenande kostnader. I efterhand kan man konstatera att den ökade asfaltkostnaden troligen inte gjorde att det blev billigare.

Åke flaggade för kommande kostnader för att åtgärda den påverkade leran mot golfbanan.

På järnet släpade ÄTA-numreringen mot BM-protokoll och fakturanummer vilket har gjort det svårt att sätta sig in i för personer utanför projektledningsgruppen. Hade varit enkelt åtgärdat i början av projektet och sparat lite tid.

Felaktigheter i FU-handlingarna från Sweco. Missade mängder mm samt en oanvändbar projektering på slutet av gc-vägen. Är det läge att kräva ekonomisk ersättning? Kommunen står alltid med "svarte petter".

WSP-projekteringen var också ofullständig från början men har kompletterats efterhand och Anders K. bedömde inte att det orsakat någon ökad entreprenadkostnad. Vems står för kostnaden för ledningen som satt sig?

3. Projektupplägg

Intern organisation

Kommunen har tidigare ofta jobbat med en-persons-projektgrupper i entreprenadprojekten vilket kanske gjort att erfarenhetsåterföring saknats. Hur jobbar vi med kvalitetssäkring? Det är viktigt med uppföljning.

Hur fungerar informationsåterföringen i organisationen? Ska dessa frågor upp på exempelvis tjänstemannaberedningar eller liknande? Ska vi kanske ha en "entreprenadgrupp" och hur för vi fram informationen till politikerna?

Den interna kommunikationen i inledningen av projekten skulle också kunna utökas/förbättras. På Tyresövägen skulle exempelvis många geotekniska förutsättningar (maxlaster) kunnat tas med i upphandlingen eftersom dessa var kända i kommunen, men inte i projektgruppen. Nu var man mer eller mindre tvungen att lyfta ut en del av entreprenaden på löpande räkning eftersom det var så många felaktiga ingångsvärden i anbudsskedet.

Uppdraget på Simvägen var otydligt från början vilket kanske medförde en del bortkastad arbetstid internt.

På Järnet fanns flera godkända och gällande TA-planer som visade sig vara i konflikt med varandra. Dessa har endast funnits tillgängliga i pappersform på plan 7 och inte varit sökbara för övriga organisationen.

Konsulter

Samarbetet och upplägget med projektledarhuset har funkat bra från båda håll. Camilla och Caroline har uppfattat att det har varit en styrka att vara 2-3st insatta i projekten (projektledare, bitr.projektledare och byggprojektledare) för snabbare och upplevda bättre beslut samt mindre sårbarhet när någon måste vara frånvarande. Projektledarhuset tycker att ansvarsfördelningen har löst sig på ett bra sätt genom öppen och kontinuerlig dialog. Mycket snabba avstämningar via telefon och mejl som har uppskattats från båda håll.

Bra med kontakter med t.ex. Foyen i svårare entreprenadjuridiska frågor.

Teknikkonsulterna har också fungerat bra. Uppdragsledningen på Sweco var inte helt lyckad, troligen mycket beroende på kommunens inledande beställning som inte stämde med hur projektet till slut blev. Dock kändes arbetet stressat och det fanns många diskrepanser mellan ritningar och MF, som även kommunen missade vid granskning.

Entreprenörer

Stockholms markteknik har gjort ett under omständigheterna bra jobb, men pga. av dålig input från kommunen från början har jobbet blivit alldeles för stort i förhållande till företagets kapacitet.

Varför släppte man in p-husentreprenaden? Har fungerat smidigt och inte orsakat försening för kommunen, rätt beslut, förutom lite strul med TA-planerna. Kommunen var tvungen att dela upp schaktjobbet i 2 etapper och ta höjd för byggransporter.

Skanska har varit mån om att göra en slutprodukt med bra kvalitet. De har bra KMA-arbetsrutiner och följer dem. Är mån om ett bra samarbete men skäms inte för att ta bra betalt för extraarbete och att alltid ta betalt för minsta extraarbete. Viktigt att beställaren är aktiv och granskar och bemöter entreprenörens ekonomiredovisning. Det är även viktigt att tydligt dokumentera och informera om vad beställaren har godkänt som extraarbete för att undvika diskussioner.

Avslutande punkter

Tyresövägen hade en tajt tidplan och budget redan från början, ingen extra höjd fanns för dåliga förutsättningar. När 2 geografiskt skilda områden ingår i samma entreprenad är det bra att förtydliga i MF vad som avses för att undvika missförstånd och svåra mängdregleringar. Även tydligare rivningsplaner efterfrågas.

Dålig beställarkompetens på geotekniksidan, enheten funderar på hur vi hanterar geotekniken i den här typen av projekt.

Fundera över utvärderingskriterier noga i varje projekt. Skanska slog ut många av sina konkurrenter på entreprenörsarvode (AB04 kap 6§9 punkt 8b).

När beställaren godkänner en avvikelse från bygghandling borde den dokumenteras bättre hos kommunen så informationen finns tillgänglig även utanför projektgruppen. Även fråga/svars-hantering borde ske mer strukturerat på en gemensam lista eller dyl.

Internrutin för relationshandlingar och driftinstruktioner mm – ska det in i exempelvis i byggreda? Synpunkt från besiktningsman var att kommunen borde begära in relationshandlingar istället för som idag underlag till relationshandlingar.

Kommunen har ofta lagt in kortare garantitider i FU än vad som är branschpraxis, garantitid för material och arbete skulle kunna sättas till 5 år enligt AB04 och ABM07. Vad tjänar kommunen på att skriva bort detta?

Tyresövägen delbesiktigades många gånger, vilket till viss del berodde på att olika delar behövde tas i bruk så snart som möjligt. Bättre planering/ framförhållning kanske medför färre besiktningar som i slutändan kostar en del pengar.

Kommunen har kompetens internt att ta fram AMP och borde kunna spara en del pengar på att inte låta projekterande teknikkonsult ta fram dessa.

Under förutsättningarna ändå bra slutresultat. Kommunen är bra på att trycka igenom projekt även om det ibland kanske går lite fort.