

Notat

 Dato: 17.08.2022
 Saksbehandlar: torkli

| | |
|-------------|---|
| Til: | Fylkesdirektør og Styringsgruppa for Miljøløftet |
| Frå: | Avdelingsdirektør for Mobilitet og Kollektivtransport (MOK) |

Bybanen til Fyllingsdalen og tilhøyrande stamsykkelveg, varsel om ytterlegare overskriding i høve til styringsramme

Bakgrunn

Avdelingsdirektøren er gjort kjend med ei kostnadsutvikling på bybaneprosjektet, i samband med at styringsgruppa for Bybanen BT4 har handsama saka onsdag 17. august. Avdelingsdirektøren ser det som naudsynt at Fylkesdirektøren og styringsgruppa for Miljøløftet vert orientert om saka snarast mogleg.

Det har også tidlegare vore informert om overskridingar knytt til prosjektet, i februar vart det meldt om 387 mill. og i mai vart det meldt om 240 mill. I etterkant av dette avgjorde Styringsgruppa for prosjektet at leiar for styringsgruppa i BT4, saman med Økonomiseksjonen hjå VLFK, ville gjennomføra ei eigen vurdering av restrisikoen i prosjektet innan 30. juni.

Det er denne vurderinga som no føreligg, og leiar for styringsgruppa i BT4 vurderer at dei samla kostnadane vil bli 384 mill. kroner høgare enn rapportert frå prosjektet i mai 2022.

Det samla rapporterte meirforbruket fordeler seg slik:

| Rapportering | Meirforbruk (mill. kr.) | Hovudelement |
|---------------------------|-------------------------|---|
| Februar 2022 | 387 | <ul style="list-style-type: none"> Feil bruk av indeksar 170 mill. kr (Den reelle prisstiginga frå 2017 til 2018 har vore høgare enn den forventa indeksen for 2018 frå Finansdepartementet. Dermed har prosjektet og Staten forholdt seg til to ulike styringsrammer, der den statlege har vore lågare enn prosjektet sin.) Feil bruk av indeksar for påløpte kostnader (kostnader er ikkje indeksert opp til gjeldande år) 195 mill. kr Prosjektet har styrt etter vedtaket i styringsgruppa for Miljøløftet og dermed teke utgangspunkt i ei noko anna styringsramme enn vedteke i Stortinget 22 mill. kr |
| Mai 2022 | 240 | <ul style="list-style-type: none"> Felleskostnader 100 mill. kr Grunnerverv 38 mill. kr Entreprisekostnader 102 mill. kr |
| August 2022 | 384 | <ul style="list-style-type: none"> Entreprisekostnader 61 mill. kr LPS-kostnader til entreprenør 211 mill. kr Vidarefakturering -20 mill. kr Felleskostnader inkludert grunnerverv 55 mill. kr Generelle uføresette kostnader 30 mill. kr Simulering (P50) 47 mill. kr |
| Totalt meirforbruk | 1011 | |

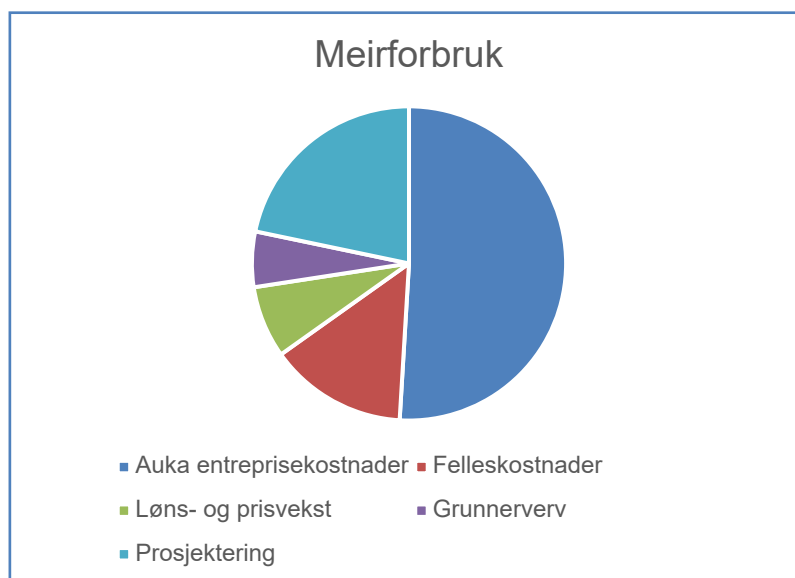
Samla gjev dette ei overskriding på om lag 1 mrd. i høve til Vestland fylkeskommune si styringsramme (P50). Det er samstundes viktig for avdelingsdirektøren å minna om at sluttprognosen framleis ligg innanfor kostnadsramma (P85) med om lag 300 mill. Kostnadsramma er disponert av Styringsgruppa i Miljøløftet.

Nærare om overskridingane

I oppstarten av prosjektet vart det gjennomført fleire risikoreduserande og kostnadsreduserande tiltak i form av fjerning av teknisk krevjande løysingar og avkorting av traseen ved Oasen. Slik fekk ein eit styringsmål (P30) for prosjektet med lågast mogleg risiko på 7 100 mill. (2017-kr). Styringsramma (P50), som er den delen staten finansierer inntil 50% av, vart sett til 7 730 mill. (2017-kr), medan kostnadsramma (P85) vart sett til 8 543 mill. (2017-kr).

