

Notat

Dato:31.01.2022

Arkivsak:

Saksbehandler:

Til: Styringsgruppa for Bybanen BT4

Frå: Avdelingsdirektør for mobilitet og kollektivtransport

Finansiering og regnskapsmessig status for Bybanen IV og Sykkeltamvegen

September 2021 utarbeida Vestland fylkeskommune eit notat som beskriv kva endringar knytt til finansiering og rammer som har vore handsama i Styringsgruppa for Miljøløftet for dei to tiltaka.

Arbeid med notatet kom i gang som følgje av henvending i frå ORO-budsjett. Statens vegvesen fekk notatet oktober 2021 og har gitt attermelding på det november 2021 til Vlfk - MOK.

Ved nærare gjennomgang av punkta det er gitt attermelding på, vil Vlfk i dette notatet syne forskjellen i resultat for prosjekta.

Bybanen IV

Etter at KS2-rapporten ble lagt fram vart det oppdaga ei feilføring i kostnadsramma som rapporten bygde på. I sak 32/18 i styringsgruppa vart dette korrigert for i finansieringsplanen, som konkluderte med at P50 for Bybanen aleine vart på 6528 mill.kr 17-kr og statens andel inntil 3264 mill. 17-kr. Dette vart lagt til grunn når statens andel vart fastsett i Prop.1S (2018-2019) for budsjettåret 2019, der statens andel vart fastlagt til inntil 3329 mill. -2018-kr. og tilsvarende styringsramme 6658 mill. kr. -18-kr.

Kva inneber dette for styringsramma?

I samband med framlegging av proposisjonar er det vanleg å nytte budsjettindeksen frå Finansdepartementet i samband med omrekning av kroneverdiar der reell verdi ikkje er stadfesta.

Den reelle auken i indeksen frå 2017 til 2018 var høgare enn budsjettindeksen som vart nytta på det tidspunkt. Det inneber at vedteken styringsramme i prop er lågare enn faktisk prisauke når ein tek utgangspunkt i 2017-kr og justera dei opp i høve til reell verdi. Som tabellen under syner utgjer det om lag 170,8 mill.kr knytt til indeksering.

Bybanen IV	Beløp i heile tusen kr	2022-kr i heile tusen kr
styringsramme i 2017-kr	6 528 000	7 715 899
styringsramme i Prop 2018-kr	6 658 000	7 545 115
Differanse grunna indeks		-170 784
Kostnadsramme 2017-kr	7 247 389	8 566 195

Tal knytt til rekneskap, gjenstående kostnader og sluttprognose er oppgitt av Bybanen Utbygging. Tala er indeksregulert med indekser oppgitt frå Statens vegvesen gjeldande for stat p63-66, der 2022 indeksen er sett til 2,6% og er kun førebels. Tabellen under viser venta resultat for Bybanen IV når det vert teke utgangspunkt i prop ramma i 2018-kr omrekna til 2022-kr. Tal i tabellen under er i heile tusen kr.

Indeksregulerte tal til 2022-kr	Forbruk totalt i 2022-kr	Gjenstående kostnader i prosjektet	Slutt prognose i 2022 kr	Styringsramme i 2022-kr	Kostnadsramme i 2022-kr	Avvik mellom styringramme og venta slutt prognose (minusbeløp merforbruk/ indeksregulering)		Avvik knytt til aktivitet.	Avvik mellom kostnadsramme og venta slutt prognose (
Bybane 50/50	6 700 127	1 112 059	7 812 186	7 545 115	8 566 195	-267 071	-170 784	-96 287	754 009

Tiltaket er finansiert med statlege midlar og bompengemidlar. I høve til prop bidreg staten med inntil 3329 mill.kr i 2018-kr. Kostnader utover styringsramma dvs ca 267,1 mill.kr må dekkast inn med bompengar, da taket for statlege midlar er nådd når ein oppnår styringsramma.

