

---

**Saksnr:** 2022/13833-7**Saksbehandlar:** Torill Klinker

---

## Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		31.08.2022
Fylkesutvalet		06.09.2022
Fylkestinget		28.09.2022

## Bybanen til Fyllingsdalen og tilhørende sykkelstamveg, varsel om ytterlegare overskriding i høve til styringsramme

### Forslag til innstilling

1. Fylkestinget tek informasjon om overskriding av styringsramma (P50) for Bybanen til Fyllingsdalen til vitande, og ber styringsgruppa i Miljøløftet om å justere budsjettet i tråd med overskridinga.
2. Fylkestinget legg til grunn at overskridinga vert dekkja innanfor gjeldande finansiering i Miljøløftet, og ber fylkesdirektør komme tilbake til fylkesutvalet med forslag til korleis dette vert løyst.
3. Fylkestinget meiner overskridinga er alvorleg, og ber om at fylkesdirektøren sikrar sterk risiko- og økonomistyring for avslutninga av byggetrinnet.
4. Fylkestinget ønskjer å ta lærdom av utviklinga i byggetrinn 4 fram mot byggetrinn 5 til Åsane, og ber om at dei aktuelle partane gjennomfører ei evaluering, med vekt på forslag til tiltak for vidare arbeid. Viktige tema vil vere kompleksitet i løysingar, organisering, grensesnitt og rolledeling for delprosjekt med ulik finansiering, og økonomi/risikostyring.

### Samandrag

Fylkesdirektøren vart den 17.08.2022 gjort kjend med ei kostnadsutvikling på bybaneprojektet, i samband med at styringsgruppa for Bybanen BT4 handsama saka same dag. Fylkesdirektøren orienterte Fylkesutvalet den 19.08.2022, basert på vedlagt notat frå avdelingsdirektør for Mobilitet og Kollektivtransport (MOK) til Fylkesdirektøren, datert 17.08.2022.

I møtet den 19.08.2022 bad Fylkesutvalet om at fylkesdirektøren kom attende med ei politisk sak snarast mogleg, med breiare omtale mellom anna av læringspunkt og økonomisk inndekning.

**Rune Haugsdal**  
fylkesdirektør

**Håkon Rasmussen**  
avdelingsdirektør  
Mobilitet og kollektivtransport (MOK)

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift*

Vedlegg 1      Overskriding Bybanen BT4, notat til fylkesdirektøren

## Saksutgreiing

### Bakgrunn for saka

Fylkesdirektøren vart den 17.08.2022 gjort kjend med ei kostnadsutvikling på bybaneprosjektet, i samband med at styringsgruppa for Bybanen BT4 handsama saka same dag.

Fylkesdirektøren ser det som naudsynt at Fylkesutvalet vert orientert om saka snarast mogleg, og orienterte munnleg i FUV-møte den 19.08.2022. Vedlagt notat frå avdelingsdirektør for Mobilitet og Kollektivtransport (MOK) til Fylkesdirektøren, datert 17.08.2022, låg til grunn for denne orienteringa.

I møtet den 19.08.2022 bad Fylkesutvalet om at Fylkesdirektøren kom attende med ei politisk sak snarast mogleg, med breiare omtale av fylgjande:

- Læringspunkt å ta med seg vidare
- Moglegheiter for økonomisk inndekning
- Behov for ekstern evaluering av økonomistyringa i prosjektet
- Demokratiske prinsipp og organiseringa i Miljøløftet

### Læringspunkt

Etter fylkesdirektøren sitt syn er det viktig å:

Sjå til at vi i avslutninga av prosjektet har tilstrekkeleg kompetanse og kapasitet på prosjekt- og økonomistyring, slik at vi heile tida har kontroll på sluttprognosen. Det er viktig med god informasjon til politisk nivå, og god samhandling mot partane i Miljøløftet.

Legge til rette for ein systematisk evaluering av byggetrinn 4, med fokus på byggetrinn 5 til Åsane. Viktige tema vil vere kompleksitet i løysingar, organisering, grensesnitt og rolledeling for delprosjekt med ulik finansiering, og økonomi/risikostyring. I BT5 er det fleire store delprosjekt med ulik finansiering, mellom anna stamsykkelveg, forlenging av Fløyfjellstunnelen og oppgradering av søre del av Fløyfjellstunnelen, i tillegg til bybaneprosjektet. Det vil bli viktig å syta for tilstrekkeleg avtalegrunnlag og rutinar mellom prosjekta. Det er viktig å få inn sterke eksterne fagmiljø i prosjektstyring i dette arbeidet.