Styringsgruppa for BT4 vart tidleg i februar 2022 informert om ein kostnadsauke på 387 mill. (kostnader pr 31.12.2021) og seinare i mai 2022 vart det informert om ytterlegare kostnader på 240 mill. kroner (kostnader pr 30.04.2022). Grunna kostnadsauken i mai og at samla kostnad no var over P50 for byggetrinn 4, så vedtok styringsgruppa at Vestland fylkeskommune skulle gjennomgå dei siste rapporterte talla med fokus på restrisiko og sluttprognose. Dette som informert i notat til fylkesdirektøren 29.05.2022 og vidare i fylkesutvalet 01.06.2022. Det er denne vurderinga som no føreligg, og leiar for styringsgruppa i BT4 vurderer at dei samla kostnadane vil bli 384 mill. kroner høgare enn rapportert frå prosjektet i mai 2022.

Det samla meirforbruket for prosjektet skuldast i hovudsak auka entreprisekostnader, felleskostnader, uvanleg høg løns- og prisvekst, grunnnerverv og auka prosjekteringskostnader. Det samla meirforbruket er fordelt slik:



Entreprisekostnader:

Auka entreprisekostnader skuldast kostnadskrevjande og komplekse løysingar, lekkasjeproblematikk i tunnelen gjennom Løvestakken og framdriftsutfordringar knytt til pandemi. Om lag halvparten av den samla kostnadsauken skuldast auka entreprisekostnader.

Løns- og prisvekst:

Det klårt største avviket frå tidlegare rapporteringar er knytt til LPS (løns- og prisstigning). Historisk sett har prisstigninga vore omlag 2-3% i året. Dette har endra seg radikalt det siste halvanna året og prisveksten frå fyrste kvartal i 2021 til fyrste kvartal i 2022 har vore på 12,9% (året før var den på 2,6%). I prosjektet er budsjett og kostnader knytt til LPS trekt ut av dei enkelte entreprisane og samla i ein post. Kostnadsauken som fylgje av den store prisstigninga det siste halvanna året var ikkje tatt med i

tidlegare rapporteringar. Denne posten er i den siste rapporteringa stipulert til å auke frå 150 mill. kr til 322 mill.kr. Utover LPS-kostnader som er vist i diagrammet over er det også knytt store LPS-kostnader til alle innkjøp i prosjektet (entreprisar, felleskostnader mm).

Prosjektering:

Meirarbeid knytt til komplekse løysingar, utfordringar i grunn- og fjell, saman med kontraktsform (kontrakt basert på timeavrekning) er hovudårsakene til auka prosjekteringskostnader. Det har ikkje vore meirforbruk på prosjektering sidan siste rapportering.

Felleskostnader:

Felleskostnader knytt til løn og innleigd bistand for å følgje opp entreprisar og grunnerverv er auka med 25 mill. Dette er vurdert som naudsynt bemanning for å ferdigstille alle delar av byggetrinn 4. Dette er heller ikkje nye kostnader sidan siste rapportering.

Grunnerverv:

Gjennom fleire tvistesaker har det vore lagt til grunn overraskande høge verdivurderingar på eigedom, noko som har gitt prosjektet eit meirforbruk knytt til grunnerverv. Utgiftsida for grunnervervet er i all hovudsak fastlagt. Det står att å selje nokre eigedomar som er erverva og der tomter/bygg kan omsettast til næring eller bustader. Grunnerverv og tenester knytt til grunnervervet (juridisk bistand, o.l.) rapporterer samla ein kostnadsauke på 30 mill. kr. sidan mai.

Vurdering av totalkostnad opp mot kostnadsramma:

Det er fleire forhold som vil påverke endelege totalkostnad i tillegg til faktiske kostnader i prosjektet. For å kunne vurdere endeleg sluttprognose opp mot kostnadsramma (P85) må det gjerast ytterlegare vurderingar knytt til endeleg indeks for regulering av ramma i 2022 og 2023. I 2021 blei budsjettindeks auka frå 2,6% til 6,9% og vil truleg bli endå høgare i 2022. I tillegg vil det ha betydning om gjenståande kostnader blir fakturert i 2022 eller 2023.

Gitt føresetnader om 10% i 2022 og 3% i 2023 syner sluttprognosen at kostnadsramma (P85) blir 11.179 mill. (2023-kr) og at samla kostnad i 2023-kr blir 10.802 mill. kr.

Ut frå rapporteringar frå Bybanen Utbygging i mai (kostnader pr 30.04.22), er det klårt at kostnadane til stamsykkelvegen, som er finansiert av statlege midlar, truleg vil overskrida P85. Dette er Statens vegvesen informert om.

Konklusjon

Avdelingsdirektøren ser det som svært uheldig at ein ikkje har hatt god nok oversikt over løpande kostnader i prosjektet, og peikar på fleire faktorar for overskridingane som er meldt det siste året. Over halvparten av meirforbruket er knytt til auka entreprisekostnader i samband med arbeid som har vore naudsynt for prosjektgjennomføringa. Saman med pandemisituasjonen, den unormalt høge prisstiginga i marknaden og ein del uheldige omstende (som grunntilhøva i Løvestakken) har dette ført til store meirkostnader for prosjektet.

Avdelingsdirektøren ser likevel at økonomistyringa har vore for dårleg og at rapporteringsrutinane burde vore betre, slik at overskridingane kunne vore varsla tidlegare. No er prosjektet i sluttfasen, og det er svært avgrensa moglegheiter for innsparingar.

Prosjektet ligg no an til eit meirforbruk på om lag 1 mrd. over styringsramma (P50). Dette er etter avdelingsdirektøren sitt syn alvorleg. Prosjektet sin prognose ligg no om lag 300 mill. under kostnadsramma (P85). Den siste gjennomgangen har vore grundig, det er gjort avsetningar til usikkerheit, men det kan framleis vera risiko i prosjektet.

Vestland fylkeskommune vil syta for tett oppfølging av prosjektet i avslutningsfasen og ta med seg erfaringar knytt til kompleksitet, risiko og sterkare økonomistyring inn mot vidare byggetrinn.