Sykkelstamvegen

I opprinneleg finansieringsplan for Bybanen til Fyllingsdalen oppga ein kostnad for etablering av sykkelstamvegen på 843 mill.kr basert på KS2. Grunna økonomisk feilbelastning i vurderinga gjort i KS2 vart kostnadene knytt til B8 løsmassekulvert med tilhøyrande underposter (131,1 mill.kr) trekt i frå etableringskostnaden for sykkelstamvegen og tilført Bybanen sine kostnader. Den justerte kostnaden på 712 mill.kr i 2017 kr for sykkelstamvegen inngikk i den reviderte finansieringsplanen som vart godkjent i styringsgruppa for miljøløftet 6 april 2018 i sak 32/18.

I attermeldinga frå Staten vegvesen kjem det fram at E39 Kristianborg – Bergen sentrum i Prop. 23 S (2019 -2020) fekk fylgjande rammer:

Styringsramme: 843 mill. 2017-kr

Kostnadsramme: 955 mill. 2017-kr

Dette er i samsvar med KS2 . Endringa i sak 32/18 er ikkje teke omsyn til.

Kva inneber dette?

Det inneber at Statens vegvesen på overordna nivå ikkje har meldt vedtaket i styringsgruppa vidare til Vegdirektoratet. Ramma i prop 23S er det som er ståande på statlege prosjektet.

Ramma omrekna til 2022-kr:

Telefon
05557

E-post
post@vlfk.no

Nettside
Vestlandfylke.no

EHF fakturaadr.
823111632

Organisasjonsnr.
821311632

Sykkelstamvegen	Beløp i heile tusen kr	2022-kr i heile tusen kr
Styringsramme 2017-kr	843 000	994 458
Styringsramme basert på vedtak 32/18 i styringsgruppen (2017-kr)	861 399	1 016 163
Differanse mellom rammene over		-21 705
Kostnadsramme 2017-kr	955 000	1 126 581

Det inneber at prosjektet har styrt etter vedtaket i styringsgruppa for Miljøløftet og teke utgangspunkt i ei anna styringsramme. Differansen mellom dei to rammene i 2022-kr utgjer om lag 21,7 mill.kr.

Tal knytt til rekneskap, gjenståande kostnader og sluttprognose er oppgitt av Bybanen Utbygging. Tala er indeksregulert med indekser oppgitt frå Statens vegvesen gjeldande for stat p30, der 2022 indeksen er sett til 2,4% og er kun førebels. Tabellen under viser venta resultat for Sykkelstamvegen når det vert teke utgangspunkt i prop ramma 843 mill.kr i 2017-kr omrekna til 2022-kr. Tal i tabellen under er i heile tusen kr.

Indeksregulerte tal til 2022-kr	Forbruk totalt i 2022-kr	Gjenståande kostnader i prosjektet	Slutt prognose i 2022 kr	Styringsramme i 2022-kr	Kostnadsramme i 2022-kr	Avvik mellom styringramme og venta slutt	Avvik knytt til ramme st.prp i forhold til rammejustering	Avvik knytt til aktivitet.	Avvik mellom kostnadsramme og venta slutt prognose (
						(minusbeløp merforbruk/)	styringsgruppen)
Sykkelstamvegen	632 856	482 066	1 114 922	994 458	1 126 581	-120 464	-21 705	-98 759	11 659

Med utgangspunkt i ramma i prop visar tabellen over eit venta meirforbruk på om lag 120,5 mill.kr i 2022-kr. Av dette er 21,7 mill.kr knytt til indeksregulering mellom dei to rammene.

Som tabellen over syner er prosjektet pr i dag under P85 ramma med omlag 11,7 mill.kr basert på dei prognosane som Bybanen Utbygging oppgitt.

Vidare attermelding frå Statens vegvesen på notatet frå september 2021;

I møte med ØKV i SVV 27.10.2021 ble det avklart at Miljøløftet må styre innenfor gitt styringsramme. DVS endring i styringsramme må avklares i styringsgruppen for Miljøløftet før den fremmes med endringlogg i SVV sin styringslinje opp mot Vd / SD.

Nils Magne avtalte med Håkon Rasmussen 27.10.2021 at VLFK føl opp saka vidare.

Det inneber at det må utarbeidast ei sak til styringsgruppa for Miljøløftet med vedtak før Statens vegvesen tek dette med seg inn i sine styringslinjer.