Komplekse og omfattande løysingar gjer meir risiko i prosjekt. Gjennom reguleringsplan og prosjektering vil det vere viktig å få på plass gode og effektive løysingar, med avgrensa omfang og klare grensesnitt.

### Økonomisk inndekning

Den varsla overskridinga på om lag 1 mrd. kroner er innanfor kostnadsramma (P85) som er disponert av styringsgruppa for Miljøløftet. Det vil difor ikkje vera naudsynt å leggja saka fram for Stortinget for eventuelle ekstra bevillingar. Styringsgruppa for Miljøløftet vil difor snarast mogleg få denne saka til handsaming, med fokus på mogleg økonomisk inndekning.

Av den samla overskridinga ligg om lag 840 mill. til sjølve bybaneprosjektet, medan 160 mill. er knytt til stamsykkelvegen, som er finansiert av statlege midlar. Ut frå rapporteringar frå Bybanen Utbygging i mai (kostnader pr 30.04.22), er det klart at kostnadane til stamsykkelvegen truleg vil overskrida kostnadsramma og dermed ha behov for auka bevillingar. Dette er Statens vegvesen informert om, og det er laga eit anslag som vert rapportert vidare i linja mot Vegdirektoratet.

Sjølve bybaneprosjektet er finansiert 50/50 med statlege midlar og bompengar, der dei statlege midlane dekker halvdelen av prosjektet opp til styringsramma (P50). Vi har dermed ikkje høve til å nytta statlege midlar til inndekning av meirforbruket ut over styringsramma.

Gjeldande bompengeprop. (st prop S11 2017-2018) opnar for bruk av bompengar til byggetrinnet, og ettersom vi ikkje har større planavklårte prosjekt dei næraste åra ligg det eit handlingsrom ved å nytta bompengeinntekter i 2023 og 2024.

Bompengeproposisjonen slår samstundes fast at porteføljestyingsprinsippet gjeld: *Dersom kostnadene for eitt eller fleire prosjekt aukar, inneber dette at andre prosjekt ikkje kan gjennomførast.* Fylgjande aktuelle prosjekt er nemnt i bompengepropen: Bybanen BT5, Kollektiv vest, Bymiljøtunnel og Ringveg aust. Bypakke Bergen gjeld fram til 2037, med ei berekna inntekt på

om lag 1 mrd. kroner årleg. Gjennom porteføljestyling kan ein difor utsetja, nedskalera eller late vere å bygga nokre av desse prosjekta, og slik bidra til inndekning av overskridinga.

Gjennom bompengeforliket (2019) løyver staten om lag 55 mill. årleg til *Bedre kollektivtilbud i byområdene*. Desse midlane, som vert løyvd årleg gjennom ein 10-årsperiode, har fylkeskommunen ståande på fond. Fylkeskommunen og Bergen kommune er i fellesskap einige om at midlane skal nyttast til *Bybanen*, utan at detaljeringa er nærare avklåra. Desse midlane vil kunna nyttast til økonomisk inndekning av meirforbruket, dersom staten og Bergen kommune sluttar seg til ein slik bruk.

Etter fylkesdirektøren sitt syn er det pr. no tre moglege kjelder til økonomisk inndekning av overskridinga til bybanedelen (840 mill.); bruk av bompengar i tråd med Bypakke Bergen, porteføljestyling av prosjekt som ligg seinare i perioden, og bruk av midlar frå bompengeforliket (55 mill. årleg i 10 år) som i dag står på fond. Fylkesdirektør minner her om at fylkeskommunen ikkje rår over desse verkemidla åleine, dette er prosessar som må drøftast gjennom Miljøløftet sine organ.

### **Evaluering**

Etter fylkesdirektøren sitt syn har det no vore gjort ein god gjennomgang av økonomisk status og restrisiko i prosjektet. Det er viktig at prosjektet sikrar god styring av avslutninga av byggetrinn 4, men den viktigaste læringa er for framtidig byggetrinn 5, som er både større og meir komplekst. Fylkesdirektør vil anbefale at dei aktuelle partane gjennomfører ei evaluering, med vekt på forslag til tiltak for vidare arbeid. Viktige tema vil vere kompleksitet i løysingar, organisering, grensesnitt og rolledeling for delprosjekt med ulik finansiering, og økonomi/risikostyring.

### **Organiseringa av Miljøløftet**

Organisering og styringsstruktur av alle byvekstavtaleområda er fastsett av staten gjennom NTP, og er ein føresetnad for etablering av ein byvekstavtale. I tråd med denne strukturen er det staten ved vegdirektøren som leiar styringsgruppa i dei fire største byområda, dei andre partane er alle representert både med politisk og administrativ leiing. Etter fylkesdirektøren sitt syn har det vore avgjerande for mange av dei krevjande prosessane at leiar av styringsgruppa er tett kopla på den statlege politikkkutforminga og ikkje minst den statlege finansieringa.

Fylkesdirektøren har forståing for at organiseringa kan synast komplisert og har ved fleire høve fått signal frå fylkestinget om at dei ynskjer å vera tettare kopla på prosessane i Miljøløftet. Etablering av årlege politiske seminar og ein grundigare lokalpolitisk prosess knytt til Handlingsprogrammet har bidrege positivt i så måte. Fylkesdirektøren vil likevel framleis jobba aktivt for å kopla fylkestinget på viktige og relevante saker i Miljøløftet, og då særleg løysing for inndekninga av meirforbruket på BT4.

### **Vedtakskompetanse**

Fylkesdirektøren vurderer at denne saka har økonomiske verknader for fylkeskommunen sine ansvarsområde, og i tillegg er av prinsipiell karakter. Saka vert difor lagt fram for Fylkestinget for endeleg avgjerd.

### **Vurderingar og verknader**

#### **Økonomi:**

Saka har ingen direkte økonomiske konsekvensar for fylkeskommunen sitt budsjett. Men her forvaltar Vestland fellesskapen sine midlar, og overskridinga vil kunne medføra at andre prosjekt i porteføljen til Bypakke Bergen vert utsett, nedskalert eller ikkje starta opp.

#### **Klima:**

Saka har ingen direkte konsekvensar for klima.

#### **Folkehelse:**

Saka har ingen direkte konsekvensar for folkehelse.

#### **Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):**

Saka er ikkje relevant for utviklingsplanen.

## Konklusjon

Fylkesdirektøren vurderer overskridinga på Bybanen BT4 som alvorleg, og vil framover syta for sterk risiko- og økonomistyring slik at sluttprognosen for prosjektet ikkje aukar ytterlegare.

Fylkesdirektøren vil også ta med seg læringspunkt som systematisk evaluering av BT4, med fokus på organisering og behov for BT5, avtalegrunnlag og rutinar mot andre prosjekt, tilstrekkeleg kompetanse og kapasitet på prosjekt- og økonomistyring og kontroll på prosjektet sin samla kompleksitet og val av løysingar.

Etter fylkesdirektøren sitt syn er det pr no tre moglege kjelder til økonomisk inndekning av bybanedelen si overskriding:

- Bruk av bompengar i tråd med Bypakke Bergen
- Porteføljestyling av prosjekt som ligg seinare i perioden
- Bruk av midlar frå bompengeforliket (55 mill. årleg i 10 år) som i dag står på fond

I tillegg kjem statlege midlar til sykkelstamvegen.

Fylkesdirektøren minner her om at fylkeskommunen ikkje rår over desse verkemidla åleine, dette er prosessar som må drøftast gjennom Miljøløftet sine organ.

Fylkesdirektøren kan ikkje sjå at det pr no er behov for ei ekstern gransking av økonomistyring og restrisiko i prosjektet, men vil leggja til rette for dette dersom fylkestinget ynskjer det.

Det er staten som fastset styrings- og organisasjonsstrukturen i Miljøløftet, men fylkesdirektøren vil framover ha eit særleg fokus på å kopla fylkestinget tettare på saker i styringsgruppa som er relevante for fylkestinget.